

11-2016

Civil Liability of the Air Carrier for the Damage of Terrorism against the Security and Safety of the Civil Aviation accordance to the UAE Law and International Agreements

ناعمة علي سلطان الزعابي

Follow this and additional works at: https://scholarworks.uae.ac.ae/all_theses

Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

الزعابي، ناعمة علي سلطان الزعابي، "Civil Liability of the Air Carrier for the Damage of Terrorism against the Security and Safety of the Civil Aviation accordance to the UAE Law and International Agreements" (2016). *Theses*. 615.
https://scholarworks.uae.ac.ae/all_theses/615

This Thesis is brought to you for free and open access by the Electronic Theses and Dissertations at Scholarworks@UAEU. It has been accepted for inclusion in Theses by an authorized administrator of Scholarworks@UAEU. For more information, please contact fadl.musa@uae.ac.ae.

جامعة الإمارات العربية المتحدة

كلية القانون

قسم القانون الخاص

**المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن
وسلامة الطيران المدني وفقاً لقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية**

ناعمة علي سلطان الزعابي

أطروحة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

إشراف الأستاذ الدكتور / محمد الأمرياني زنطار

نوفمبر 2016

الإقرار

أنا ناعمة علي الزعابي الموقعة أدناه، طالبة دراسات عليا في جامعة الإمارات العربية المتحدة، ومقدمة الأطروحة الجامعية بعنوان " المسئولية المدنية للنقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي و الإتفاقيات الدولية " أقر رسمياً بأن هذه الأطروحة هو العمل البحثي الأصلي الذي قمت بإعداده تحت إشراف الأستاذ الدكتور محمد الأمراني زنطار ، الأستاذ في القانون المدني في كلية القانون، و أقر أيضاً بأن هذه الأطروحة لم تقدم من قبل لنيل درجة علمية مماثلة من أي جامعة أخرى، علماً بأن كل المصادر العلمية التي استعنت بها في هذا البحث قد تم توثيقها والإشهاد بها بالطريقة المتفق عليها.

التاريخ : 25 - 5 - 2017

توقيع الطالبة :

حقوق النشر © 2017 ناعمة علي سلطان الزعابي
حقوق النشر محفوظة

إجازة الأطروحة

أجيزت رسالة الماجستير من قبل أعضاء لجنة المناقشة أدناه :

(1) المشرف (رئيس اللجنة) : أ.د. محمد الأمرياني زنطار

الدرجة : أستاذ دكتور

قسم : القانون الخاص

كلية : القانون - جامعة الإمارات العربية المتحدة

٢٠١٤/٢/١١ التاريخ : التوقيع :

(2) عضو : أ.د. أبوغازي عرابي

الدرجة : أستاذ دكتور

قسم : القانون الخاص

كلية : القانون - جامعة الإمارات العربية المتحدة

التوقيع :

(3) عضو (مناقش خارجي) : أ.د. علي صالح المهداوي

الدرجة : أستاذ دكتور

قسم : القانون الخاص

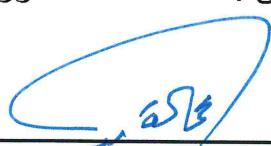
كلية : القانون - جامعة الشارقة

التوقيع :

V

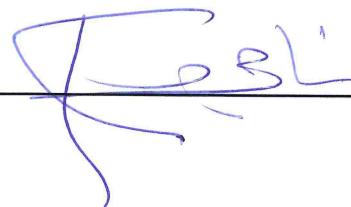
اعتمدت الأطروحة من قبل :

1) عميد كلية القانون : الأستاذ الدكتور / محمد حسن علي محمد القاسمي

التاريخ : ٢٠١٧/٤١٤٤ التوقيع : 



2) عميد الدراسات العليا : الأستاذ الدكتور / ناجي واكيم

التاريخ : ٨/٦/٢٠١٧ التوقيع : 

النسخة رقم ٩ من ١٥

الملخص

تعرض الطيران المدني في الآونة الأخيرة لأشد العمليات الإرهابية التي استهدفت استقرار هذا القطاع ، إذ شهد بداية عام 2016م أكبر العمليات الإرهابية الموجهة ضد الطيران المدني من اختطاف طائرات مدنية ، أو تفجيرها ، أو حتى الإضرار بسلامة مراقب النقل الجوي بالمطارات ، وكل تلك التهديدات أدت إلى انخفاض اقتصاد شركات الطيران ، وهو أمر يحتم علينا الوقوف على أسبابه ونتائجها حفاظاً على أمن الأفراد من مستغلي قطاع النقل الجوي ، وكذلك حفاظاً على الأمن و الاقتصاد الوطنيين.

وتطبيقاً لذلك سعى المجتمع الدولي لإبرام اتفاقيات دولية حماية لقطاع النقل الجوي الدولي ، فقد أبرمت أول إتفاقية دولية للطيران المدني في عام 1919م وهي اتفاقية باريس ، وتلتها عدة اتفاقيات دولية منها اتفاقية فارسو في 1929م، واتفاقية شيكاغو 1944 ، واتفاقية مونتريال 1999م ، وغيرها من الإتفاقيات التي تسعى إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي ، وهي بذلك حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب ، وهو ما يعنيها في هذه الدراسة من بيان شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة الركاب ، وخصوصاً في العمليات الإرهابية التي يتعرض لها النقل الجوي الدولي ، ومقدار التعويضات التي أقرتها الإتفاقيات الدولية ، وغيرها من المسائل القانونية التي يثيرها موضوع الدراسة.

تهدف الدراسة إلى بيان الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عنها ، وذلك من خلال بيان مسؤولية الناقل الجوي في المحافظة على سلامة الركاب عن طريق اتخاذ التدابير الضرورية ، فضلاً عن حماية الركاب من أخطار الأعمال الإرهابية وتقرير تعويضات متقد عليها دولياً بحيث لا يقل مقدار التعويض عن الحد الأدنى المقرر في الإتفاقيات الدولية.

الحدود الزمنية : الفترة ما بين 2014 – 2016 م.

الحدود المكانية : شركات الطيران والمطارات.

مجتمع الدراسة : المجتمع الدولي ، ومستغلي مرفق النقل الجوي الدولي في جميع دول العالم.

اتبعت الباحثة في الدراسة عدة مناهج بحثية ، فقد اتبعت المنهج الوصفي لبيان بعض الأحكام القضائية ، و المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية ، وكذلك المنهج المقارن في مقارنة نصوص قانون الطيران المدني الإماراتي بنصوص الاتفاقيات الدولية والقوانين الأخرى.

توصلت الباحثة من خلال الدراسة إلى عدة نتائج مهمة ، منها تدرج مسؤولية الناقل الجوي واختلافها في الاتفاقيات الدولية، وذلك في محاولة للمجتمع الدولي للتوصيل إلى موازنة حقوق الناقلين الجويين والركاب، وكذلك بيان أحكام التعويض التي اختلفت أيضاً باختلاف مسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية.

نظراً لما أثارته الدراسة من مسائل قانونية تفصيلية ، فقد توصلت الباحثة إلى عدة توصيات منها توصيات قانونية بتعديل بعض أحكام القانون الإتحادي رقم (20) لسنة 1991م بشأن الطيران المدني وذلك ليواكب التطورات الأخيرة في قطاع النقل الجوي ، وكذلك توصيات أخرى عامة في مجال النقل الجوي الدولي.

كلمات البحث الرئيسية: ترمز الكلمات الآتية إلى المعنى المبين نظير كل منها :

اتفاقية فارسو في 1929م : اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في وارسو – بولندا.

اتفاقية شيكاغو 1944م : اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو – الولايات المتحدة الأمريكية.

اتفاقية مونتريال 1999م : اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في مونتريال – كندا.

المسؤولية : المسؤولية المدنية.

العنوان والملخص باللغة الإنجليزية

Civil Liability of the Air Carrier for the Damage of Terrorism against the Security and Safety of the Civil Aviation accordance to the UAE Law and International Agreements

Abstract

Displays of civil aviation in recent times for the most terrorist operations that targeted the stability of the sector, as witnessed in 2016 the largest terrorist attacks against civil aviation hijacking civilian aircraft, or explode, or even harm the safety of air transportation facilities such as airports, and all those threats led to the decline in the economy airlines, which is why we stand on the causes and consequences in order to preserve the security of individuals from the exploiters of the air transport sector, as well as to preserve the security and the national economy.

In application of the international community is seeking to conclude the protection of international air transport international conventions, it has concluded the first international convention for civil aviation in 1919, namely the Paris Convention, followed by several international conventions, including the Convention on Varsovi 1929, the Chicago Convention in 1944, the Montreal Convention 1999, and other conventions that seek to the unification of the international air transport rules, and thus identified the responsibility of the international air carrier in a contract of carriage of passengers, which is what concerns us in this thesis from the statement of the terms of the international air carrier liability , especially in the terrorist operations faced by the international air transport, and what compensation endorsed by international conventions, and other legal issues raised by the subject of the thesis.

Thesis aims to terrorist acts endangered air transport manifesto and air by the carrier's liability, through a statement air carrier liability in maintaining the safety of passengers by taking the necessary measures, as well as to protect passengers from the dangers of terrorist acts and report compensation agreed internationally so that at least the amount of compensation for the minimum prescribed in international conventions.

Temporal limits: Between 2014 – 2016.

The spatial boundaries: Airlines and Airports.

The study population: The international community, and exploiters of the International Air Transport facility in all countries of the world.

The researcher followed the thesis several research methods, have followed the descriptive method to show some judicial decisions, and the analytical method for the analysis of legal texts, as well as the comparative approach in comparing the texts of the UAE civil aviation law provisions of international conventions and other laws.

Researcher found through the study to several important results, which included responsibility for the air carrier and the different international conventions, so try the international community to reach air carriers and passengers rights budget, as well as the statement of compensation provisions, which also varied depending on the carrier's liability in international conventions.

Because the issue raised by the thesis of detailed legal questions, the researcher has reached several recommendations, including legal recommendations to amend certain provisions of the Federal Law No. 20 of 1991 on civil aviation in order to keep pace with recent developments in the air transport sector, as well as other general recommendations in the field of international air transport.

Keywords:

Varsovie Convention 1929: Unification of Certain rules of air transport signed in Poland Varsovie.

Chicago Convention 1944: International Convention on Civil Aviation, signed in Chicago - United States of America.

Montreal Convention 1999: the unification of certain rules of the air transport conventions signed in Montreal - Canada.

Liability: civil liability.

شكر و تقدير

أتقدم بخالص الشكر والتقدير والإمتنان إلى أستاذى الفاضل الدكتور محمد الأمراني زنطار، أستاذ القانون المدنى بجامعة الإمارات العربية المتحدة، وعميد كلية الحقوق السابق بجامعة الحسن الأول بالمملكة المغربية، على تفضله بقبول الإشراف العلمي على هذه الرسالة، والذي لم يدخل بجهده وتوجيهه فقد أعطاني من فيض علمه ووقته الكثير، فجزاه الله عنى خير الجزاء.

كما أتوجه بالشكر والإمتنان إلى أعضاء لجنة المناقشة، للتفضل بقبولهم المشاركة في لجنة الحكم والمناقشة على هذا العمل المتواضع.

ولا أنسى أن أتوجه بالشكر إلى جميع أستاذتى في كلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة وجامعة العين للعلوم والتكنولوجيا ، الذين ما بخلوا عليًّ من ثمرات علمهم في جميع مراحل دراستي في كلية القانون، إذ لو لا جهودهم لما وصلت إلى عتبة التخرج من برنامج الماجستير.

وأخيراً أتوجه بجزيل الشكر إلى جامعة الإمارات العربية المتحدة لاحتضانها لي في دراستي العليا، متمنية أن تبقى هذه الجامعة بفضل القيادة الحكيمة والإدارة المثابرة منبراً للعلم ونبراساً للثقافة.

الإهداء

"إذا كنا في هذه الدولة نستقل سفينه واحدة هي سفينه الاتحاد ، فعلينا جميعاً أن نعمل على تحقيق سلامتها حتى تستمر مسيرتها وتصل إلى برج الأمان، ولا يجوز أن نسمح بأي تهاون يعوق هذه المسيره لأن نجاهه هذه .. نجاه لنا .. وإذا فرض أن هناك من يحاولون إتلاف هذه السفينه فهل نسكت على ذلك ، أبداً بالطبع، لأنها إذا غرقت فلا أحد يضمن السلام لنا"

أهدي هذا العمل المتواضع إلى من كانت ولا زالت كلماته وتوجيهاته مرجعاً أساسياً لكل مواطن إماراتي، نستلهem منها القوة والشجاعة والإصرار لحماية الوطن وممتلكاته من العابثين، إلى روح والدي وقائدي ومعلمي، إلى سمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رحمه الله ،،
وإلى من علمني أبجديات الحياة، ومن كنت أتمنى وجوده إلى جنبي في هذه اللحظات، إلى تلك الروح التي غادرت عالمنا ولم تغادر ذاكرتي قط ،، إلى والدي رحمه الله ،،
وإلى من حملتنـي وهنـا على وهنـ، وكانت وراء وقوفي على اعتاب التخرج من الدراسات العليا بفضل دعائـها، هي تلك التي أدين لها بنجاحـي وتفوقـي ،، إلى والـدي الغـالية ،،
وإلى أرواح شهداء وطنـي من رجال القوات المسلحة والشرطة الذين قدمـوا أرواحـهم فداء للوطن والـدين لمـحاربة آفة الإـرهاب في كل مكان ،،

قائمة المحتويات

i.....	العنوان
ii.....	اقرار أصلية الأطروحة
iii.....	حقوق الملكية والنشر
iv.....	إجازة أطروحة الماجستير
vi.....	الملخص
viii	العنوان والملخص باللغة الإنجليزية
X.....	شكر و تقدير
xi.....	الإهداء
xii.....	قائمة المحتويات
xiv.....	قائمة المختصرات
1	المقدمة
15	الفصل الأول: طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي
15	المبحث الأول : مفهوم وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي
16	المطلب الأول : مفهوم الإرهاب الجوي
17	الفرع الأول : مفهوم الإرهاب و سماته
26	الفرع الثاني : ماهية الاعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي
37	المطلب الثاني : مفهوم وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي
38	الفرع الاول : مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية فارسوبي
49	الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي في ظل البروتوكولات و الإتفاقيات اللاحقة و موقف المشرع الإماراتي منها
55	المبحث الثاني : شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي
56	المطلب الاول : الحادث الجوي
75	المطلب الثاني : تحقق الضرر
82	المطلب الثالث : العلاقة السببية
83	الفصل الثاني : دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب و أحکام التعويض
83	المبحث الأول : دعوى المسؤولية
84	المطلب الأول : أطراف الدعوى
84	الفرع الأول : المدعي في دعوى مسؤولية الناقل الجوي
86	الفرع الثاني : المدعي عليه في دعوى مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الثاني : الاختصاص القضائي.....	90
الفرع الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999م.	91
الفرع الثاني : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون الإمارati	94
المطلب الثالث : وسائل دفع المسؤولية وإنقضاء الدعوى	95
الفرع الأول : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسو 1929م.....	95
الفرع الثاني : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م.....	106
الفرع الثالث : الدفع بسقوط دعوى المسؤولية و تقادها	109
المبحث الثاني : أحکام التعويض في ظل الاتفاقيات الدولية و التشريع الإمارati	112
المطلب الأول : أحکام التعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999م و في التشريع الإمارati	112
الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999م.....	113
الفرع الثاني : تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون الإمارati	115
المطلب الثاني : مدى إلتزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية	116
الخاتمة.....	120
المصادر و المراجع.....	124

قائمة المختصرات

(ص) ترمز إلى الصفحة

(ط) ترمز إلى الطبعة

(ق) ترمز إلى السنة القضائية

(م) ترمز إلى التاريخ الميلادي

المقدمة

إن الحمد لله، نحمدُه ونستغفِرُه ونستعينُه ونستهديه ونَعوذ بالله من شرور أنفسنا ومن سُيئاتِ أفعالنا، من يهدِ الله فلا مُضل له ومن يضللاً فلا هادي له. وأشهدُ أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له وأشهدُ أنَّ مُحَمَّداً عبده ورسوله، بعثه الله رحمةً للعالمين هادياً ومُبشراً ونذيراً. بلغ الرسالة وأدَى الامانة ونصح الأمة فجزاه الله خير ما جزى نبياً من أنبيائه. صلوات الله وسلامه عليه وعلى جميع الأنبياء والمرسلين، و بعد:

أصبح الإرهاب أحد حقائق العصر الحديث، فلم تعد هناك دولة بمنأى عن هذا الخطر، وقد شغل مصطلح الإرهاب السياسيين والقانونيين منذ القرن الثامن عشر و ذلك نسبة إلى نظام الترويع و عصر الرعب الذي عرفته الثورة الفرنسية في عهد روبيير، كما نسب إلى بسمارك لاستخدامه الجيش كوسيلة للسيطرة الجماعية في روسيا، و نسب أيضاً إلى الرعب الذي أثاره الحكم النازي في أوروبا في ذات الحقبة الزمنية.

إلا ان الإرهاب ظاهرة اجتماعية قديمة قدم البشرية، فمنذ أن خلق الله تعالى الإنسان ونحن نرى أن الجريمة شائعة بين الأفراد على اختلاف دياناتهم و ألوانهم وأعمارهم وحضاراتهم وصفاتهم.¹

كما أن تعريف الإرهاب يعد واحداً من أكبر العوائق التي تواجه المجتمع الدولي فقد سعت العديد من الدول والمنظمات الدولية لوضع تعريف له دون انحياز وضرورة التفرقة بينه وبين حق الشعوب في تحرير أقاليمها من القوى الأجنبية وحقها في تقرير مصيرها باعتباره عملاً

¹ المตوكل ساكب اسماعيل الهندي : المسؤولية المدنية عن الأفعال الإرهابية ، سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي، 2015م، ص27

مشروعًاً بعكس الإرهاب والذي يعد في جميع أشكاله عملاً غير مشروع²، فتعريف الإرهاب هو أمر غير سهل في ظل اختلاف السياسات الدولية والإتجاهات الفقهية.

تضرب ظاهرة الإرهاب بجذورها في أعماق التاريخ الإنساني فهي لا ترتبط بالعصر الحديث فحسب ولكنها قديمة قدم الإنسان، حيث شهد التاريخ البشري بمراحله المتعددة نماذجاً وأعمالاً إجرامية بشعة تصل في وحشيتها ودمويتها إلى الأعمال الإرهابية بالمعنى الحالي.

والمتتبع للتاريخ يجد أن الإرهاب قد مورس بأشكال مختلفة تتغير بتغير العصور والأزمان حيث كان يمارس قديماً بالحرق والإغراق والقتل والتعذيب، وفي العصور الحديثة ظهرت صور للإرهاب مختلفة كالقتال والمتاجرات والغازات السامة.³

التطور التاريخي لظاهرة الإرهاب

(أ) الإرهاب في العصور القديمة والوسطى

لقد كانت أول جريمة قتل في تاريخ البشرية وأول جريمة للإفساد في الأرض هي جريمة قتل قابيل ابن آدم لأخيه هابيل، وقد دلل على ذلك القرآن الكريم منذ أكثر من أربعة عشر قرناً من الزمان في قوله عز شأنه في سورة المائدة : " وَاتْلُ عَلَيْهِمْ تَبَأْ أَبْنَيْ آدَمَ بِالْحَقِّ إِذْ قَرَبَا قُرْبَانًا فَتَقْبَلَ مِنْ أَحَدِهِمَا وَلَمْ يَتَقْبَلْ مِنَ الْآخَرِ قَالَ لِأَفْئَنَّكَ قَالَ إِنَّمَا يَتَقْبَلُ اللَّهُ مِنَ الْمُتَّقِينَ . لَئِنْ بَسَطَ إِلَيَّ يَدَكَ لِتَقْتُلَنِي مَا أَنَا بِبَاسِطٍ يَدِي إِلَيْكَ لِتَقْتُلَكَ إِنِّي أَخَافُ اللَّهَ رَبَّ الْعَالَمِينَ . إِنِّي أُرِيدُ أَنْ تَبُوءَ

² سعيد عبيد سيف الكndi : جرائم الإرهاب في التشريع الإماراتي ومواجهتها تشريعياً وامنياً، سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي، 2015م، ص.21.

³ د. طارق محمد قطب : مكافحة الإرهاب و تعويض ضحايا الحوادث الإرهابية، دار النهضة العربية، 2015م، ص.72.

يَأْتِي وَإِنْكُمْ فَتَكُونُ مِنْ أَصْحَابِ النَّارِ وَذَلِكَ جَزَاءُ الظَّالِمِينَ . فَطَوَّعَتْ لَهُ نَفْسُهُ قَتْلَ أَخِيهِ فَقُتِلَ⁴
فَأَصْبَحَ مِنَ الْخَاسِرِينَ " صدق الله العظيم.

وعاشت المجتمعات القديمة على قاعدة أساسية و هي (البقاء للأقوى) لذا برزت في النفس البشرية فكرة الحب والسيطرة والاستحواذ، وعرفت الحضارات القديمة الإرهاب، فعند الأشوريين عُرف الإرهاب في القرن السابع قبل الميلاد، حيث استخدموا الوسائل الإرهابية ضد أعدائهم البرابرة فكانوا يقتلون النساء والأطفال والشيوخ دون تمييز في جميع المدن التي يستولون عليها ، وأحياناً يأسرون أهل المدن كعبد لهم.⁵

وكذلك عند الفراعنة، فقد كان الملك هو ابن الإله والأمر الناهي دون ان يتقييد بقوانين مكتوبة، وهو مصدر السلطات في الدولة، وقد عرفت أول جريمة في عهد الفراعنة في عام 1198 قبل الميلاد وأطلقوا عليها "جريمة المرهبين" تعرّض فيها رمسيس الثالث لمحاولة اغتيال عرفت أيضاً بـ "مؤامرة الحرير الكبيرة" ، حيث كانت بسبب رغبة رمسيس بتوريث العرش لأحد أبناءه غير الشرعيين حينها قررت زوجته التخلص منه قبل توريث العرش وأن ينتقل العرش لأنها الشرعي، إلا أن أحد الحراس عدل عن تنفيذ الاغتيال وأبلغ الملك بذلك والذي أمر بإلقاء القبض عليهم جميعاً. وكان تاريخ الفراعنة دموياً في الجرائم التي تختص بالسلطة و الوصول للحكم فقد كانت العقوبة شديدة تصل إلى صلب المتهم وأسرته، وكان يعاقب من يفضي أسرار الدولة بقطع لسانه.

⁴ سورة المائدة، الآية 27 إلى الآية 30.

⁵ سعيد عبيد سيف الكندي : مرجع سابق، ص41.

وقد عرف الإرهاب أيضاً عند الإغريق و الرومان، إلا أنه كان متصلاً إتصالاً وثيقاً بالجريمة السياسية، حيث يعتبر المجرم السياسي عدواً للأمة وكان يعاقب إما بالاعدام أو مصادرة الأموال أو النفي.⁶

أما العصور الوسطى فقد اتجه الإرهاب إلى أهداف وفلسفات أخرى، ليشمل أيضاً جرائم الإرهاب الضريبي، وجرائم سب وإهانة السلطة الحاكمة، علاوة على ذلك شهدت العصور الوسطى أبغض جرائم في حق البشرية حيث كانت السلطة فيها مطلقة لرجال الكنيسة يمارسون فيها أبغض انتقام لكل من لا ينتمي لها ولا يدين لها بالولاء.⁷

و كذلك عرف التاريخ الإسلامي بعد عهد النبوة الجريمة الارهابية، حيث أبلغ الرسول صلى الله عليه وسلم عن خوارج الأمة، و الذين ظهروا في عهد الخليفة الأول أبو بكر الصديق في حروب الردة، ثم قتل الخليفة الراشدين الثلاثة رضي الله عنهم على يد أفراد لدودافع سياسية.

و بعدها عرف العصر الإسلامي فرقه أطلق على نفسها "الفدائيين" أو "الموفون بالعهد" أو "الباطنية" و هم جماعة من الشيعة كانت شديدة التنظيم وتمركت في إيران و ابتكرت أسلوب الإرهاب بدلاً من الحرب، لأنه كان يصعب عليها قيادة الحرب لضعف إمكانياتها، و كانت من أبرز عملياتها هي محاولة اغتيال القائد صلاح الدين الأيوبي، حيث كان السبب هو اختلاف المعتقدات بين هذه الجماعة و بين القادة المسلمين في ذلك الوقت.⁸

⁶ المتوكل ساكتب اسماعيل الهندي : مرجع سابق، ص 33 – 36 .

⁷ سعيد عبيد سيف الكندي : مرجع سابق، ص 43 .

⁸ المتوكل ساكتب اسماعيل الهندي : مرجع سابق، ص 39 – 42 .

(ب) الإرهاب في العصور الحديثة

يؤرخ الباحثون في مجال السياسية ظهور مصطلح الإرهاب حديثاً إلى الثورة الفرنسية عام 1798م والتي استخدمت فيها الحكومة الفرنسية كافة أنواع قمع المتظاهرين و استخدم فيها المتظاهرين أيضاً كافة أعمال العنف ضد الحكومة الفرنسية آنذاك.

وُعرفت الجماعات الإرهابية أيضاً في عدة بلدان غربية أخرى قبل ذلك نتجت عن نظام الحكم المستبد، أذكر منها ما يلي⁹:

1. بريطانيا :

شهدت ساحتها عدداً من الأعمال الإرهابية لجماعات متطرفة سواء كانت تنتهي إلى الحزب اليميني أو اليساري مثل الجبهة الوطنية التي نشأت عام 1967م و منظمة الحركة البريطانية التي تشكلت في عام 1980م.

2. إسبانيا :

ظهرت منظمة إيتا الانفصالية عام 1959م والتي تطالب بإقصال إقليم الباسك عن إسبانيا، و حكم في ذات الحقبة

الزمنية 900 شخص لإدانتهم بجرائم إرهابية منهم 350 شخص ينتمون إلى الإيتا، وكانت من أهم عملياتهم الإرهابية في تاريخ إسبانيا هي اغتيال رئيس الوزراء الأسباني كانونا وألويس كابروبلانكو.

⁹ محمد حسين محمد جاسم العنزي : جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، ط1، 2008م، ص 30 – 38.

3. روسيا :

انشأ الشعب الروسي منظمة الإدارة الشعبية و منظمة الأرض و الحرية بهدف تغيير أوضاع المجتمع الروسي، و كذلك تشكل الحزب الثوري الإشتراكي و الذي نتج عنه مجموعة من الاغتيالات لشخصيات سياسية بارزة منها اغتيال وزير الداخلية الروسي بلهيف عام 1904م.

4. إيطاليا :

نشأت في إيطاليا العديد من المنظمات الإرهابية كيف لا و هي الدولة المعروفة بإنشاء و انتشار جماعة المافيا الإرهابية

في إقليمها، علاوة على عدة جماعات إرهابية أخرى منها منظمة النظام الجديد، و منظمة النظام الأسود، و النواة الثورية المسلحة، و مجموعة العمل الأنصارية، والكامورا ، والكاربوناري.

5. الجزائر :

شهدت الجزائر أشد مظاهر الإرهاب مع اندلاع حرب يونيو 1991م بين جبهة الإنقاذ الإسلامية و النظام السياسي في الجزائر، حيث شهدت الأراضي الجزائرية سقوط العديد من القتلى و تدمير البنى التحتية.

6. البوسنة والهرسك :

قتل ربع مليون مسلم بوسني على أيدي جمهورية الصرب والكروات ، وعشرات الألاف قتلوا من الشيشان على أيدي قوات روسية عام 1992م.

أما إذا تحدثنا عن الألفية الحديثة و القرن الحادي و العشرون، فإن تاريخ الإرهاب يعود فيها إلى ما بعد انتهاء الحرب الباردة بين الولايات المتحدة و الاتحاد السوفيتي بإنهيار الأخير، أدى ذلك إلى فرض الولايات المتحدة سياستها على الدول رغبةً منها بتعظيم نموذجها السياسي و الثقافي على الدول الأخرى، مما جعلها هدفاً لكثير من التنظيمات الإرهابية الجهادية التي ترى أن مجابهة الولايات المتحدة الأمريكية و ضرب مصالحها في كل مكان في العالم هو السبيل الوحيد لتوقيها عن مشروعها القائم في البلاد الإسلامية.

وأهم معالم الإرهاب الحديث و الذي جعل أصابع الإتهام تشير إلى "الإسلام" بدعوى أنه حاضن للإرهاب ويحث عليه هي العملية الإرهابية التي طالت مركزي التجارة العالمي في نيويورك في 11 سبتمبر 2001م و التي ذاع فيها صيت تنظيم القاعدة و تبنيه للعملية الإرهابية. وقد لا يسعنا البحث إذا تطرقنا للعمليات الإرهابية التي حدثت بعد 11 سبتمبر فقد أخذت التنظيمات الإرهابية على عاتقها محاربة الأجانب المتواجدون في البلدان العربية و ضرب أهداف غربية في الأراضي العربية وذلك بسبب تبنيهم للفكر المتطرف والأحاديث و الآيات التي فسروها بما يخدم مصالحهم المتطرفة، ولكن يمكن بيان بعض العمليات الإرهابية التي حدثت في تاريدها الحديث

حدثت وكانت أعنف ما شهدته الدول العربية في تاريخها الحديث¹⁰:

¹⁰ تجميع من موقع اخبارية : البيان ، الاتحاد ، الإمارات اليوم ، سكاي نيوز عربية ، العربية ، بي بي سي عربية ، سي ان ان عربية.

1. المملكة العربية السعودية :

شهدت المملكة العربية السعودية صراعاً مع الإرهاب منذ منتصف التسعينات إلى وقتنا الحالي، فلا يخفى علينا العمليات

التي طالت المملكة والتغيرات التي استهدفت جاليات أجنبية مقيمة على أراضيها، ولعلنا نذكر منها ما حدث في 12 مايو 2003م عندما استهدفت ثلاثة سيارات مفخخة لثلاث مجموعات سكنية لأجانب، وما حدث في التاريخ نفسه 12 مايو في عام 2006م عندما تعرضت القصصية الأمريكية بجدة لإطلاق نار من مسلح إرهابي.

وما زالت المملكة تتعرض للعمليات الإرهابية فلا يغفل عنا ذكر ما تعرضت له مساجد الله من استباحه لدماء المسلمين فيها وتجيرها من قبل متطرفين يدعون الإسلام، فقد استهدف الإرهابيون عدة مساجد في عام 2015 وعام 2016 منها مسجد القديح بالطائف، ومسجد العنود في الدمام، ومسجد قوات الطوارئ في عسير، ومسجد الرضا في الإحساء.

2. مملكة البحرين :

تعرضت مملكة البحرين لأشد حرب عقائدية في منطقة الخليج بين معتنقي المذهب الشيعي ومعتقدي المذهب السنوي، وذلك ما جعل توغل الإرهاب فيها أمراً سهلاً للمتطرفين وزرع بذور الفتنة بين الشعب البحريني، ولعلنا نذكر منها ما تعرض له رجال أمن بحرينيين و منهم الضابط الإمارati (الملازم أول/طارق الشحي) لإغتيال بتغير عبوة ناسفة في مارس 2014م، وكان آخر العمليات الإرهابية التي شهدتها البحرين في 28 يوليو 2015م هو تفجير بقرية سترة والذي استهدف رجال أمن بحرينيين.

3. دولة الكويت:

قد تكون دولة الكويت من دول الخليج التي لها أقدم تاريخ في العمليات الإرهابية مقارنة بباقي دول الخليج، فقد تعرضت

السفارة اليابانية بالكويت في عام 1974م لهجوم مسلح أسرف عنه اعتقال السفير الياباني وعشرة رهائن آخرين، وتبعه في الثمانينيات عدة تفجيرات خصوصاً بين عامي 1983م ، 1985م، كان أعنفها محاولة إغتيال أمير الكويت آنذاك الشيخ جابر الأحمد الصباح عن طريق سيارة تستهدف موكيه وهو في الطريق لمكتبة قصر السيف نتج عنه وفاة إثنين من مرافقيه. وكان آخر العمليات الإرهابية التي شهدتها الأرضي الكويتية هو ما حدث في 26 يونيو 2015م من استهداف لمسجد الصادق في حي الصوابر.

4. مصر :

يعتبر داعل الإرهاب في مصر داعلاً سياسياً، فقد استهدفت التفجيرات الإرهابية عدة مقرات حكومية ومقرات تابعة للشرطة المصرية وشخصيات سياسية مصرية، وكانت أول عملية إرهابية سياسية هي حادثة إغتيال الرئيس المصري أنور السادات، ثم تبعه عدة أعمال إرهابية منها تفجيرات سيناء عام 2004م، و تفجيرات القاهرة عام 2005م، و تفجير كنيسة القديسين في عام 2011م، وكان آخر العمليات الإرهابية التي شهدتها مصر بين عامي 2014م و 2015 ما حدث في سيناء من استهداف نقاط الأمن والشرطة، و تفجير حافلة سياحية في مدينة طابا ، وكذلك استهداف الطائرة المدنية الروسية التي تعرضت للتلفير باستخدام قنبلة في 31 أكتوبر 2015م، وأخيراً اختطاف طائرة تابعة للخطوط الجوية المصرية في 29 من مارس 2016م.

5. الأردن :

يعتبر تاريخ الأردن حديثاً نسبياً مع الإرهاب، فقد تعرضت المملكة الأردنية لعمليات إرهابية منها في عام 2004م تم اطلاق صواريخ على سفينة أمريكية في خليج العقبة، وتبعتها تفجيرات إرهابية طالت عاصمتها عمان في عام 2005م وهي ثلاثة تفجيرات تفصل بينها دقائق استهدفت ثلاثة فنادق وسط العاصمة.

تعتبر العمليات الإرهابية التي ذكرت من أبشع العمليات الإرهابية في البلدان العربية المستقرة نسبياً مقارنة بباقي الدول العربية و التي تخوض حرباً مع الإرهاب و هي دول غير مستقرة سياسياً ساهمت أراضيها المفتوحة بجعلها مستنقعاً خصباً للعمليات الإرهابية منها العراق، ولibia ، وسوريا.

أهمية الدراسة

تركز الدراسة على ظاهرة الإرهاب التي تطول مرافق النقل الجوي، وتظهر أهمية الدراسة في عدة نواحٍ :

الأهمية القانونية : يعد موضوع الدراسة ذا أهمية قانونية من ناحية المسؤولية المدنية الملقة على عاتق الناقل الجوي، فسوف نرى لاحقاً اختلاف الاتفاقيات الدولية في تقرير أساس المسؤولية بين العقدية والتقديرية، وكذلك الاختلاف بين طبيعة إلتزام الناقل بين التزام بتحقيق نتيجة والتزام ببذل عناء ، إلى جانب عدد من الاختلافات الفقهية في جوانب المسؤولية والتعويض.

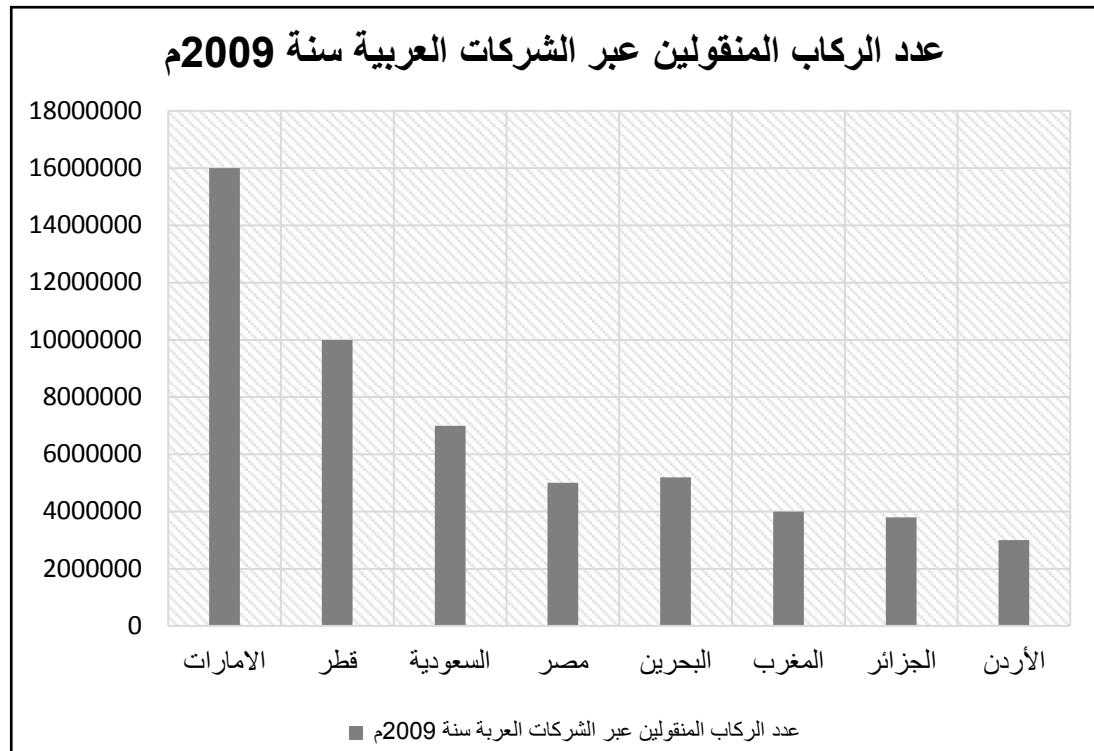
الأهمية الإجتماعية : تكمن أهمية الدراسة من الناحية الإجتماعية فيما أثارته المنظمات الإرهابية من رعب في نفوس مستغلي قطاع النقل الجوي، وبالرغم من التشديدات الجمركية في المطارات إلا أنه ما زالت هناك عمليات إرهابية تهدد النقل الجوي، و لعل آخرها كان في فبراير 2016 عندما استهدفت طائرة مدنية بعد إقلاعها بدقيقة من مطار مقديشو في جمهورية الصومال

والتي أعربت منظمة شباب الصومال الإرهابية مسؤوليتها عنه، وكذلك ما تعرض له مطار بروكسل عاصمة بلجيكا في مارس 2016م من استهداف إرهابي عن طريق تفجير إرهابي هز قاعات المسافرين والذي أعلن تنظيم داعش مسؤوليته عنه ، إذ يستفاد من ذلك أن الإرهاب يمثل تهديداً مستمراً للنقل الجوي، وبالتالي يجب علينا التصدي لهذه الظاهرة التي تمثل تهديداً للأمن الوطني للدولة.

الأهمية الاقتصادية : تتجلى أهمية موضوع الدراسة من الناحية الاقتصادية الخاصة بدولة الإمارات العربية المتحدة خصوصاً إذ تعد الدولة من الدول السبعة في مجال النقل الجوي، فقد احتلت مطارات الدولة والنقلات الوطنية الإماراتية مكانة مرموقة وأصبحت تنافس كبرى المطارات العالمية، ووفقاً لآخر الإحصائيات فقد احتل مطار دبي الدولي للعام الثاني على التوالي على المرتبة الأولى في قائمة أكبر مطارات العالم في أعداد المسافرين الدوليين خلال عام 2015م فقاً لتصنيف مجلس المطارات العالمي لعام 2016م .

كذلك تحتل النقلات الوطنية أرقاماً عالمية في أعداد المسافرين على متنها، وذلك وفق إحصائيات صادرة عن الهيئة العربية للطيران المدني، وكما هو موضح أدناه¹¹ :

¹¹ الإحصائية منقولة من العدد الأول (403/735/1165) الصادر من الهيئة العربية للطيران المدني بشأن إحصائيات النقل الجوي بالعالم العربي خلال الفترة 2000 – 2009 ، الصادر بالرباط بتاريخ 15/12/2010م .



استطاعت دولة الإمارات العربية المتحدة مقارنة بالدول العربية مضاعفة أعداد المسافرين عبر ناقلاتها الوطنية سنويًّا، ويعود ذلك تحديًّا أمام الدولة في الحفاظ على تلك الأرقام العالمية بتأمين قطاع النقل الجوي من الحوادث الجوية عمومًا وحوادث الإرهابية خصوصًا، لاسيما في ظل الأوضاع الحالية التي تشهدها الدول العربية، إذ أن الموضع الجغرافي للدولة وما يحيط بها من تهديدات يجعلها ليست بمنأى من الخطر الإرهابي.

إشكاليات الدراسة

تكمن أهمية الدراسة فيما لو تعرضت – لا قدر الله – إحدى الناقلات الوطنية أو الأجنبية أو أحد مطارات الدولة لعمليات إرهابية، وقع عنها عدد من الضحايا، عندها يلجأ المضطربون للناقل الجوي باعتباره مسؤولاً عن الحادث الإرهابي. إلا أن الدراسة ستبيّن لنا شروط قيام

مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المضرورين، إذ أنها شروط محددة وضعتها الإتفاقيات الدولية حفاظاً على توزان المصالح بين الناقل الجوي والمضرور.

الدراسات السابقة

يعد موضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب من الموضوعات الحديثة نسبياً والتي ظهرت بعد اهتمام المجتمع الدولي عموماً ومنظمة حقوق الإنسان بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية الجوية، إلا أنه من الملاحظ أن الدراسات التي ظهرت ركزت على الجوانب الجنائية للعمليات الإرهابية أي بالتجريم وتقدير العقوبات لردع هذه الأفعال، وذلك دون الجوانب المدنية، فلا تزال الدراسات قليلة، و منها :

- د.أحمد السعيد الزقرد : تعويض الأضرار الناشئة عن جرائم الإرهاب، دار الجامعة الجديدة، 2007م.
- د. وهيبة بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة.
- د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929م و مونتريال 1999م، دار النهضة العربية.
- د. يحيى أحمد البنا : الإرهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، 1994م.
- المتوكل ساكن اسماعيل الهندي : المسؤولية المدنية عن الأفعال الإرهابية (رسالة ماجستير) أكاديمية شرطة دبي.

منهج الدراسة :

تعتمد الدراسة على عدة مناهج بحثية وهي :

المنهج الوصفي : إذ لابد من رؤية مدى تطبيق القواعد القانونية في المحاكم وذلك باستعراض بعض أحكام محاكم النقض بالدولة، وأحكام المحاكم الأمريكية والفرنسية كون قضايا الإرهاب عرضت عليها أكثر القضاء العربي والذي يعتبر فقيراً في مثل هذا النوع من القضايا.

المنهج التحليلي : وذلك ببيان بعض نصوص الإتفاقيات الدولية منها اتفاقية فارسوبي، واتفاقية مونتريال، وكذلك بعض نصوص قانون المعاملات المدنية الإتحادي رقم (5) لسنة 1985م ، وقانون المعاملات التجارية الإتحادي رقم (18) لسنة 1992 ، وقانون الطيران المدني الإتحادي رقم (20) لسنة 1991م و تحليلها.

المنهج المقارن: إذ ستتم المقارنة بين عدة قوانين منها القانون الأمريكي والقانون الفرنسي.

خطة الدراسة

قسمت الباحثة الدراسة إلى فصلين رئيسيين :

- الفصل الأول : طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي.
- الفصل الثاني : دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب و أحكام التعويض.

الفصل الأول: طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي

إن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي هي التي تحدد طبيعة المطالبة أمام القضاء ، لذا يتوجب علينا و قبل الخوض في الموضوع و البحث فيه، أن نبحث بدايةً عن المقصود بمصطلح "الإرهاب الدولي" عموماً و مصطلح "الإرهاب الجوي" خصوصاً، و من ثم الحديث عن طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي ؛ فقد اختلفت التشريعات الداخلية المنظمة للطيران المدني في تحديدها ، فبعضها اعتبرتها مسؤولية عقدية ، و البعض الآخر اعتبرها مسؤولية تقصيرية كالدول التي تأخذ بالاتجاه الأنجلوسيكsonي. كما ينبغي علينا الوقوف عند حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الركاب باختلاف الضرر الواقع وذلك وفقاً للشروط التي أقرتها الاتفاقيات الدولية.

سوف يتم الحديث في هذا الفصل عن مفهوم الإرهاب الجوي وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، و من ثم بيان شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي للركاب و التي تضمنتها اتفاقية فارسو في 1929م¹² و اتفاقية مونتريال 1999م¹³.

المبحث الأول : مفهوم وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي

لما كانت المسؤولية المدنية تقوم على أساس الخطأ ، إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن قد اختلفت في تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي¹⁴ ، ولكن قبل الخوض في مفهوم المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي يقتضي موضوع الدراسة بيان مفهوم الإرهاب الجوي بدايةً ، إذ أن مفهوم الإرهاب كان و لا يزال موضع خلاف بين الفقهاء السياسيين و القانونيين.

سوف يتم الحديث في هذا المبحث حول مفهوم الإرهاب الجوي (المطلب الأول) ، و من ثم طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وتكييفها القانوني (المطلب الثاني).

¹² وقعت هذه الاتفاقية في عام 1929م في مدينة وارسو عاصمة بولندا، انضمت إليها دولة الإمارات بتاريخ 2/5/1986م بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لعام 1986م.

¹³ وقعت هذه الاتفاقية في عام 1999م في مونتريال في كندا بتاريخ 28/5/1999م ، صدقت عليها دولة الإمارات بتاريخ 29/1/2000م بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000م.

¹⁴ د. عيسى غسان رضي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ط2، 2008م ، ص73 .

المطلب الأول : مفهوم الإرهاب الجوي

أصبح الإرهاب أحد أهم مهددات الأمن الدولي في العصر الحديث، و لا توجد أي دولة في العالم بمنأى عن الإرهاب، وهو من أهم المخاطر التي تشن الدولة عن الحركة الإقتصادية والسياسية والاجتماعية معاً، فلم يصبح الإرهاب مرتبطاً بإقليم أو ديانة أو عرقية معينة بل إنه تخطى حدود الدول الإقليمية.

وحرصاً على ذلك سعى المجتمع الدولي لإبرام العديد من الاتفاقيات في مجال مكافحة الإرهاب، و تعد دولة الإمارات من الدول الرائدة في مجال مكافحة الإرهاب فقد انضمت الدولة إلى إحدى عشر اتفاقية دولية جماعية في مجال مكافحة الإرهاب¹⁵، بالإضافة إلى ثلاثة اتفاقيات إقليمية¹⁶، و ثلاثة أخرى ثنائية¹⁷، و علاوة على ذلك أصدرت قانوناً اتحادياً لمكافحة الجرائم الإرهابية و هو القانون الاتحادي رقم (1) لسنة 2004م.

¹⁵ انضمت دولة الإمارات إلى إحدى عشر اتفاقية دولية جماعية في شأن مكافحة الإرهاب و هي :

- .1. الاتفاقية الدولية في شأن قمع الأفعال غير القانونية ضد سلامة الطيران المدني
- .2. الاتفاقية الدولية بشأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات
- .3. الاتفاقية الدولية بشأن ما يترافق من جنایات وأفعال أخرى معينة على متن الطائرات
- .4. بروتوكول قمع أعمال العنف اللاشرعية في الموانئ الجوية التي تخدم الطيران المدني المكمل لمعاهدة قمع أعمال العنف اللاشرعية ضد سلامة الطيران المدني
- .5. اتفاقية تمييز المجرمatics بغضون كشفها
- .6. اتفاقية منع و معاقبة الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المشمولين بالحماية الدولية بما فيهم الممثلين الدبلوماسيين
- .7. المعاهدة الدولية ضد اختطاف الرهائن
- .8. اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعية الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية و بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعية الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري
- .9. الاتفاقية الدولية لمنع تمويل الإرهاب
- .10. الاتفاقية الدولية لمنع الجماعات الإرهابية بالقابل
- .11. الاتفاقية الدولية لمنع أعمال الإرهاب النووي

¹⁶ انضمت دولة الإمارات إلى ثلاثة اتفاقيات إقليمية في شأن مكافحة الإرهاب ، و هي :

- .1. الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب
- .2. اتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي لمكافحة الإرهاب
- .3. معاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي

¹⁷ أبرمت دولة الإمارات ثلاثة اتفاقيات ثنائية لمكافحة الإرهاب ، و هي :

- .1. اتفاقية للتعاون في مكافحة الإرهاب الدولي و الاتجار غير المشروع في المواد المخدرة و المؤثرات العقلية و الجريمة المنظمة بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة و حكومة جمهورية تركيا
- .2. اتفاقية التعاون لمكافحة الإرهاب و الجريمة المنظمة بين حكومة الدولة و جمهورية باكستان الإسلامية
- .3. اتفاقية التعاون بين الدولة و جمهورية أوزبكستان في مجال مكافحة الجريمة المنظمة و الإرهاب و الأشكال الخطيرة من الجرائم الأخرى

وما يعنينا في هذا الصدد هو العمليات الإرهابية الموجهه ضد الطيران المدني، حيث ينبغي علينا بدايةً بيان مفهوم الإرهاب و سماته (الفرع الأول) ، و من ثم معرفة ماهية الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مفهوم الإرهاب و سماته

لقد اتجه الفقه السياسي و القانوني حديثاً لوضع تعریف للإرهاب و العملية الإرهابية نظراً لما يشهده الإرهاب و الجريمة السياسية من تداخل كبير، و سوف يتطرق هذا الفرع لتعريف الإرهاب (أولاً) و من ثم بيان خصائص و سمات الإرهاب (ثانياً).

أولاً : مفهوم الإرهاب

إن تعريف الإرهاب كان و لا يزال محل جدل في المجتمع الدولي، حيث أصبح وضع تعريف محدد أمراً صعباً بين الدول، و لكن ما يهمنا في هذا الصعيد هو المفهوم العام و الأشمل للإرهاب.

الإرهاب لغة :

وجد لفظ "الإرهاب أصوله في اللغة اللاتينية و استخدم لفظ *errorisme* ، *terror* بالفرنسية للتعبير عن الإرهاب أو التروع أو الحكم الإرهابي، و اشتق منه لفظ إرهابي *territories* ، *terrorist* للتعبير عن أرض مملكة الرعب و التي أطلقت خلال الثورة الفرنسية عام 1973م ، و قد أخذت اللغات الأوروبية لفظ الإرهاب من الفرنسية.¹⁸

وفي اللغة الإنجليزية استخدمت كلمة *terrorism* للتعبير عن الذعر و الرعب و كل ما يوقد الرعب في النفوس.

¹⁸ عبدالقادر زهير النقوزي : المفهوم القانوني لجرائم الإرهاب الداخلي و الدولي، منشورات الحلبى الحقوقية، ط١، 2008م، ص .17-14

و قد عرف قاموس اللغة الإنجليزية إكسفورد الإرهاب على أنه استخدام العنف أو التهديد به لتحقيق غايات سياسية، وأشار قاموس اللغة الفرنسية روبير إلى أن التعريف اللغوي للإرهاب هو الاستخدام المنظم لوسائل استثنائية للعنف من أجل تحقيق هدف سياسي.

أما في واقع اللغة العربية، كان المعنى اللغوي على النقيض تماماً، فمصطلح الإرهاب له معانٍ عده منها ما هو يحوي على روحانية سامية كالترهيب والمهابة والردع والخوف والخشية والتقوى، كما ورد في عدة آيات قرآنية فقد وردت كلمة "الرّهبة" في القرآن الكريم بعدة مواضع بمعنى الخشية و تقوى الله جل جلاله، كقوله تعالى في الآية (40) من سورة البقرة : " يَا بَنِي إِسْرَائِيلَ اذْكُرُوا نِعْمَتِي الَّتِي أَنْعَمْتُ عَلَيْكُمْ وَأَوْفُوا بِعَهْدِكُمْ وَإِبَायِي فَارْهَبُونِ ". و قوله تعالى في الآية (51) من سورة النحل : " وَقَالَ اللَّهُ لَا تَتَخَذُوا إِلَهَيْنِ اثْنَيْنِ إِنَّمَا هُوَ إِلَهٌ وَاحِدٌ فَإِبَابِي فَارْهَبُونِ ".

أما لفظ "الإرهابيون" في المعجم الوسيط جاء بوصف يطلق على الذين يسلكون سبيل العنف والإرهاب لتحقيق أهدافهم السياسية¹⁹. وفي المنجد جاء بمن يلجأ إلى الإرهاب لإقامة سلطته²⁰. أما في الرائد فهو من يلجأ إلى الإرهاب بالقتل أو إلقاء المتفجرات أو التخريب لإقامة سلطة أو تقويض أخرى²¹.

(أ) الإرهاب في الإصطلاح :

تعددت التعريفات الفقهية للإرهاب، إلا أنه لم يتم التوصل لتعريف عام له، و ظهرت فكرة الإرهاب في عالم الفكر القانوني و لأول مرة في المؤتمر الأول لتوحيد القانون العقابي الذي عقد في مدينة وارسو في بولندا عام 1930م و منذ ذلك الوقت لم تتوقف المحاولات الفقهية لوضع تعريف جامع لظاهرة الإرهاب.²²

¹⁹المعجم الوسيط : الجزء الأول ، مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، 2004م ، ص376.

²⁰لويس معلوف : معجم المنجد في اللغة : المطبعة الكاثوليكية ، بيروت ، ط 19 ، ص282.

²¹جبران مسعود : الرائد معجم لغوي عصري ، دار العلم للملايين ، 1992م ، ط 7 ، ص321.

²²د.طارق محمد قطب: مرجع سابق، ص.9.

ففي القاموس السياسي تعني كلمة "الإرهاب" نشر الذعر و الفزع لتحقيق أهداف سياسية، و الارهاب وسيلة تستخدمها الحكومات الاستبدادية لارغام الشعب للخضوع و الاستسلام لها، فالارهاب وسيلة تتخذها الدولة لتفرض سطوتها على الشعب لإشاعة روح الإنهاز و الرضوخ لمطالبه التعسفية. أما في الموسوعة السياسية فيقصد بالإرهاب استخدام العنف و التهديد بكافة أشكاله المختلفة كالاغتيال و التشويه و التعذيب و التحرير و النسف بغرض تحقيق هدف سياسي معين مثل هدم معنويات الأفراد و المؤسسات أو كوسيلة للحصول على معلومات أو مكاسب

²³ مادية.

الإرهاب في الفقه الأجنبي :

ذكر الفقيه ويلكنسون الإرهاب على انه "نتائج العنف و التعريف الذي يرتكب من أجل الوصول إلى أهداف سياسية معينة يضحي من أجلها بكل المعتقدات الإنسانية و الأخلاقية. "

كما عرفه الفقيه سوتيل بأنه " العمل الإجرامي المصحوب بالرعب أو العنف أو الفزع بقصد تحقيق هدف أو غرض معين. "

و عرف الفقيه ليماكيين بأن " الإرهاب يقوم على تخويف الناس عن طريق أعمال العنف." و يرى الفقيه جيفانوفيتش بأنه "أعمال من طبيعتها ان تثير لدى الغير الاحساس بالخوف من ضرر أيًّا كان يحique به، أعمال تعد ترويعاً تحت كل الظروف و بكل المقاييس. "

و يعرف الفقيه سالданا بأنه "كل جنائية أو جنحة سياسية أو اجتماعية يتترتب على تنفيذها أو حتى مجرد الإعلان عنها إشاعة الفزع العام لما لها من طبيعة مشئلة لخطر عام.²⁴"

أما الفقيه واكيورسي عرفه على انه " منهج عمل يقوم الفاعل من خلاله ببث حالة من الرعب من أجل فرض الهيمنة على المجتمع أو الدولة بهدف المحافظة على أو تغيير أو تدبر الروابط الاجتماعية للنظام العام."

²³ د.طارق محمد قطب: مرجع سابق، ص.5.

²⁴ سعيد عبيد سيف الكندي : مرجع سابق، ص.25.

بينما أشار الفقيه إيريك دافيد على أن : "الإرهاب هو كل عمل من أعمال العنف المسلح الذي يرتكب لتحقيق أهداف سياسية أو فلسفية أو إيديولوجية أو دينية." و عرفه كذلك الفقيه بيل على أنه : " صفة تطلق على الأفعال غير المشروعة التي تمس المجتمع و تصيب أفراده بالفزع و الرويع." و عرف ثورنتون الإرهاب بأنه : "استخدام الرعب كعمل رمزي، الغاية منه التأثير على السلوك السياسي بواسطة وسائل غير اعتيادية ينتج عنها استخدام التهديد أو العنف."²⁵ الإرهاب في الفقه العربي :

أورد الفقه العربي أيضاً عدة تعريفات للإرهاب، منها²⁶ : عرفه الأستاذ الدكتور صلاح الدين عامر أن : "الإرهاب هو الاستخدام المنظم للعنف الذي يرمي إلى تحقيق هدف سياسي، و تقوم بمارسته منظمة سياسية ضد المواطنين لخلق جو من عدم الأمان."

و أشار إليه الأستاذ الدكتور نبيل أحمد حلمي أنه : " الاستخدام غير المشروع للعنف أو التهديد بخ بواسطة فرد أو مجموعة أو دولة ضد فرد أو جماعة أو دولة ينتج عنه رعب يعرض للخطر أرواحاً بشرية أو يهدد حريات أساسية، و يكون الغرض منه الضغط على الجماعة أو الدولة لكي تغير سلوكها تجاه موضوع ما."

و قال الأستاذ الدكتور عبدالعزيز سرحان أن الإرهاب هو : " كل اعتماد على الأرواح و الأموال و الممتلكات العامة و الخاصة بالمخالفة لأحكام القانون الدولي العام بمصادره المختلفة بما في ذلك المبادئ العامة لقانون المعنى الذي تحدده المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية."

و يرى الأستاذ الدكتور محمد عبدالعزيز شكري أن الإرهاب عبارة عن : " عمل عنيف وراءه دافع سياسي أيًّا كانت وسليته، و هو مخطط بحيث يخلق حالة من الرعب و الهلع في قطاع

²⁵ عبدالقادر زهير النقوزي: مرجع سابق، ص 20.

²⁶ د. طارق محمد قطب : مرجع سابق، ص 10.

معين من الناس لتحقيق هدف سياسي، أو نشر دعاية أو مظلمة، سواء كان الفاعل يعمل لنفسه بنفسه أو بالنيابة عن مجموعة.²⁷

أما الدكتور محمد محبي الدين عوض يرى أن الإرهاب عبارة عن : " حالة من العنف غير المشروع أو التهديد الموجه نحو أي كيان، سواء شخصاً أو جماعة أو منظمة أو دولة بغرض تحقيق هدف سياسي."²⁸

و يرى الدكتور محمد مسعود قيراط أن الإرهاب هو : " كل سلوك عدواني مادياً كان أم معنوياً، سواء أكان ظاهرياً أو باطنياً ينتج عنه تهديد، و تخويف، و ترويع للأبرياء، و إيذاؤهم و إعاقتهم جسدياً أو فكريأً أو نفسياً أو روحياً، أو حتى في ممتلكاتهم أو مصالحهم بغض النظر عن الوسيلة المستخدمة بما فيها الوسائل الإلكترونية الحديثة، كالانترنت و الهاتف لتحقيق أطماع و مآرب سياسية أو عقائدية أو اقتصادية. وقد يصدر فعل الإرهاب من أشخاص، أو جماعات، أو دول مسلطة و ظالمة."²⁹

الإرهاب من منظور الاتفاقيات الدولية :

كما وقد سعت المنظمات و الاتفاقيات الدولية إلى وضع تعريف للإرهاب، منها ما يلي : تضمنت إتفاقية جنيف الخاصة بمنع وقمع الإرهاب لعام 1937م 29 في المادة الأولى على تعريف الإرهاب : " الأعمال الإجرامية الموجهة ضد الدولة و التي يكون من شأنها إثارة الفزع و الرعب لدى شخصيات معينة أو جماعات من الناس أو لدى الجمهور".

و عرفت لجنة الإرهاب الدولي التابعة للأمم المتحدة عند وضعها اتفاقية موحدة بشأن إجراءات مواجهة الإرهاب الدولي عام 1980م على انه : " عمل من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به، يصدر من فرد أو جماعة، سواء كان يعمل بمفرده، أو بالإشتراك مع أفراد آخرين و

²⁷ د.محمد محبي الدين عوض : تعريف الإرهاب، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 1999م، ص45-55.

²⁸ د.محمد مسعود قيراط : الإرهاب دراسة في البرامج الوطنية و استراتيجيات مكافحته، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2011م، ص19.

²⁹ وقعت هذه الاتفاقية في 16 نوفمبر 1937م و لم تدخل حيز التنفيذ بسبب عدم التصديق عليها من جانب الدول الموقعة، ولم يصدق عليها إلا دولة واحدة هي الهند. ومع ذلك تعد أول محاولة جادة لمعالجة ظاهرة الإرهاب على المستوى الدولي.

يوجه ضد الأشخاص، أو المنظمات، أو المواقع السكنية، أو الحكومية، أو الدبلوماسية، أو وسائل النقل و المواصلات، أو ضد أفراد الجمهور العام دون تمييز للون أو جنس أو جنسية، بقصد تهديد هؤلاء الأشخاص أو التسبب في إصابتهم أو موتهم أو التسبب في إلحاق الخسارة أو الضرر، أو الأذى بهذه الأماكنة، أو الممتلكات، أو تدمير وسائل النقل و المواصلات ، بهدف إفساد علاقات الصداقة و الود بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة، أو ابتزاز تنازلات معينة من الدول في أي صورة كانت".

و نصت كذلك الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام 1988م في الفقرة الثانية من المادة الأولى على تعريف الإرهاب بأنه : " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيًّا كانت بوعظه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، و يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أنمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأموال العامة أو الخاصة، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعرض أحد الموارد الوطنية للخطر ".³⁰

كما و سعت الإتفاقيات الخاصة بمكافحة الإرهاب من مجالات معينة كمجال النقل البحري و مجال النقل الجوي لوضع تعريف للإرهاب و حصره بأنشطة معينة مهددة لقطاع معين، و هو ما سيتم مناقشته لاحقاً عند الحديث عن الإرهاب الجوي خصوصاً.

الإرهاب في التشريعات المحلية :

عرف المشرع الإماراتي العمل الإرهابي في المادة الثانية من القانون الإتحادي رقم (1) لسنة 2004م في شأن مكافحة الجرائم الإرهابية : " يقصد بالعمل الإرهابي في تطبيق أحكام هذا المرسوم بقانون كل فعل أو امتناع عن فعل يلجمأ إليه الجاني ، تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ، بهدف إيقاع الرعب بين الناس أو ترويعهم ، إذا كان من شأن ذلك الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر أو إيذاء الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو

³⁰ انضمت إليها دولة الإمارات و صدقت عليها في 25 أكتوبر 1998م.

أمنهم للخطر بمن في ذلك ملوك ورؤساء الدول والحكومات والوزراء وأفراد عائلاتهم وأي ممثل أو موظف رسمي لدولة أو منظمة دولية ذات صفة حكومية وأفراد أسرهم الذين يعيشون في كنفهم المقررة لهم الحماية وفقاً للقانون الدولي أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأماكن العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الطبيعية للخطر".

و يعد المشرع اللبناني من أقدم التشريعات العربية نصاً على تعريف الإرهاب فقد عرفه في المادة (314) من قانون العقوبات اللبناني لسنة 1943م على أنه : " جميع الأفعال التي ترمي إلى إيجاد حالة ذعر و ترتكب بوسائل كالآلات المتجردة و المواد الملتهبة، و المنتجات السامة أو المحرقة و العوامل الوبائية أو الميكروبية و التي من شأنها أن تحدث خطراً عاماً".

وعرفه المشرع المصري كذلك في المادة (86) من قانون العقوبات المعدل بالقانون رقم 1992م لسنة (97) بأنه : "كل استخدام للفوة، أو العنف، أو التهديد، أو التروع، يلجاً إليه الجاني تنفيذاً لمشروع فرعي أو جماعي، بهدف الإخلال بالنظام العام، و تعريض سلامة المجتمع و أمنه للخطر، إذا كان من شأن ذلك إيهام الأشخاص أو إلقاء الرعب فيهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو بالاتصالات، أو بالمواصلات، أو بالأموال، أو المباني، أو بالأماكن العامة، أو الخاصة ، أو باحتلالها، أو الاستيلاء عليها، أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة ، أو دور العبادة، أو معاهد العلم لأعمالها، أو تعطيل تطبيق الدستور، أو القوانين، أو اللواح".³¹

أما المشرع القطري نص على تعريف الإرهاب في القانون رقم (3) لسنة 2004م بشأن مكافحة الجريمة الإرهابية في المادة الأولى بأنه : " تعتبر جريمة إرهابية في تطبيق أحكام هذا القانون الجنائيات المنصوص عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر، إذا كان الغرض من إرتكابها .

ويكون الغرض إرهابياً إذا كان الدافع إلى استعمال القوة أو العنف أو التهديد أو التروع، هو

³¹ عبدالقادر زهير النقزي : مرجع سابق ، ص32.

تعطيل أحكام النظام الأساسي المؤقت المعدل أو القانون أو الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر أو الإضرار بالوحدة الوطنية، وأدى ذلك أو كان من شأنه أن يؤدي إلى إيذاء الناس أو تسبب الرعب لهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أنمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو الصحة العامة، أو الاقتصاد الوطني، أو المرافق أو المنشآت أو الممتلكات العامة أو الخاصة أو الاستيلاء عليها أو عرقلة أدائها لأعمالها، أو منع أو عرقلة السلطات العامة عن ممارسة أعمالها".

تعليق على هذه التعريفات:

لم يتم التوصل إلى تعريف جامع مانع للإرهاب، فكل دولة ترى الإرهاب من منظورها الخاص و الذي يتأقلم مع طبيعتها السياسية، فتارة نرى إرتباطها الوثيق بالجريمة السياسية باعتبارها جزء لا يتجزأ منها، وتارة أخرى نراها جريمة ترويع بأي شكل كانت في حق الفرد أو الجماعة أو الدولة.

و مع اختلاف التعريفات الواردة إلا أننا نلاحظ اجتماعهم على ثلاثة عناصر وردت في التعريفات وهي:

أ. استعمال القوة و التهديد و العنف.

ب. تهدف إلى إشاعة الذعر و الترويع بين الآمنين لتحقيق غرض غير مشروع.

ج. قد يكون الفاعل شخص أو جماعة أو دولة، و المتضرر كذلك.

ثانياً : خصائص و سمات الإرهاب

ظهرت الكثير من المنظمات الإرهابية تقوم بممارسة ذات الأعمال الإرهابية و اشتهرت على اختلاف اهدافها منها ما هو سياسي، أو ديني، أو مالي، أو عرقي، حيث يتكون التنظيم من تجمع بشري ينمو بشكل سري من خلال هيكلية محددة تتطور بمراحل متتالية و تعتقد كوارد

التنظيم فكراً مغايراً و متطرفاً عن الفكر السائد في الدولة، بحيث يسعون بأساليب سرية و متنوعة إلى تغيير الوضع القائم في الدولة بالقوة و العنف.³²

وعلى أية حال، و مع اختلاف التنظيمات الإرهابية المنتشرة في الوقت الحالي في البلدان العربية و التي تتخذ أسماء مختلفة و تدعى الإسلام، فإن للعلمية الإرهابية ذات السمات و الخصائص سواء وقعت من جماعة معينة أو جماعة أخرى و هي .³³

الجريمة الإرهابية تتطوّي على إحداث حالة من الذعر العام باستخدام الوسائل القادرة على إشعاعها من خلال طبيعتها المنشئة لخطر عام كالإنجارات، و استخدام الأسلحة النارية، و التدمير، و التخريب لوسائل النقل و المنشآت و غيرها.

إن موضوع جريمة الإرهاب أفعال رمزية ترتكب بقصد إحداث تأثير سيكولوجي أكثر منه مادي.

و قد وضع الباحثون عدة معالم تساعدهم على فهم متى يكون الفعل إرهابياً على النحو المبين :

الباعث و الغاية: الهدف من وراء الجريمة الإرهابية أيًّا كانت هو إثارة الفزع، بحيث يكون الغرض الأساسي تحقيق غاية الجماعة المنتمي لها و ليس تحقيق غرض شخصي.

جسامنة النتيجة: دائمًا ما يسعى الإرهابيون إلى تحقيق أكبر قدر من الخسائر المادية و البشرية، فكلما زادت جسامنة نتائج العملية الإرهابية كلما ذاع صيت الجماعة الإرهابية و يظنون بذلك إمكانية رضوخ الدولة لمطالبهم المتطرفة.

الدعاية و الإعلان: إن الإرهابيين يتذمرون نهج الدعاية و الإعلان للجماعة الإرهابية، فغالباً ما نشاهدهم يسوقون لأنفسهم في الواقع الإلكترونية و موقع التواصل الاجتماعي، على عكس المجرمين العاديين الذين يعملون في الخفاء.

و في رأي الباحثة أن للإرهاب خصائص أخرى و هي :

³² د.طارق محمد قطب : مرجع سابق، ص84.

³³ سعيد عبيد سيف الكندي : مرجع سابق، ص36.

- أ- لا يرتبط الإرهاب بأي ديانة أو جنسية أو منطقة جغرافية معينة، فهو يضرب بعرض الحائط كافة القيم الإنسانية و التي فُطرت عليها البشرية.
- ب- يتخذ الإرهاب في الوقت الحالي شكلاً و هدفاً معيناً، و هو محاربة دولة بعينها، أو نظام حكم بعينه، على عكس الماضي – قبل أحداث 11 سبتمبر – حيث كان يوجه إلى أشخاص أو جالية معينة.
- ت- تمول الجماعة الإرهابية عن طريق نشاطات غير مشروعة يقوم بها أعضاء التنظيم من الإتجار بالبشر، و المخدرات و غسل الأموال و تجارة السلاح.
- ث- يعتمد التنظيم الإرهابي على هيكلية معقدة يصعب تدميره بشكل كامل للوهلة الأولى، حيث تساعدهم الهيكلية المعقدة على إضفاء نوع من السرية على عملياتهم الإرهابية.

الفرع الثاني : ماهية الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي

يعد قطاع النقل الجوي من أهم الروافد الاقتصادية للدولة، علاوة على اعتباره أهم عنصر في السياحة الوطنية لاستغلاله من قبل السياح للوصول إلى وجهتهم، و قد تعرض النقل الجوي في عدة دول لعدد من الأعمال الإرهابية ما جعل المجتمع الدولي ينص على الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي في اتفاقيات دولية و أهم تلك الاتفاقيات هي اتفاقية طوكيو 1963م، اتفاقية لاهاي 1970م، اتفاقية مونتريال 1971م و البروتوكول المعدل لها.³⁴

سوف يتم الحديث في هذا المطلب عن أقدم عمل إرهابي وجه ضد الطيران المدني و هو اختطاف الطائرات (أولاً)، ثم سيتم بيان الأعمال غير القانونية الأخرى و التي تعتبر من قبيل الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني و منشاته (ثانياً).

³⁴ انضمت دولة الإمارات لاتفاقية طوكيو بموجب المرسوم الاتحادي رقم (9) لسنة 1981 و اتفاقية لاهاي بموجب المرسوم الاتحادي رقم (8) لسنة 1981م، في تاريخ 9/3/1981م، كما و انضمت لاتفاقية مونتريال بموجب المرسوم الاتحادي رقم (95) لسنة 1980م في تاريخ 20/12/1980م.

أولاً : اختطاف الطائرات :

درج الفقه على استخدام مصطلح "اختطاف الطائرات" للدلالة على الإستيلاء غير المشروع على الطائرة و هي في حالة طيران،³⁵ و تعتبر أول معايدة دولية عالجت هذه الجريمة هي معايدة طوكيو 1963م.³⁶

يعتبر اختطاف الطائرة من الجرائم التي يعاقب عليها القانون الدولي و التشريعات الوطنية كذلك، و يقصد بجريمة اختطاف الطائرة هو قيام أي شخص بمفرده أو بالإشتراك مع الغير بصورة غير قانونية و هو على ظهر طائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها أو تغيير مسارها بوجه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون الطائرة المختطفة أثناء الطيران.³⁷ أو يمكن تعريفها بأنها القيام دون حق مشروع باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو الشروع في أي من هذه الأفعال أو الاشتراك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال.³⁸

و لإكمال جريمة اختطاف الطائرات لابد من قيامها على الأركان التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية (أ) ، و قد نصت الاتفاقيات على عقوبة هذه الجريمة كذلك فقد جرمتها التشريعات الداخلية على حد سواء (ب) .

أ - أركان جريمة اختطاف الطائرات :

لقيام جريمة اختطاف الطائرة لابد من توافر أركاناً نصت عليها الاتفاقيات الدولية حتى يمكن تطبيق تلك الاتفاقيات على الواقعة ، و هذه الأركان هي كالتالي :

³⁵ د.محمد عودة الجبور : الجرائم الواقعة على أمن الدولة و جرائم الإرهاب، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط 3، 2011م، ص367.

³⁶ انضمت إليها دولة الإمارات في 9/3/1981م بموجب المرسوم الاتحادي رقم (8) لسنة 1981م.

³⁷ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : أحکام جريمة اختطاف الطائرات ، مجلة العلوم القانونية و السياسية، كلية القانون و العلوم السياسية جامعة ديالى، العدد الأول ، ص2.

³⁸ د.عبدالفضيل محمد أحمد : القانون الجوي الخاص حسب آخر تعديل بموجب القانون رقم 136 لسنة 2010م ، دار الفكر و القانون، 2014م ، ص402.

(أ) الركن الشرعي :

ويقصد به الصفة غير المشروعة سواء كان فعلاً أو امتناعاً و لتحقيق هذه الصفة ينبغي أن يندرج السلوك لنص تجريم و ليس لسبب إباحة. وقد نصت الاتفاقيات الدولية - طوكيو و لا هي و مونتريال - على ضرورة انعدام الصفة الشرعية للفعل المرتكب على متن الطائرة. و يعني ذلك أن الأوامر التي تصدر ممن له صلاحيات التحكم بالطائرة كقائدها أو الطاقم تعتبر أوامر شرعية للحفاظ على سلامة الطائرة و من عليها. ولكن قد يخالف قائد الطائرة أوامر برج المراقبة فهل يعتبر في هذه الحالة خاطفاً للطائرة ؟

بتطبيق المبادئ العامة في الاتفاقيات الدولية لا يعتبر قائد الطائرة خاطفاً لها في حال مخالفته لأوامر برج المراقبة ذلك لأن قائد الطائرة يستند إلى أساس قانوني يمنحه سلطة التحكم بالطائرة متى ما كانت هذه المخالفة مبنية على أساس حماية الطائرة و من عليها دون قصد اختطافها، و متى تحقق قصد الإختطاف اعتبار قائد الطائرة مرتكباً لجناية اختطاف الطائرة و يعاقب طبقاً للاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية.

و تتحقق الصفة غير المشروعة في حال قيام شخص ليس له صفة اصدار الأوامر أو

التحكم بالطائرة في فرض رقبته عليها و سلب القيادة من قائدتها الأصلي.³⁹

(ب) الركن المادي :

يتتحقق الركن المادي للجريمة بوقوع السلوك الإجرامي و حصول النتيجة الضارة لهذا السلوك، حيث يكون إما بالاعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون و توافر العلاقة السببية بين السلوك و النتيجة الحاصلة. و يقع الركن المادي لجريمة اختطاف الطائرات بوقوع الأفعال التالية و التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن :⁴⁰

³⁹ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : مرجع سابق، ص4.

⁴⁰ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : مرجع سابق، ص 5 – 8 .

- 1- استعمال القوة أو التهديد باستخدامها، حيث يجبر المختطف قائد الطائرة و من عليها بالانصياع لأوامره و غالباً ما يحدث ذلك باستخدام القوة ممثلة بالأسلحة و غيرها من وسائل القوة و التهديد.
 - 2- ارتكاب الفعل على متن الطائرة، وبذلك نصت اتفاقية لاهاي 1970م أن يقع الفعل على متن الطائرة، و هو نص يجب تعديله حيث أن الوسائل الحديثة المستخدمة في اختطاف الطائرات قد تحدث من أشخاص ليسوا على متن الطائرة، أو قد يكون المشارك بالفعل خارج المقصورة، و مثل عليه لو حلت الطائرة المدنية فوق منطقة حرب و تم اختطافها من قبل طائرات عسكرية، فهذه الحالة لا تجد حلّاً لها في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن.
 - 3- أن يقع الفعل غير المشروع أثناء فترة الطيران، حيث نصت اتفاقية لاهاي 1970م على ان فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي تم فيها إغلاق كل أبواب الطائرة الخارجية بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم، و يعني ذلك أن أي فعل يوجه للطائرة بغرض الاستيلاء عليها و هي واقفة على أرضية المطار لا يعد جريمة اختطاف الطائرة المجرمة وفقاً لاتفاقيات الدولية ، و لكن قد تطبق عليه نصوص التجريم الوطنية للدولة.
 - 4- الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها، وهو العنصر الأساسي في الركن المادي و الفعل المكون للجريمة بأن يصل المختطف إلى درجة الاستيلاء على الطائرة و فرض أوامره على الطاقم و الركاب.
- (ج) الركن المعنوي :
- يأخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي، أي بتوافر العلم و الإرادة، فينبغي أن ينصرف علم الجاني – فاعلاً أصلياً أو شريكاً – إلى عناصر السلوك الإجرامي ، وأن تتجه ارادته إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة، أيًّا كان السبب وراء ذلك سواء قصد بذلك ارهاب الركاب أو مجرد المزاح اذاً ذلك يخلف الرعب و الذعر بين الركاب، و لكن يجب الأخذ بالاعتبار أن تتجه نيته إلى الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها، فإن كانت نيته هي السرقة أو سلب الأموال أو الإنتحار فلا تقع الجريمة و إن كانت تشكل جريمة أخرى مستقلة.⁴¹

⁴¹ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : مرجع سابق، ص.9.

(أ) الركن الدولي :

لا تقع جريمة خطف الطائرات (الجريمة الدولية) إلا إذا كان الطيران دولياً أي متوجه من دولة إلى أخرى، فهو لا يقع في مجال الطيران الداخلي، وإن كان ذلك يشكل جريمة أخرى تجرمها التشريعات الداخلية للدول. ويشترط الركن الدولي للجريمة حتى يمكن تطبيق الاتفاقيات الدولية و العقوبات التي نصت عليها.⁴²

ب - عقوبة جريمة خطف الطائرات في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية :

" لا جريمة و لا عقوبة إلا بنص " ذلك هو مبدأ الشرعية الجنائية ، فالخاصية الأخرى للقاعدة الجنائية أنها مرتبطة بعقوبة تمثل في قمع الجريمة المعنية، لذلك فإن أي قانون أو اتفاقية تحدد جريمة و لا تحدد عقوبتها تبقى فارغة بدون أي هدف أو فاعلية في مكافحة الجريمة. و في صدد جريمة اختطاف الطائرات نرى أن المشرعين على المستوى الدولي و المستوى الوطني قد خصصوا لها عقوبات رادعة.

(أ) عقوبة جريمة اختطاف الطائرات في الاتفاقيات الدولية :

بالإطلاع على الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن، نرى أن اتفاقية فارسو في قد خلت من ذكر العقوبة، و اكتفت اتفاقية طوكيو في المادة (11) من ذكر وجوب اتخاذ التدابير اللازمة لاعادة السيطرة على الطائرة، و ذلك ما شكل كثرة جرائم اختطاف الطائرات في حقبة من الزمان، فهي جريمة فارغة من العقوبة خصوصاً ما ينطوي منها على طابع دولي يجعل تنازع الاختصاص بين القضاء أمراً لا مفر منه.

وقد تتبه المجتمع الدولي إلى ضرورة فرض عقوبة على هذا الفعل للحد من آثاره السيئة ، و بذلك نصت المادة الثانية من اتفاقية لاهاي على ان : " تتعهد كل دولة متعاقدة بإخضاع مثل هذه الجناية لأقصى أنواع العقوبات ". فإن لم ترغب الدولة التي هبطت فيها الطائرة محاكمة

⁴² حازم حسن الجمل : الحماية الجنائية الم موضوعية لعناصر النقل الجوي و المائي و البري من التعرض للخطر دراسة مقارنة، دار الفكر و القانون، 2010م، ص 320.

الجاني وجب عليها تسليمها إلى الدولة المسجلة فيها الطائرة وفق قواعد التسليم في الدولة واتفاقيات تسليم المجرمين الدولية.⁴³

أما اتفاقية مونتريال قد جاءت و أكدت على ما نصت عليه اتفاقية لاهاي، و نصت في مادتها الثالثة على ان : " تتعهد كل دولة متعاقدة بإخضاع الجنسيات الواردة بالمادة (1) للعقوبات الصارمة ". و هو ذات النص الذي جاءت به سابقاً اتفاقية لاهاي و ان اختلفت صياغته، و هو ما يؤكد تشديد العقوبة.

(ب) عقوبة جريمة اختطاف الطائرات في التشريعات الوطنية :

تعتبر جريمة خطف الطائرات من الجرائم الحديثة نسبياً بالنسبة للدول المتقدمة، وقد ظهرت هذه الجرائم في الستينات، فمن المشرعين من أخذ بها كجريمة مستقلة و خصها بقانون خاص يعالجها، و منهم من أدرجها تحت قانون العقوبات باعتبار الأفعال التي تقع على الأشخاص من قبيل القتل او الاختطاف، و الأفعال التي تقع على الأموال من قبيل السرقة أو الاستيلاء، و بذلك أخذ المشرعون في العالم باتجاهين في تجريم فعل خطف الطائرات⁴⁴ :

الاتجاه الأول: اصدار قانون جديد يعاقب على جريمة خطف الطائرات

ومن الدول التي عالجت جريمة اختطاف الطائرات بقانون مستقل عن قانون العقوبات هي دولة الامارات عند اصدارها القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991م باصدار قانون الطيران المدني، فقد نص المشرع في المادة (55) من القانون على كافة صور جريمة الاعتداء على سلامة الطائرات و منها الفقرة الخامسة و التي نص فيها خصيصاً على جريمة اختطاف الطائرات : " يعد مرتكباً لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمداً، أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب دون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية :

⁴³ د.أحمد محمد رفعت : الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي و الإتفاقيات الدولية و قرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، ص95.

⁴⁴ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : مرجع سابق، ص 18 – 21 .

5- ان يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة و هي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها ."

و قد نص المشرع على عقوبة الجرائم المنصوص عليها في المادة (55) بالسجن المؤبد أو المؤقت مع عدم الالخل بأي عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر وذلك حسب ما نصت عليه المادة (72)⁴⁶ و المادة (73)⁴⁷ من قانون الطيران المدني الإماراتي.

و نرى أن المشرع الإماراتي قد شدد العقوبة في قانون العقوبات بموجب المادة (288) حيث جعل العقوبة هي السجن المؤبد لكل من يهاجم الطائرة بقصد الاستيلاء عليها، اذ نص على ان : (يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها)

و من الدول الأخرى التي نصت على جريمة خطف الطائرات في قانون مستقل المملكة البريطانية المتحدة، فقد أصدرت قانون اختطاف الطائرات لسنة 1971م بغرض تنفيذ اتفاقية لاهاي لسنة 1970م و نصت المادة الاولى منه على تعريف جريمة اختطاف الطائرة : " كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يستولي على الطائرة أو يمارس السيطرة عليها باستعمال القوة أو التهديد من أي نوع كان يعتبر مرتكباً جريمة اختطاف الطائرات ايًّا كانت جنسيته و أيًّا كانت دولة تسجيل الطائرة ".

⁴⁵ المادة (55) من قانون الطيران المدني الإماراتي : "يعد مرتكباً لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عدماً، أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب، دون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية :

- 1- ان يقوم بعمل من أعمال العنف ضد أي شخص على متن طائرة و هي في حالة طيران اذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.
- 2- ان يستولي على طائرة في الخدمة أو يدمراها أو يحدث تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يتحمل أن يعرض سلامتها و هي في حالة طيران للخطر.
- 3- أن يقوم بأية وسيلة كانت، بوشغ أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها و هي في حالة طيران للخطر.
- 4- أن يدمر أو ينالف تسهيلاًات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذن كان من شأن أي من هذه الأعمال احتمال تعرض سلامة الطائرة و هي في حالة طيران للخطر.
- 5- أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة و هي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها.

⁴⁶ المادة (72) من قانون الطيران المدني الإماراتي : "يعاقب بالحبس المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب عدماً إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة 55 أو اشترك في ارتكاب الجريمة أو شرع في ارتكابها".

⁴⁷ المادة (73) من قانون الطيران المدني الإماراتي : "لا تخل أحکام هذا القانون بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر ."

و قد حددت الفقرة الاولى من المادة الثانية عقوبة هذه الجريمة أو التحرير على أنها أو المساعدة عليها بالسجن المؤبد، إلا أن هذا القانون لم ينص على الشروع في الجريمة كما فعلت اتفاقية لاهاي.

و من الدول التي أصدرت حديثاً قانون يعاقب على جريمة اختطاف الطائرات دولة قطر، حيث أصدرت القانون رقم (15) لسنة 2002 بشأن الطيران المدني و الذي نص في الفقرة الخامسة من المادة (94) منه : " يعد مرتكباً جريمة الاعتداء على الطائرات أي شخص يرتكب عمداً أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكاً لشخص يقوم بالقوة و التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على طائرات وهي في حالة طيران أو السيطرة على قيادتها. " ووفقاً للمادة (107) من ذات القانون تكون العقوبة هي الاعدام أو الحبس المؤبد اذا ترتب على الفعل موت شخص و السجن مدة لا تتجاوز عشر سنوات في حالة الاختطاف أو السيطرة عليها ولا تخل أحکام هذا القانون بتوجيه أي عقوبة أشد ينص عليها قانون العقوبات أو أي قانون آخر.⁴⁸

الاتجاه الثاني: تعديل قانون العقوبات ليتضمن جريمة اختطاف الطائرات

سعت بعض الدول إلى تعديل قانونها العقابي ليشمل جريمة اختطاف الطائرات، و منها دولة مصر حيث أصدر المشرع المصري القانون رقم (28) لسنة 1981م يعنى بحماية و سلامة الطيران المدني إلا أنه لم ينص صراحة على جريمة اختطاف الطائرات، و قد تلافي هذا القصور بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات و الاجراءات الجنائية في عام 1992م ، حيث نص في المادة (88) من القانون رقم (97) لسنة 1992م على جريمة اختطاف وسيلة من وسائل النقل اذ

⁴⁸ أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : مرجع سابق، ص24.

نص على ما يلي : " يعقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل

الجوي أو البري أو المائي معرضًا سلامة من بها لخطر ... " ⁴⁹

ثانياً: الإعتداء على سلامة الطيران المدني و منشاته

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات هي الجريمة الإرهابية الوحيدة المهددة للنقل الجوي

المدني، و لكن هناك جرائم و اعتداءات أخرى يتعرض لها النقل الجوي نصت عليها الاتفاقيات

الدولية و التشريعات الوطنية، و من هذه الجرائم ما يلي:

(أ) أعمال العنف الموجه ضد شخص على متن الطائرة:

تطلب هذه الصورة من صور الإعتداء على سلامة الطيران المدني أن يكون الجاني على

متن طائرة و أن يقوم بعمل مادي من أعمال العنف ضد أي شخص آخر على متن الطائرة⁵⁰، و

يشترط كذلك ان تكون الطائرة بحالة طيران، شريطة أن تكون من شأن هذه الأعمال تعريض

سلامة الطائرة للخطر بأي شكل كان.

و قد نصت اتفاقية لاهاي على ذلك في الفقرة الاولى من المادة الأولى : " أ. نفذ عملاً من

أعمال العنف ضد أي شخص على متن أية طائرة أثناء طيرانها إذا كان مثل هذا العمل يهدد

بالخطر سلامة تلك الطائرة .. "

و أكد المشرع الإماراتي في قانون الطيران المدني على هذه الجريمة في الفقرة الثانية من

المادة (55):" ان يقوم بعمل من أعمال العنف ضد أي شخص على متن طائرة و هي في حالة

طيران اذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر .".

(ب) إحداث تلف في طائرة في الخدمة مما يعرض سلامتها للخطر :

⁴⁹ المحامي محمد حسين جاسم العنزي : جرائم الإرهاب دراسة مقارنة بين القانون المصري و القانون الكويتي مع الإشارة للمعاهدة الأوروبية لمكافحة الإرهاب و القانون الفرنسي و أحكام النظرية الإسلامية في شأن الإرهاب، منشأة المعارف، ط 1 ، 2008م، ص306.

⁵⁰ د.محمد عودة الجبور : مرجع سابق، ص373.

ليس من الضروري في هذه الصورة ان يكون الفاعل موجوداً على متن الطائرة، بل يجب ان تكون الطائرة في الخدمة، وقد اوضحت الفقرة الثانية من المادة (56) من قانون الطيران المدني الإماراتي متى تكون الطائرة في حالة خدمة حيث نصت على ان : " 2 - تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء اعداد الطائرة للطيران ، وبواسطة عمال الخدمات الارضية او بواسطة طاقم الطائرة ل القيام برحلة معينة حتى مضى اربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة ". ووسائل الجاني في إحداث تلف في الطائرة لا حصر لها، فقد يقع الفعل بتدميرها او إحداث تلف في بعض اجهزتها يجعلها غير قادرة على الطيران أو يعرض سلامتها للخطر أثناء الطيران، وقد أكدت على هذه الجريمة اتفاقية لاهاي في الفقرة الثانية من المادة الاولى.

(د) وضع جهاز أو مادة من شأنها تدمير الطائرة أو اتلافها :

نص المشرع الإماراتي على هذه الجريمة في الفقرة الثالثة من المادة (55) من قانون الطيران المدني⁵¹، و نصت عليها كذلك الفقرة (ج) من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال⁵²، و تعتبر هذه الجريمة من أبشع الجرائم الارهابية الموجه ضد الطيران المدني، و فيها يقوم الجاني بسلوك ايجابي بوضع جهاز أو مادة في الطائرة يتحمل ان تدميرها أو تحدث فيها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، و يتحمل كذلك بوضعه لهذه المادة تعريض سلامة الطائرة للخطر. و قد تكون هذه المادة من قبيل المواد المتفجرة كالقنابل.

(ه) اتلاف منشآت الملاحة الجوية :

لقد أكدت الفقرة الرابعة من المادة (55) من قانون الطيران المدني على هذه الجريمة⁵³، و كذلك الفقرة (د) من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال⁵⁴، فقد يستهدف الجاني منشآت الملاحة

⁵¹ الفقرة الثالثة من المادة (55) من قانون الطيران المدني الإماراتي : " أن يقوم بأية وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة الخدمة يتحمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يتحمل أن يعرض سلامتها و هي في حالة طيران للخطر".

⁵² الفقرة (ج) من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال : " وضع أن التسبب في وضع داخل الطائرة القائمة في الخدمة بأية طريقة كانت جهازاً أو مادة من أجل تدمير تلك الطائرة أو إلحاق أضرار بها بطريقة تفقدها المقدرة على الطيران أو يتسبب في إلحاق أضرار بها بطريقة تهدد سلامتها أثناء الطيران".

⁵³ الفقرة الرابعة من المادة (55) من قانون الطيران المدني الإماراتي : "أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأعمال احتمال تعرض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر".

الجوية شريطة ان تكون هذه الأعمال من شأنها تعريض سلامة الطائرة و هي في حالة طيران للخطر ، وهذه الأعمال و إن كانت لا ترتبط بالطائرة ارتباطا وثيقا إلا انها من شأنها شل حركة الطيران المدني و تدخل ضمن الفكر العام للجريمة الإرهابية حيث أن تخريب منشآت الطيران من شأنه اثاره القلق و الرعب و زعزعة الاستقرار ، و لا يشترط في تخريب منشآت الملاحة الجوية أن يكون الجاني على متن الطائرة.

يمكن ان تحدث هذه الجريمة بالنشاط الايجابي للجاني، كذلك يمكن ان تحدث بالامتناع عن القيام بالواجب كما لو قام احد موظفي المطار بالعبث بغرفة التحكم و توجيه الطائرات أو بإضاعة مرات الهبوط و الإقلاع أو الامتناع عن اصواتها ويلزم أن تؤدي هذه الأعمال إلى تعريض سلامة الطائرة للخطر و هي في حالة طيران.⁵⁵

(و) الإدلاء بمعلومات كاذبة تعرض طائرة و هي في حالة طيران للخطر :

نصت الفقرة الاخيرة من المادة (55) من قانون الطيران المدني 56 على هذه الجريمة و أكدت عليها الفقرة (هـ) من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال⁵⁶، و يجب لقيام هذه الصورة ان يكون الجاني عالماً بأن معلوماته كاذبة، مثل ان يبلغ بوجود قبلة على متن الطائرة و هي في حالة طيران و يجبرها على الهبوط الاضطراري و يثير الرعب لدى الطاقم و الركاب، و يجب كذلك ان تكون هذه المعلومة لو صحت أن تعرض الطائرة للخطر.⁵⁷

(ز) عقوبة الجرائم :

يعاقب بالجرائم التي ذكرتها المادة (55) من قانون الطيران المدني الإمارati و المادة الاولى من اتفاقية مونتريال، بالحبس المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب عمداً الجرائم المذكورة أو

⁵⁴الفقرة (د) من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال : "تدمير أو إلحاق أضرار بالتسهيلات الملاحية الجوية أو تدخل في عمليات التشغيل مما قد يؤدي هذا الفعل إلى تعريض سلامة الطائرة للخطر أثناء طيرانها".

⁵⁵374.

⁵⁶د.محمد عودة الجبور : مرجع سابق، ص374.

⁵⁷الفقرة السادسة من المادة (55) من قانون الطيران المدني الإمارati : "أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة الطائرة و هي في حالة طيران للخطر".

⁵⁸د.محمد عودة الجبور : مرجع سابق، ص374.

اشترك في ارتكابها أو شرع فيها، و ذلك حسب ما نصت عليه المادة (72) من قانون الطيران المدني الإماراتي⁵⁹.

المطلب الثاني : مفهوم وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي

اختفت التشريعات الداخلية المنظمة للطيران المدني في تكثيف المسؤولية المدنية للناقل الجوي، فحين يراها البعض مسؤولية عقدية قائمة على عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل الجوي والراكب، يراها آخرون مسؤولية تقصيرية قائمة على أركانها الثلاث الخطأ والضرر والعلاقة السببية. مما دفع المجتمع الدولي لضرورة إبرام اتفاقيات دولية موحدة للنقل الجوي الدولي، و تباينت مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لهذه الإتفاقيات إلى ثلاثة أراء⁶⁰ :

الرأي الأول: هو الرأي الذي أخذت به اتفاقية فارسو⁶¹، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تعاقدية، قائمة على أساس العقد المبرم بين الناقل و الراكب، و تتعقد المسؤولية في مواجهة الأول بمجرد الإخلال بالإلتزام التعاقدى لأنه التزام بتحقيق نتيجة ، و عليه لا يستطيع الناقل دفع المسئولية إلا بإثباته السبب الأجنبي.

الرأي الثاني: يؤسس المسئولية على أساس الخطأ التقصيرى الذي يجب على المضرور إثباته.

الرأي الثالث: بنى هذا الرأي مسؤولية الناقل على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعية، بمعنى أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية بقوة القانون متى ما وقع الضرر و تم إثباته مع قيام علاقة السببية بينه و بين نشاط الناقل، ولا يستطيع الناقل عندها التخلل من المسئولية إلا إذا أثبتت أن الضرر كان نتيجة فعل المضرور.

⁵⁹المادة (72) من قانون الطيران المدني الإماراتي : "يعاقب بالحبس المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب عمداً إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة 55 أو اشترك في ارتكاب الجريمة أو شرع في ارتكابها".

⁶⁰د.ابراهيم عبدالرحمن : (بحث) مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، صحفة 323

⁶¹ وقعت هذه الاتفاقية في عام 1929م في مدينة وارسو عاصمة بولندا، انضمت إليها دولة الإمارات بتاريخ 2/5/1986م بموجب المرسوم الإتحادي رقم 13 لعام 1986م.

و رغم وجود الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، إلا أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي لا زالت نقطة خلاف في المجتمع الدولي و ذلك ما سنناقشه في هذا المبحث.

و على أية حال يقتضي تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب البحث عن الطبيعة العقدية لهذه المسؤولية و التي تبنتها اتفاقية فارسو⁶²ي (الفرع الاول) ، و ما إذا كانت قائمة على أساس قانونية أخرى كما يتبيّن من خلال التوجّهات اللاحقة لاتفاقية فارسو⁶³ي (الفرع الثاني).

الفرع الاول : مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية فارسو⁶²ي

تبنت اتفاقية فارسو⁶²ي لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة 1929م فكرة "المسؤولية العقدية للناقل الجوي" وعليه يجب أن يتوافر العقد بداعه لقيام هذه المسؤولية، و قد نص المشرع الإماراتي على تعريف العقد في الفقرة الاولى من المادة (125) من قانون المعاملات المدنية الإتحادي ، بنصه على أن : " العقد هو ارتباط الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين بقبول الآخر و توافقهما على وجه يثبت أثره في المعقود عليه و يتربّ عليه التزام كل منهما بما وجب عليه للآخر".

أما عقد النقل الجوي لم ينص عليه المشرع الإماراتي في قانون الطيران المدني، لكن جاء النص في عقد النقل بشكل عام في قانون المعاملات التجارية الإتحادي رقم (18) لسنة 1993م في المادة (272) : "عقد النقل عقد يلتزم الناقل بمقتضاه شخص مقابل أجر بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر" ، وبناء على هذا التعريف يمكن بيان عقد النقل الجوي على انه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يدعى "الناقل" في مواجهة شخص آخر يسمى "المسافر" أو "الشاحن" بنقله أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد.⁶³ و عليه فإن أطراف عقد النقل الجوي هما الناقل و المسافر أو الراكب.

⁶²د. عيسى غسان رضي : مرجع سابق ، ص75.

⁶³د. محمد فريد العربي : القانون الجوي للنقل الجوي ، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، 1986م، ص43.

إن عقد النقل الجوي لا يختلف من حيث أركانه و تكوينه عن باقي العقود، حيث لابد من توافر الشروط الموضوعية العامة في العقود من رضا و محل و سبب. سيناقش هذا المطلب طبيعة عقد النقل الجوي و الإلتزامات الناشئة عنه (أولاً)، و من ثم أطراف عقد النقل الجوي (ثانياً).

أولاً : طبيعة عقد النقل الجوي و الإلتزامات الناشئة عنه :

تقتضي دراسة عقد النقل الجوي بيان طبيعته القانونية (أ) و من ثم معرفة الإلتزامات المترتبة على عاتق كل من أطراف العقد (ب).

أ - الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي :

لا يختلف عقد النقل الجوي عن العقود الأخرى، و بما أنه عقد فيجب أن تتوافر فيه الشروط الموضوعية للعقود، من رضا و محل و سبب.

ينعد التراضي في عقد النقل الجوي باتفاق الإيجاب بالقبول، و يعتبر الناقل الجوي في حالة ايجاب دائم كونه يقدم العروض لعامة الناس، أما القبول و هو الصادر من طرف الراكب بقبوله عرض الناقل الجوي في نقله من مكان إلى آخر مقابل أجر محدد.⁶⁴

و عن المحل في عقد النقل الجوي فهو نقل الاشخاص وأمتعتهم من مكان لأخر، و يجب أن يكون المحل مشروعًا، فلا يجوز للناقل أن يحمل معه مواد ممنوعة و خطيرة،⁶⁵ و هذا ما أكد عليه المشرع الاماراتي في نص المادة (13) من قانون الطيران المدني حيث نص على الآشياء الجائز نقلها شريطة أخذ الموافقة المسبقة من السلطة المختصة، و إن خالف ذلك يعتبر مسؤولاً، و منها الاسلحة و الذخائر، المواد النووية، و الغازات السامة.

⁶⁴ د.عبدالفضيل محمد أحمد : مرجع سابق ، ص230.

⁶⁵ د. محمود محمد عابينه : أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط 1 ، 2015م، ص294.

أما السبب في عقد النقل الجوي هو سبب مباشر يقتضي بأن يكون سبب التزام الناقل هو دفع الراكب لأجرة النقل، وسيكون مقابل دفع هذه الاجرة والالتزام بدفعها سبباً للالتزام الناقل في مواجهة الراكب لإتمام عملية النقل⁶⁶.

و من حيث خصائص عقد النقل الجوي فهو يتميز عن غيره من العقود كونه عقداً رضائياً، و عقد اذعان، علاوة على كونه عقداً تجارياً.

(1) عقد النقل الجوي عقد رضائي :

يقصد بالعقد الرضائي هو العقد الذي يتم إبرامه بمجرد توافق القبول بالإيجاب، فهو لا يستلزم لكي يقوم العقد أن تظهر الإرادة بشكل معين⁶⁷. و عليه لا يشترط في العقد شكلاً معيناً، فالوثائق الصادرة عن الناقل الجوي – كتنكرة السفر أو استماراة الأمتعة – لا تعدو كونها لازمة للإثبات العقد، و قد أكدت على ذلك اتفاقية فارسو في المواد (3/2)، (4/4)، (2/5) ، حيث تعد تذكرة السفر أو استماراة الأمتعة أو خطاب النقل حجة على إبرام العقد، و على شروطه حتى يقوم الدليل على عكس ذلك، كما أن العقد يبقى قائماً و خاضعاً لأحكام الاتفاقيات حتى مع عدم وجود هذا المستند أو ضياعه⁶⁸.

لا يلزم كون العقد من العقود الرضائية أن يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل أو أحد تابعيه، أو أن يلتزم الراكب بوضع نفسه تحت تصرف الناقل، فهو ليس من العقود العينية أي أن التسليم لا يعد شرطاً لإنعقاد العقد، و إنما لتمكن الناقل من البدء في تنفيذ إلتزاماته التي ترتب على عانقه بموجب عقد النقل⁶⁹.

⁶⁶ ياسمينة بشار: مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، ط1، 2013 م، ص30.

⁶⁷ أ.د. عبدالخالق حسن أحمد: مصادر الالتزام، أكاديمية شرطة دبي، ط1، 2003 م، ص20.

⁶⁸ اتفاقية فارسو في 1929م:

المادة (3/2) : (لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه المعاهدة).

المادة (4/4) : (لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود الاستماراة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها في هذه المعاهدة).

المادة (2/5) : (إن عدم وجود هذا المستند أو عدم صحته أو ضياعه لا يؤثر على قيام عقد النقل و لا على صحته بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المقررة في هذه المعاهدة مع عدم الإخلال بأحكام المادة التاسعة).

⁶⁹ وضحة فلاح المطيري : (رسالة ماجستير) مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني و الاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص18.

⁷⁰ د.محمد السيد الفقي، د.محمد فريد العريني : قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، 2011م، ص170.

(2) عقد النقل الجوي عقد اذعان :

عقد الاذعان هو العقد الذي يتم بين طرفين أحدهما قوي لاحتقاره سلعة أو خدمة ضرورية كالنقل، و الطرف الآخر ضعيف يجد نفسه مضطراً لقبول هذه السلعة أو الخدمة ، فيتم على الطرف القوي شروطه في صيغة عقد مطبوع مسبقاً يرضخ لها الطرف المضطر و لا يحق له مناقشتها أو تعديلها.و يمكن القول ان الشروط المطبوعة على تذكرة السفر أو استمرارات نقل الأئمدة تجعل من عقد النقل الجوي عقد اذعان.⁷¹

وعليه يعتبر عقد النقل الجوي عقداً رضائياً بالرغم من وضوح صفة الاذعان فيه، كغيره من العقود الذي ينشأ بمجرد ارتباط الايجاب بالقبول و إن كان أحد اطرافه ضعيف لا يمكنه الوقوف على قدم المساواة مع الناقل⁷²، إلا ان المشرع يتدخل لتخفيض هذا الحد من عدم المساواة، وقد قيد المشرع الإماراتي حرية الناقل الجوي في صريح الفقرة الاولى من المادة (336) من قانون المعاملات التجارية : (1) " يقع باطلأ كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسئولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية ". و أكدت عليه أيضاً اتفاقية فارسوفي في المادة (23) : "كل شرط يهدف إلى اعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقرير حد ادنى من الحد المعين في هذه المعاادة يكون باطلأ.. ".

(3) عقد النقل الجوي عقد تجاري :

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود التجارية، و ذلك لما نص عليه المشرع الإماراتي في المادة الخامسة من قانون المعاملات التجارية و التي حدد بها الأعمال التجارية : " تعد من الاعمال التالية أعمالاً تجارية بحكم ماهيتها :-

6-جميع الاعمال المتعلقة بالملاحة البحرية و الجوية و يدخل في ذلك :- أ) انشاء السفن و الطائرات أو بيعها أو شراؤها أو تأجيرها أو استئجارها أو اصلاحها أو صيانتها و الارساليات

⁷¹ د.عاشور عبدالجود عبدالحميد : الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1997م، ص 86.

⁷² د.محمد السيد الفقي، د.محمد فريد العريني : قانون النقل مرجع سابق، ص 174 - 175.

البحرية و الجوية بما في ذلك النقل البحري و
الجوي ...".

و لا خلاف على الطبيعة التجارية لعقد النقل الجوي بغض النظر عن الشخص القائم
بعملية النقل ان كان شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً و هو ما اكده المشرع الإماراتي في تعريفه للنقل
الجوي في المادة الاولى من قانون الطيران المدني⁷³.

و اذا كان عقد النقل الجوي تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى باشره على شكل مشروع، فإنه
لا يكون كذلك بالنسبة للمسافر أو الشاحن إلا اذا كان تاجراً او كان النقل بمناسبة تجارته.⁷⁴

(4) الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي :

يعتبر عقد النقل الجوي للركاب من العقود ذات الاعتبار الشخصي، أي أن لكل من أطرافه
اعتبار في العقد، فلا يجوز للمتعاقد مع الناقل الوارد إسمه في تذكرة السفر أن يتنازل عنها
للغير لأنها تكون اسمية عند الإصدار ، و لو أراد ذلك يجب عليه ان يقدم طلباً للناقل، و للأخير
كامل الحرية في قبول أو رفض الطلب.⁷⁵

ب - الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي للركاب :

بعد عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين، و متى انعقد صحيحاً رتب إلتزامات
على عاتق الناقل الجوي من جهة (أ) و من جهة أخرى رتب إلتزامات على عاتق الراكب (ب).

(أ) إلتزامات الناقل الجوي :

يرتب قانون الطيران المدني الإمارتي عدة إلتزامات على عاتق الناقل الجوي، و كذلك
اتفاقية فارسو في لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، و تتلخص هذه الإلتزامات فيما يلي :

(1) إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

⁷³ الفقرة 24 من المادة الأولى من قانون الطيران المدني : "ناقل جوي : شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستئجار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع".

⁷⁴ د.محمد السيد الفقي، د.محمد فريد العريني : قانون النقل مرجع سابق، ص178.

⁷⁵ د.أحمد ابراهيم الشيخ : المسئولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999، دار النهضة العربية، 2009م، ص117.

يلتزم الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية، و هو ما أكد عليه المشرع الإمارati في الفقرة الرابعة من المادة السابعة من قانون الطيران المدني : " يجب ان تتوفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في اقليم الدولة و الفضاء الذي يعلوه : 4- ان تكون مجهزة بالأجهزة و المعدات التي تقرها دولة التسجيل علاوة على ما تحدده السلطة المختصة".

كذلك يلتزم الناقل بالقيام بالصيانة الدورية الازمة للطائرة، حيث نص المشرع الإمارati في الفقرة الاولى من المادة (32) من قانون الطيران المدني على ان : " 1- يلتزم مستثمر أية طائرة مسجلة في الدولة ألا يقوم بتشغيلها في النقل الجوي التجاري أو الاعمال الجوية، مالم تم صيانة الطائرة " .

وإن تقاضس الناقل الجوي في إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية أو امتنع عن تنفيذ هذا الإلتزام و ترتب عليه إلغاء الرحلة، أصبح ملزماً بتعويض المسافر عن الضرر الذي تعرض له جراء ذلك.⁷⁶

(2) اصدار تذكرة السفر للراكب :

يلتزم الناقل الجوي بمجرد إبرام عقد النقل الجوي أن يزود الراكب بتذكرة السفر ، مبيناً فيها بعض البيانات الإلزامية، منها مكان و تاريخ إصدارها، مطار الإقلاع و مطار الوصول، المحطات التي ستهبط بها الطائرة، و اسم و عنوان الناقل الجوي ، إلى جانب غيرها من البيانات التي أكدت عليها اتفاقية فارسو في مادتها الثالثة⁷⁷.

(3) الإلتزام بضمان سلامه الركاب :

⁷⁶ د. محمد السيد الفقي، د. محمد فريد العريني : القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011م، ص543.

⁷⁷ الفقرة الاولى من المادة (3) من اتفاقية فارسو في : " يتعين على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية :

- أ- مكان و تاريخ اصدارها.
- ب- نقطتي القيام و الوصول.
- ت- المحطات المنصوص عليها مع الإحتفاظ للناقل بحقه في أن يتشرط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة و ذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.
- ث- اسم و عنوان الناقل أو الناقلين.
- ج- النص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقرر في هذه المعاهدة."

يعد هذا الالتزام جوهر الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي ، حيث يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب منذ إقلاع الطائرة إلى هبوطها أرض المطار المتفق عليه، و هذا ما أكد عليه المشرع الإماراتي في نص المادة (11) من قانون الطيران المدني : " قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة و سلامتها بمن عليها اثناء فترة الطيران،...." ، و نصت اتفاقية فارسو في على هذا الالتزام في المادة (17) : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب".

و بالمقارنة بين النصوص سالفة الذكر، نرى ان المشرع الإماراتي عقد المسؤولية في مواجهة قائد الطائرة، إلا ان اتفاقية فارسو في جعلت الناقل الجوي – شركة الطيران – المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالركاب، و بذلك جعل المشرع الإماراتي المسؤولية المدنية عن الأضرار الحاصلة للركاب مسؤولية شخصية في مواجهة قائد الطائرة وحده دون شركة الطيران، و هو أمر يحتاج إلى تعديل شريعي حيث أن هذا النص يعارض المادة (355) ⁷⁸ من قانون المعاملات التجارية الاتحادي رقم (18) لسنة 1993م والتي جاءت بنص واضح على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من وفاة أو جرح، وليس قائد الطائرة.

(4) إلتزام الناقل بإحترام ميعاد النقل :

يجب أن يحترم الناقل ميعاد النقل المتفق عليه في عقد النقل الجوي، وإخلاله بذلك يرتب عليه إلتزامه بتعويض الأضرار الناشئة عن التأخير. وبذلك صدر الطعنان رقم (128) و (144) لسنة 2005م عن المحكمة الإتحادية العليا، إذ وضعت قاعدة مفادها أن إلتزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة، ومؤدي ذلك مسؤوليته عن الأضرار التي تترتب نتيجة إخلاله بهذا إلتزام والتأخير في نقل الركاب.⁷⁹

(5) نقل الامتعة الشخصية:

⁷⁸المادة (355): " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده أو نزوله من الطائرة".

⁷⁹ عيسى بن حيدر : قضاة محكمة تمييز دبي و المحكمة الإتحادية العليا في قضايا النقل الجوي و البري، دار النهضة العربية، طعن رقم 128 و 144 لسنة 25 ق الجلسه المنعقدة في 27/11/2000م، ص 535.

يلترم الناقل كذلك بنقل الأئمة الشخصية للراكب التي على متن الطائرة، وقد أكدت على ذلك الفقرة الثانية من المادة (323) من قانون المعاملات التجارية : "و يلتزم الناقل بنقل الأئمة التي يحملها معه الراكب أثناء السفر، ..."

(ب) إلتزامات الراكب :

في المقابل، يرتب عقد النقل الجوي للركاب بعض الإلتزامات على عاتق الراكب، تتلخص بالآتي :

(1) دفع اجرة النقل:

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود المعاوضات، التي يلتزم فيها أحد الأطراف بدفع مبلغ معين مقابل الحصول على السلعة أو الخدمة، و عليه يلتزم الراكب بدفع أجرة النقل كاملة، وقد أكدت الفقرة الأولى من المادة (323)⁸⁰ من قانون المعاملات التجارية الاتحادي على ذلك.

و لم تنص اتفاقية فارسو في على الجزاء المترتب جراء عدم دفع اجرة النقل، و من ثم يرجع الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق، و قد نص المشرع الإماراتي في قانون المعاملات التجارية على حق الناقل في حبس أئمة الراكب ضماناً لأجرة النقل، علاوة على ذلك منح الناقل حق امتياز على ثمن الأئمة لاستيفاء أجرة النقل و غيرها من المبالغ المستحقة المترتبة على عملية النقل، و ذلك وفق صريح المادة (332) 81 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي.

(2) حجز مقعد على متن الطائرة:

⁸⁰ المادة (323) : " 1. يلتزم الراكب بأداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل و إلا ففي الميعاد الذي يقضى به العرف، و عليه اتباع التعليمات الصادرة من الناقل و المتعلقة بالنقل. 2. و يلتزم الناقل بنقل الأئمة التي يحملها معه الراكب أثناء السفر، و لا يلتزم الراكب بدفع أجرة عند نقلها بشرط لا تزيد عن الحد المعين في تعريفه النقل أو الحد المتعارف عليه."

⁸¹ المادة (332) : " 1. للناقل حبس أئمة الراكب ضماناً لأجرة النقل و لما قدمه له من طعام أو غيره أثناء تنفيذ عقد النقل. 2. و للناقل حق امتياز على ثمن أئمة الراكب لاستيفاء أجرة النقل و غيرها من المبالغ المستحقة له بسبب النقل، و يتبع في هذا الشأن إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنًا حيازياً".

دفع أجرة التذكرة وحدها لا تكفي لنقل الراكب من مكان آخر، و عليه يجب على الراكب أن يحجز مقعداً في الطائرة، لذلك إذا أصر الراكب على صعود الطائرة دون وجود حجز للمقعد فمن حق الناقل منعه من الصعود.⁸²

(3) التواجد في المطار في الميعاد :

يقتضي تطبيق عقد النقل الجوي للراكب احترام تعليمات الناقل الجوي بالتواجد في مطار الإقلاع في الوقت المحدد في تذكرة السفر، كون الناقل الجوي ملتزم أيضاً بتعليمات السلطات المختصة بعمليات الملاحة الجوية، و عليه أن يلتزم كذلك بتعليمات التفتيش و الجمارك و غيرها من اللوائح الإدارية المفروضة في المطارات. فإن خالف الراكب هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظاره، و لا مسؤولية عليه حتى و لو أدى ذلك إلى الإضرار بالراكب مراعاة للمصلحة الجماعية للراكب.⁸³

ثانياً : أطراف عقد النقل الجوي :

ينظم عقد النقل الجوي العلاقة القانونية القائمة بين طرفين، و هما الناقل الجوي (أ) و الراكب (ب) .

أ- الناقل الجوي :

يعتبر الناقل الجوي هو الشخص المنفذ والمسؤول عن عملية النقل الجوي، حيث يقوم بإبرام العقد مع الراكب و يلتزم نحوه بتنفيذ عملية النقل الجوي⁸⁴، وقد عرف المشرع الإماراتي الناقل الجوي في المادة الأولى من القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991م بإصدار قانون الطيران المدني بقوله إنه كل "شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع".

و عليه يعتبر ناقلاً جوياً وفق القانون الإماراتي أي شخص طبيعي، أو اعتباري ، يستثمر في قطاع النقل الجوي في خدمات نقل الركاب أو البريد أو البضائع. و قد يكون الشخص

⁸² د.ابراهيم عبدالرحمن : مرجع سابق، صحفة 321

⁸³ د.عاشر عبالجود عبالحمد : مرجع سابق، ص 98.

⁸⁴ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص21.

الاعتباري إما من أشخاص القانون العام كما لو كانت الحكومة الإتحادية أو المحلية تمتلك شركة طيران، و مثل عليه الاتحاد للطيران المملوكة بالكامل للحكومة المحلية لإمارة أبوظبي⁸⁵، و شركة الامارات للطيران المشغلة للخطوط طيران الإمارات المملوكة بالكامل للحكومة المحلية لإمارة دبي⁸⁶ ، أو قد يكون من أشخاص القانون الخاص مستثمراً في قطاع النقل الجوي .

و لكن قد يثور إشكال في تحديد وصف الناقل الجوي، في حال التصرف القانوني بالطائرة، كون المشرع الاماراتي أجاز التصرف بالطائرة شريطة موافقة السلطة المختصة، و ذلك وفق صريح الفقرة الثانية من المادة الخامسة من قانون الطيران المدني حيث نصت على إنه: "لا يجوز التصرف القانوني في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص آخر سواء بالبيع أو الرهن أو الإيجار أو أي تصرف قانوني آخر، إلا بعد موافقة السلطة المختصة، و يبقى مالك الطائرة مسؤولاً في جميع الأحوال عن تشغيلها عملاً بأحكام هذا القانون".

و هذا ما أشعل جدلاً في الفقه حول مدى اكتساب المؤجر أو المستأجر لصفة الناقل الجوي في حال إيجار الطائرة، و ذلك ما حدا بالفقهاء إلى وضع الإفتراضات التالية⁸⁷:

(1) إيجار الطائرة بدون الطاقم :

و المقصود هنا أن المؤجر احتفظ بالطاقم اثناء مدة التأجير، وتنطبق هذه الحالة في إيجار الطائرة لأغراض خاصة دون أغراض استثمارها، ففي هذه الحالة يكتسب المتسلّج وحده صفة الناقل الجوي نحو المسافرين.

⁸⁵ الموقع الرسمي لطيران الاتحاد : www.etihad.com .

⁸⁶ الموقع الرسمي لطيران الامارات : www.emirates.com ، مقال تاريخ طيران الامارات.

⁸⁷ ياسمينة بشار : مرجع سابق ، ص23.

(2) ايجار الطائرة بطاقمها :

يرى الفقه في هذه الحالة ان كلاً من المؤجر و المستأجر يكتسبان صفة الناقل، حيث أن المؤجر يكتسب صفة الناقل الفعلى كون الطائرة مملوكة له بطاقمها، أما المستأجر فيكتسب صفة الناقل المتعاقد الذي إبرام عقد الإيجار و تم النقل بناء على أوامره.

إلا أن المشرع الإماراتي اتخذ موقفاً صائباً من الاختلافات الفقهية، كونه عقد المسؤولية لمالك الطائرة وحده دون غيره عن تشغيلها، و يقصد بذلك أن يكون مالك الطائرة مسؤولاً في جميع الأحوال عن كل ما تتعرض له الطائرة من أخطار و تتعقد المسؤولية المدنية في مواجهته و ذلك سواء كانت الطائرة تحت تصرفه أم تحت تصرف الغير طبقاً للتصرفات القانونية المبرمة. إلا أن نص المادة (5) من قانون الطيران المدني و المعنى بإيجار الطائرة و مسؤولية مالكها عن تشغيلها يناقض نص المادة (11) حيث جعلت المسؤولية لقائد الطائرة عن تشغيلها و هو أمر يتطلب تدخل تشريعي بتعديل أحكام المادتين بأن يجعل المسؤولية في كلا المادتين لمالك الطائرة أو يعدل النص بأن تتعقد المسؤولية للناقل الجوي و هي شركة الطيران المالكة للطائرة.⁸⁸

ب - الراكب :

الراكب أو المسافر هو الطرف الثاني في عقد النقل الجوي، و هو الطرف الذي يتولى إبرام عقد النقل الجوي كون أن الناقل في حالة ايجاب دائم، و قد يتولى إبرام عقد النقل الجوي إما الراكب بنفسه بواسطة نائب القانون.

⁸⁸ المادة 5 : " 1 - الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والقواعد والأنظمة النافذة في الدولة .
2 - لا يجوز التصرف القانوني في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص آخر سواء بالبيع او الرهن او الايجار او اي تصرف قانوني آخر ، الا بعد موافقة السلطة المختصة ، ويبقى مالك الطائرة مسؤولاً في جميع الاحوال عن تشغيلها عملاً باحكام هذا القانون .
المادة 11 : " قائد الطائرات مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها في اثناء فترة الطيران ، وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها ، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن ." .

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي في ظل البروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة و موقف المشرع الإماراتي منها

لم تتحقق اتفاقية فارسو في التوازن بين حقوق الناقل و الراكب، حيث أنها راعت محصلة الناقلين على حساب المستغلين للمرفق الجوي وذلك بسماحها للناقل الجوي بالتحلل من مسؤوليته بطرق بسيطة، كما أنها حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه مستغلي وسائل النقل الأخرى.

نظراً لذلك ظهرت الحاجة لتعديل نصوص الاتفاقية لتحقيق أكبر قدر من الحماية للركاب، و ظهرت بعدها عدة اتفاقيات منها بروتوكول لاهاي 1955م إلا أنه لم يعدل من أساس المسؤولية، و بناء على ذلك هددت الولايات المتحدة بالإنسحاب من اتفاقية فارسو في بحجة الأساس القانوني للمسؤولية و الذي أكد عليه بروتوكول لاهاي و مبلغ التعويض الضئيل اللذان لا يحميان الركاب حماية كافية.⁸⁹

نتيجة لتهديد الولايات المتحدة بالإنسحاب من اتفاقية فارسو في سعي الاتحاد الدولي للنقل بإيقاع عدد كبير من شركات الطيران الدولي بالإتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية حول الأساس القانوني لمسؤولية الناقل و مبلغ التعويض المستحق في حال وقوع الضرر، غير أن هذا الإتفاق كان ثانياً بين شركات الطيران الدولي و بين هيئة الطيران المدني الأمريكية و يتشرط الإتفاق على ان تكون نقطة الإقلاع أو نقطة الهبوط في الأراضي الأمريكية، و هو أمر رفضه المجتمع الدولي كونه لا يحقق مبدأ المساواة بين المسافرين المستخدمين لقطاع النقل الجوي، فالمسافر الذي تكون رحلته قد بدأت أو انتهت في المطارات الأمريكية يكون وضعه أفضل من غيره من المسافرين⁹⁰.

⁸⁹ د. عيسى غسان ربضي : مرجع سابق، ص83.

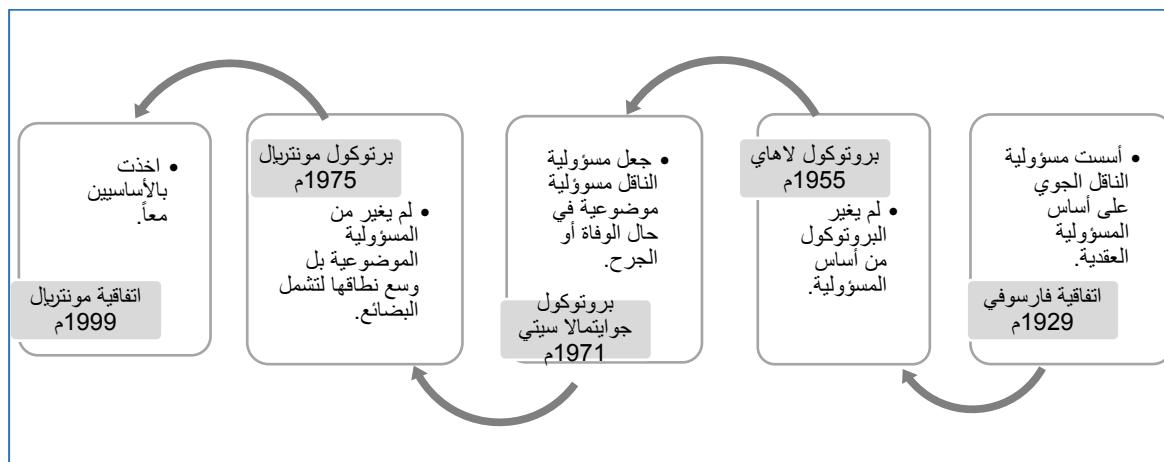
⁹⁰ د. شريف غمام : قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارناً بالاتفاقيات الدولية، أكاديمية شرطة دبي، 2013م، ص261-260.

و من هنا ظهرت الحاجة لإبرام بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م الذي لم يدخل حيز التنفيذ، إلا انه جعل مسؤولية الناقل موضوعية في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح ولا يستطيع التخلل منها إلا إذا ثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر.

و كان آخر تعديل لاتفاقية فارسو في هو بروتوكول مونتريال 1975م و الذي لم يغير من أساس المسؤولية الموضوعية إلا أنه وسع من نطاقها لتشمل هلاك و تلف البضائع، و حدد حالات دفع المسؤولية عن البضائع على سبيل الحصر.

و أخيراً جاءت اتفاقية مونتريال 1999م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي و التي انضمت إليها دولة الإمارات في عام 2000م لتعديل من أساس مسؤولية الناقل الجوي، وقد أخذت هذه الاتفاقية بأساسين لمسؤولية الناقل الجوي، (أولاً) ، كما سبق على موقف المشرع الإماراتي من مسؤولية الناقل الجوي (ثانياً).

و يمكن اختصار المراحل التي مررت بها مسؤولية الناقل الجوي في الشكل المبين أدناه :



أولاً : مسؤولية الناقل الجوي للركاب في اتفاقية مونتريال

نظرًا لما شهدته اتفاقية فارسو في البروتوكولات المعدلة لها من استثناء المجتمع الدولي، جاءت اتفاقية مونتريال لتعديل في مسؤولية الناقل الجوي وقد أخذت بالمسؤولية العقدية المبنية على الخطأ العقدي المفترض في حالتين (أ) كما أخذت بالمسؤولية الموضوعية في حالتين أيضًا (ب).

أ - المسؤولية العقدية في اتفاقية مونتريال

ذكرنا سابقاً ان اتفاقية فارسو في أسس مسؤولية الناقل الجوي على أساس عقدي قائم على عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل و الراكب، و كذلك فعلت اتفاقية مونتريال غير أنها حصرت المسؤولية العقدية للناقل الجوي في حالتين :

(أ) تأخر النقل :⁹¹

يسأل الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض في حال تأخر في نقل الركاب و البضائع و الأمتنة الخاصة بالمسافرين، و يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية إذا ثبتت انه و تابعوه اتخذوا كافة الاجراءات الالازمة لمنع حدوث التأخير، و قد نصت على ذلك المادة (19) من الاتفاقية : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتنة أو البضائع بطريق الجو . غير ان الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير اذا ثبتت انه اتخذ هو وتابعوه ووكلاوه كافة التدابير المعقولة الالازمة لتقاضي الضرر او انه استحال عليه او عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

و قد أكدت على هذه المسؤولية أحکام المحكمة الاتحادية العليا، فقد جاء في الطعن رقم (621) لسنة 2000م وضع قاعدة للمسؤولية موجزها أن مسؤولية الناقل الجوي هي التزام بتحقيق غاية وهي وصول الراكب إلى المكان المحدد في عقد النقل، و تقاعسه أو تأخره في تنفيذ التزامه يرتب مسؤوليته عن الضرر الذي ينشأ عن فعله دون الحاجة لإثبات هذا الخطأ من قبل

⁹¹د. محمود محمد عابنه : مرجع سابق ، ص339.

راكب مالم يثبت الناقل انه و تابعوه اتخذوا كل ما يلزم لتفادي الضرر و أنه كان مستحيلاً عليهم تفادي وقوعه.⁹²

(ب) الضرر الذي يصيب الراكب في المستوى الثاني :

وضعت اتفاقية مونتريال نظاماً ذو مستويين بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب، و ما

يعنينا هو هنا المستوى الثاني، والذي يكون في الحالة التي يطالب فيها المضرور بتعويض يجاوز مائة ألف

وحدة نقد، حيث تكون المسئولية هنا قائمة على الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس.⁹³

أعطت اتفاقية مونتريال الناقل الجوي امكانية دفع هذه المسئولية في حال أثبت ان الضرر لم يكن نتيجة خطئه أو إهماله أو امتناعه هو و تابعوه، أو في حالة أثبت ان الضرر وقع نتيجة خطأ أو إهمال أو امتناع الغير.

ب - المسئولية الموضوعية في اتفاقية مونتريال

تتعقد المسئولية الموضوعية في مواجهة الناقل الجوي و لا يستطيع التحلل منها إلا اذا

أثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر في حالتين على سبيل الحصر :

(أ) الأضرار التي تلحق بالبضاعة :

قد يتسبب خطأ الناقل الجوي في إلحاق الضرر بالبضاعة المشحونة على الطائرة، و

تماشياً مع مقتضيات التجارة الدولية منحت اتفاقية مونتريالطمأنينة للتجار حيث جعلت الأضرار التي تلحق بالبضاعة قائمة على أساس موضوعي لا يحتاج فيه المتضرر إلى إثبات الخطأ و لا يستطيع الناقل التخلص من المسئولية طالما لم يثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر.

⁹² عيسى بن حيدر : مرجع سابق، طعن رقم 621 لسنة 20 ق الجلسـة المنعقدة في 29/10/2000م، ص554.

⁹³ د.شريف غنام : بحث مسؤولية الناقل الجوي ، مقدم في دورة القوانين و المعاهدات الدولية سبتمبر 2014 المنعقدة في الرباط - المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني، ص.7.

و قد أكدت محكمة تمييز دبي على ذلك بالطعن رقم (221) لسنة 2004م حيث وضعت قاعدة موجزها أن مسؤولية الناقل الجوي عن فقدان البضاعة المنقولة أو تلفها تخضع لاتفاقية مونتريال طالما تم النقل بعد سريان الاتفاقية و انضمام الدولة لها.⁹⁴

(ب) الضرر الذي يصيب الراكب في المستوى الأول :⁹⁵

يقصد بالمستوى الأول للضرر في اتفاقية مونتريال هو في حال كانت المطالبة بالتعويض لا تجاوز مائة ألف وحدة نقد، و يلاحظ أن اتفاقية مونتريال جعلت المطالبة أمام القضاء هي الفيصل في تحديد أساس المسؤولية، و ذلك حماية لطرف العلاقة القانونية، و هي بذلك تحمي الناقل الجوي من طمع المضرور، و كذلك تحمي المضرور من تعسف الناقل الجوي حيث جعلت له مطلق الحرية في تحديد قيمة التعويض و لكن على القضاء أن يحدد المسؤولية أولاً.

ثانياً : مسؤولية الناقل الجوي في القانون الإماراتي

نص المشرع الإماراتي على مسؤولية الناقل الجوي في قانون المعاملات التجارية رقم (18) لسنة 1993م في المواد (355) و ما يليها، و باستعراض النصوص القانونية، نرى انه قد أسس مسؤولية الناقل الجوي على اساس المسؤولية الموضوعية (أ) ، إلا أنه استثنى ذلك في فرضيتين إذ جعل الخطأ واجب الإثبات (ب).

أ - المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي

اعتبر المشرع الإماراتي أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية الموضوعية وذلك في حالتين هما :

(أ) الضرر الذي يصيب الراكب :

نصت المادة (355) من قانون المعاملات التجارية الاتحادي على مسؤولية الناقل الجوي للركاب عن أي ضرر يصيب الراكب، و قد رجح المشرع الإماراتي مصلحة الراكب كونه الطرف الضعيف في علاقة النقل، حيث جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية حيث

⁹⁴ عيسى بن حيدر : مرجع سابق، طعن رقم 221 لسنة 2004م الجلسة المنعقدة في 19/2/2005م، ص122.

⁹⁵ د. عبدالفضيل محمد أحمد : مرجع سابق ، ص280.

اعتبره مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب - وفاة أو جرح أو أي ضرر بدني آخر- سواء كان ذلك أثناء عملية النقل الجوي أو أثناء عمليات الصعود والنزول من الطائرة، وبذلك وسع المشرع الإمارati من نطاق مسؤولية الناقل حماية الركاب.

(ب) الأضرار التي تلحق الأمتua :⁹⁶

يلترم الناقل الجوي أيضا بالحفاظ على أمتعة المسافرين و البضاعة لأنها في حوزته و أمانته منذ شحنها على متن الطائرة من مطار الإقلاع إلى تفريغها في مطار الهبوط ، وقد جعل المشرع الإمارati في المادة (356)⁹⁷ من قانون المعاملات التجارية الاتحادي مسؤولية الناقل الجوي موضوعية في حالة هلاك أو فقدان أو تلف الأمتua المسجلة و البضاعة المشحونة على متن الطائرة.

ب - المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات

استثنى المشرع الإمارati حالتين من المسؤولية الموضوعية و جعل عبء اثبات الخطأ على عاتق المسافر اذا ما حدث اخلال من جانب الناقل الجوي ، وهما:

(أ) الأمتua التي تبقى في حوزة المسافر :

جعل المشرع الإمارati عبء الاثبات على المسافر بالنسبة للأشياء الشخصية الصغيرة و التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، وذلك وفق صريح المادة (358)⁹⁸ من قانون المعاملات التجارية الاتحادي، حيث أوجب عليه اثبات أن الناقل و تابعوه لم يتذدوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.

⁹⁶ د.محمد السيد الفقي ، د.محمد فريد العريني : قانون النقل ، مرجع سابق ، ص255.
⁹⁷ المادة (356) : "1. يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو تلف الأمتua المسجلة و البضائع إذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي. 2. ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتua و البضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء الطيران أو وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هيقطت فيه. 3. ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتua أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهرى يقع خارج المطار و مع ذلك إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتua أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل جوي وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك".

⁹⁸ المادة (358) : "يعفى الناقل الجوي من المسئولية بالنسبة للأشياء الشخصية الصغيرة التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، ولا يسأل الناقل الجوي عنها إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل أو تابعه لم يتذدوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر".

و السبب في ذلك ان الناقل غير ملزم بالحفظ على الأمتعة غير المسجلة - على عكس الأمتعة المسجلة و التي تكون في حراسته - ولكنه فقط ملزم بتوفير مكان آمن للراكب ليضع فيه أمتعته ، فإن فعل ذلك يكون قد نفذ إلتزامه تجاه الأمتعة الشخصية و على الراكب الذي تضرر في هذه الفرضية إثبات وجود خطأ أو إهمال في جانب الناقل أو تابعيه.⁹⁹

(ب) النقل بالمجان :

نصت الفقرة الثانية من المادة (365)¹⁰⁰ من قانون المعاملات التجارية على النقل بالمجان على أنه النقل الذي يتم بدون أجرة و يكون فيه الناقل غير محترف في النقل، أما في حالة كان الناقل محترفاً يعتبر النقل بمقابل في جميع الحالات حتى و إن لم يكن كذلك .
و لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث أثناء النقل بالمجان للأشخاص أو البضائع إلا إذا ثبتت المضرر وقوع خطأ الناقل أو تابعيه و الذي تسبب بدوره بوقوع الضرر.¹⁰¹

المبحث الثاني : شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي

سبق و أن بيننا التزامات و حقوق أطراف عقد النقل الجوي، و كان جوهر إلتزامات الناقل الجوي هو الإلتزام بسلامة الركاب، و بمخالفة هذا الإلتزام يسأل عن تعويض الضرر الذي يلحق بالركاب، و ينبغي علينا الوقوف عند حالات انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي للراكب باختلاف الضرر الواقع.

و يلتزم الناقل الجوي طبقاً لعقد النقل الجوي بضمان سلامه الركاب، أي أنه ملتزم بإيصال الراكب إلى وجهته الأخيرة سليماً معافى و في الميعاد المحدد، و متى أخل بذلك قامت مسؤوليته،

⁹⁹ د.شريف غنام : مرجع سابق، ص266.

¹⁰⁰ المادة (365) : 1. اذا تم النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبتت صدور خطأ منه أو من تابعيه، و في هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (359). 2. و يعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون أجرة و لم يكن الناقل محترفاً للنقل، فان كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني."

¹⁰¹ د.شريف غنام : مرجع سابق، ص267.

و أكده على ذلك الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن، حيث نصت المادة (17) من اتفاقية فارسو في على ان :

" يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق براكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم".

يطابق النص سالف الذكر المادة (355) من قانون المعاملات التجارية الإتحادي رقم 1993م : " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده أو نزوله من الطائرة".

و أكده اتفاقية مونتريال 1999م مسؤولية الناقل الجوي في الفقرة الأولى من المادة (17) حيث نصت على أن : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية ، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

و تطبيقاً للنصوص السابقة، يتبيّن لنا شروط انعقاد المسؤولية الأربعـة ، و هي :

أـ الحادث الجوي. (المطلب الأول)

بـ تحقق الضرر. (المطلب الثاني)

تـ العلاقة السببية. (المطلب الثالث).

المطلب الأول : الحادث الجوي

لقد اشترطت اتفاقية فارسو في و اتفاقية مونتريال أن يقع "الحادث الجوي" حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي 102، إلا أنه وبالإطلاع على اتفاقية فارسو في 1929م و اتفاقية مونتريال

¹⁰² د.محمد السد الفقي ، د.محمد فريد العريني : مرجع سابق ، ص569.

م نراهما خلنا من وضع تعريفٍ للحادث الجوي، الشرط الأهم لتحقّق المسؤولية، و هو ما أثار جدلاً فقهياً و قضائياً حول وضع تعريفٍ جامع يحفظ حقوق الركاب المستغلين لموقف النقل الجوي، و بذلك سيتم التطرق لتعريف الحادث الجوي و تأثير العمليات الإرهابية على تعرّيف الحادث الجوي (أولاً) ومن ثم شرط أن يقع الحادث الجوي أثناء عملية النقل الجوي (ثانياً).

أولاً : مفهوم الحادث الجو

لم تحدد الاتفاقيات الدولية معنى "الحادث الجوي" والذي يعتبر وجوده شرطاً لقيام المسؤولية المدنية، وهو الأمر الذي حدا بالفقه إلى البحث عن تعريف مناسب للحادث الجوي، إلا أنه انقسم إلى اتجاهين¹⁰³ :

الاتجاه الأول: وهو اتجاه ضيق، حيث يقتصر مفهوم الحادث على الواقعية الفجائحة الناتجة عن عملية النقل و المترتبة باستغلال الطائرة.

الاتجاه الثاني: و هو اتجاه واسع، حيث ينصرف المفهوم إلى أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يتربّ عليه الإضرار به.

ظل هذا الاختلاف الفقهي ذو قيمة نظرية فقهية بحثة، منذ إبرام اتفاقية فارسو في 1929م و حتى بداية السبعينيات من القرن الماضي، إذ أن الاتفاقية كانت تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض متى أصيب الراكب بضرر، و على الناقل متى أراد التخلص من هذه المسؤولية إثبات انتقاء الخطأ من جانبه بإثبات أنه بذل العناية الازمة.¹⁰⁴

و مع بداية السبعينيات من القرن الماضي و ظهور مخاطر جديدة للطيران المدني – كالعمليات الإرهابية و القرصنة الجوية – إلى جانب المخاطر التقليدية، جعل المشرعين و القضاء و الناقلين الجويين بحاجة إلى البحث عن تعريف آخر للحادث الجوي، حيث جعلت

¹⁰³ د.أحمد بن ابراهيم الشیخ : مرجع سابق، ص 254
¹⁰⁴ باسمينة بشار : مرجع سابق ، ص67.

المخاطر المستحدثة القضاء يقف حائراً بين ادراجهما ضمن مفهوم الحادث الجوي من عدمه، و هل تنهض معه مسؤولية الناقل أم تنتفي.

و قد عرف قانون الطيران المدني الفيدرالي للولايات المتحدة الأمريكية لعام 1958م الحادث الجوي بأنه : " كل حادثة وقعت أثناء عمل الطائرة في الوقت ما بين ركوب الشخص فيها فاصلةً الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة، تسببت في وفاته أو إصابته بإصابة خطيرة كنتيجة لوجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء متعلق بذلك أو تسببت في وقوع خسائر مادية بالطائرة."

أما المشرع الإماراتي فعرفه في المادة الأولى من قانون الطيران المدني لعام 1991م بأنه : " كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة و يقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة و يحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما :

- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بلية نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.
- اصابة الطائرة بعطب جسيم ."

يلاحظ من خلال التعريفات السابقة، أن كلاً من المشرع الأمريكي و المشرع الإماراتي تبنيا المفهوم الضيق للحادث الجوي و الذي يقتصر على الواقع الناتجة عن تشغيل الطائرة ، و هذا التفسير الضيق للحادث الجوي يجعل العمليات الإرهابية بمنأى عن مسؤولية الناقل الجوي ، و قد تصدى القضاء في أحکامه إلى هذه الاشكالية و خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و فرنسا، حيث لم يعد لفظ الحادث مقصوراً على الأعطال الفنية و الميكانيكية للطائرة و المرتبطة بعملية النقل أو الناشئة عن استغلال الطائرة، بل أصبح المفهوم أشمل و يعني كل واقعة فجائية

غير معتادة و تخل بالسير المعتمد للرحلة الجوية، أو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن إرادة الشخص المضرور.¹⁰⁵

وبناءً على التعريف السابق للقضاء ، يجب أن تتوافر في الحادث الشروط التالية¹⁰⁶ :

1. الصفة الفجائية : حيث يجب أن يكون الحادث فجائياً، فلا تنعدم مسؤولية الناقل الجوي متى كان الحادث تدريجياً لا فجائياً، لأن يكون الراكب معتاداً على السفر فتتفت أعصاب الراكب تدريجياً مع كثرة السفر و التعرض للضغط.

2. خارج عن إرادة المضرور: يجب ان يكون الحادث أمراً خارجاً عن إرادة المضرور، فلا يعتبر حادثاً أن يلقي الراكب بنفسه من الطائرة بغية الإنتحار.

و لكن مع تزايد عدد القضايا المنظورة أمام المحاكم و اختلافها ، اتجهت الأحكام إلى أن هناك درجات من الحوادث تحدث أثناء فترة الرحلة الجوية وهي بنفسها لا تشكل حوادث، و لكنها يمكن أن تتحول إلى حوادث بسبب فعل أو اهمال أو لامبالاة بالواجب من قبل الناقل الجوي أو تابعيه، و من بين هذه الأحداث ما يلي¹⁰⁷ :

أ- العوارض الصحية التي تصيب الركاب أثناء الطيران :

قد يصيب الراكب أثناء الرحلة الجوية عارضاً صحيّاً، لأن يصاب بانخفاض ضغط الدم أو أمراض القلب، و قد رأت المحاكم التي تنظر إلى هذا النوع من القضايا باعتبارها أموراً لا تنطوي تحت مسمى الحادث الجوي، و إن نهضت معها مسؤولية الناقل الجوي تحت ضوابط قانونية أخرى.

و مثل على ذلك ما حدث في قضية Fishman v. Delta Air Lines (1996م) والتي نظرتها المحاكم الأمريكية، حيث تعرض أحد الأطفال إلى آلام حادة في الأذن، و تدخلت

¹⁰⁵أ.م.د. أسيل باقر جاسم ، أ.م.د. صفاء تقى، م.د. أحمد سلمان الشهيب : قيام مسؤولية الناقل عن الاعتدال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22، ص 137.

¹⁰⁶ثروت أنيس الأسيوطى : مسؤولية الناقل الجوى فى القانون المقارن، المطبعة العالمية، ط 1 ، ص 60 .

¹⁰⁷د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 264 – 270 .

مضيفة الطيران لمساعدة الطفل بوضع كمادات حارة على أذنيه، و لكن و بسبب وجود الماء الساخن جداً في تلك الكمادات أدت إلى التسبب في حروق، فإن ذلك لا يعود كونه مسالة الناقل الجوي نتيجة إهمال أحد تابعيه و ليس نتيجة حادث جوي.

ولكن يثور التساؤل فيما لو احتاج الراكب أثناء فترة الرحلة إلى اسعافات طبية فهل يعتبر ذلك إلتزاماً يقع على عاتق الناقل الجوي و تخاذله يرتب عنه يرتب مسؤوليته؟ و هل يعتبر ذلك حادثاً جوياً؟

لا يعتبر توفير المعدات الطبية الازمة لإسعاف الحالات الطائرة التزاماً يرتبه عقد النقل، و إن كانت السلطات تفرض مثل هذا الإلتزام على الناقل الجوي، و عليه إن تعرض الراكب لأزمة صحية تستدعي التدخل الطبي فلا يعتبر ذلك حادثاً جوياً.

و مثال على ذلك قضية Krys v. Lufthansa (1997م) و التي نظرتها المحاكم الأمريكية، حيث وجدت المحكمة أن رفض الناقل الجوي الهبوط و إسعاف الراكب الذي أصيب بنوبة قلبية ليس حادثاً بمفهوم الإتفاقية.¹⁰⁸

ب- الإعتداء على راكب آخر أثناء الرحلة :

قد يحدث أثناء الرحلة الجوية أن يتعارك راكب مع آخر، إما بسبب الإزدحام أو ضيق الأماكن أو بسبب المشاكل التي تحدث بين الركاب المخمورين أو غيرها من الأسباب، وقد رأت المحاكم الأمريكية أن "الإحتكاك بين راكب و آخر لا يدخل ضمن مسؤولية الناقل و لا تشمل المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م." و عليه لا يسأل الناقل الجوي عن العراك بين الركاب لأنه لا يستطيع أن يسيطر على سلوكياتهم.

و قد عمل القضاء الأمريكي و الفرنسي خصوصاً على بيان مفهوم الحادث الجوي، حيث سعى المحاكم لمراقبة تطور المخاطر المهددة للنقل الجوي بأن وسعت من دائرة المفهوم ليشمل كافة المخاطر الحديثة كالإرهاب الجوي، ومن هذه القضايا ما يلي :

¹⁰⁸ د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 264 – 270.

قضية Philios V. Transcontinental and Western Air

قضت محكمة نيويورك في هذه القضية بالتعويض للراكبة نظراً لأن الناقل مسؤول عن الأضرار التي أصابت أذنها، و ذلك بسبب التغيرات الحادثة و المفاجئة التي حدثت داخل مقصورة الطائرة بسبب هبوط قائدتها بطريقة مفاجئة و دون تنبيه، حيث اعتبرت المحكمة ان ذلك يعتبر من قبيل الحادث غير الطبيعي و على و المخالف للسير العادي للأمور، و من ثم يعتبر حادثاً وفقاً لمفهوم المادة (17) من اتفاقية فارسو¹⁰⁹.

قضية Weintraub V. International Airways (م 1976)

قضت محكمة الاستئناف الفيدرالية بأنه طالما أن المسافر كان يجلس في مقعد طائرة أثناء الرحلة و في ظروف عادية دون أية متاعب خارجية سببها الناقل الجوي، فإن شركة الطيران لا تكون مسؤولة عن الأضرار التي تحدث نتيجة حدوث فتق خطير أو إلتهابات أو جلطة وريدية أو أية أمراض أخرى تحدث نتيجة الحالة المرضية للراكب نظراً لجلوسه في مكان واحد لمدة طويلة، لأنه هذه الحالة لا تعتبر "حادثاً" بل تعتبر اصابة نتيجة الحالة الصحية للراكب بسبب عمليات الطيران العادية و الطبيعية المتوقعة للطائرة، و من ثم لا تكون شركة الطيران مسؤولة تطبيقاً لنص المادة (17) من اتفاقية فارسو¹¹⁰.

قضية Saks V. Air France (م 1985)

تعود حيثيات القضية إلى أن راكبة على متن رحلة الخطوط الفرنسية كانت متوجهة من باريس إلى لوس أنجلوس ، و شعرت بضغط شديد و ألم في الرأس، و ذلك عندما بدأت الطائرة بالنزول تدريجياً للهبوط في المطار، لم تبلغ الراكبة أياً من طاقم الطائرة بمشكلتها، و لكنها بعد مرور خمسة أيام توجهت إلى طبيب لاستشارته بشأن الألم، حيث أبلغها أن ضرراً بالغاً قد أصاب سمعها و قد تصاب بصمم دائم نظراً لاختلاف الضغط الكبير في مقصورة الطائرة في لحظة

¹⁰⁹ د. يحيى أحمد البنا : الإرهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران، منشأة دار المعارف بالأسكندرية، 1994م، ص 119.

¹¹⁰ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 120.

النزول. عندها توجهت الراكرةة إلى رفع قضية ضد خطوط الطيران إلا أن المحكمة الابتدائية الفيدرالية استبعدت أن تكون الراكرةة تستحق التعويض إلا إذا ثبتت وجود خلل حصل للطائرة أثناء عملية النقل، إلا أن محكمة الاستئناف الفيدرالية أبطلت الحكم حيث قررت أن ثبات الخلل في عمل الطائرة ليس شرطاً أو مطلباً أساسياً لمسؤولية الناقل، و قررت حينها المحكمة العليا الفيدرالية أن الأسباب التي تؤدي إلى الإصابات والجروح وليس وقوع الحدث فحسب هي التي يمكن اعتبارها حادثاً بمفهوم الإنفاقية.¹¹¹

و يلاحظ هنا أن المحكمة وضعت تعريفاً موسعاً للحادث الجوي، إذ اعتبرته كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن إرادة المضرور، و بذلك اعتبرت المحاكم أن عمليات اختطاف الطائرات و العمليات الإرهابية ضد الركاب و سقوط الأشياء على الركاب أثناء جلوسهم في المقصورة هو من قبيل الحادث أيضاً.

تأثير العمليات الإرهابية على مفهوم الحادث الجوي :

تعود أول عملية إرهابية في تاريخ الطيران المدني إلى 21 فبراير 1931 حيث قام التحالف الشعبي للثورة الأمريكية - و هي جماعة متطرفة في بيرو كانت تسعى لإسقاط الرئيس "سانشيز ستيفو" - بالإستيلاء على إحدى الطائرات المدنية و التي كانت بقيادة ملاح أمريكي، و ألقى من على متنها منشورات سياسية، و انتهت العملية بإلقاء القبض على الخاطفين و معاقبتهم. من ثم تلتها العمليات الإرهابية التي تعرض لها الطيران المدني حيث سجل عام 1969 م رقمأً قياسياً تم فيه خطف 83 طائرة مدنية في كوبا مقابل 71 طائرة للسنة التي سبقتها 112 ، و بعض النظر عن دافع العمليات الإرهابية آنذاك و التي اشتهرت بكونها عمليات بداعٍ سياسي، إلا أن الأمر استدعى توسيع دائرة مفهوم "الحادث الجوي" ليشمل تلك العمليات التي لا تجد لها داعٍ شرعى للقيام بها، حيث بقي القضاء أمام خيارين إما أن يأخذ بالاتجاه المضيق لمفهوم الحادث

¹¹¹ د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 263.

¹¹² صحيفة الأهرام المصرية : مقال 75 عاماً من اختطاف الطائرات، العدد 42980، بتاريخ 9/8/2004م.

الجوي و بالتالي ينحصر نطاق تطبيق اتفاقية فارسوبي عن مثل هذه الاعتداءات الإرهابية مما يحقق للراكب فرصة أكبر في الحصول على تعويض كامل في ظل أحكام المسؤولية في القوانين الوطنية بدلاً من التعويض المحدود الوارد في اتفاقية فارسوبي و الذي كانت تعتبره بعض المحاكم خاصة الأمريكية -إهاراً شديداً لقيمة الإنسان، أو أن يتوسع في تفسير الحادث الجوي بأن يتخلى عن شرط الإرتباط باستغلال الطائرة ليشمل كافة الواقع المخلة بالسير العادي للأمور سواء كانت مرتبطة بالاستغلال الجوي أو بمناسبتها و يترتب عليها المساس بشخص الراكب فيعطي للاتفاقية مجالاً أوسع في التطبيق و يغطي العمليات الإرهابية، مما يحقق الغاية التي يقصدها المجتمع الدولي و يحقق التوازن في المصالح بين الناقل الجوي من جهة و الراكب من جهة أخرى، و ذلك بإعفاء الراكب من عباء إثبات الخطأ و بحماية الناقل من تحمل عباء التعويض الكامل و الذي قد يكون سبباً في تكبده خسائر مالية فادحة تؤدي إلى إفلاسه، و بالتالي نطرح تساؤل حول المنهج الذي اتخذه القضاء في تفسير مفهوم الحادث الجوي بالنسبة للعمليات الإرهابية؟

أ - رأي القضاء الفرنسي في ادراج العمليات الإرهابية ضمن مفهوم الحادث الجوي :

يرى القضاء الفرنسي أن العمليات الإرهابية سواء كانت اختطاف للطائرة أو غيرها من العمليات تعد حادثاً جوياً، بمفهوم نص المادة (17) من اتفاقية فارسوبي، إلا أنه اشترط في الحادث أن تكون الواقعة المسببة للضرر مستقلة عن إرادة الناقل و تابعيه، إذ أنه من غير المتصور عدم اعتبار خطأ قائد الطائرة من قبيل الحادث عندما يترتب عليه سقوط الطائرة مثلاً. و من السوابق القضائية للقضاء الفرنسي في هذا الشأن ما يلي بيانه :

قضية : Marian V. International Airways

تعود حيثيات القضية إلى عام 1970م حيث قام أحد الأشخاص على متن رحلة تابعة للخطوط الجوية العالمية بإجبار قائد الطائرة على تغيير مسارها و الهبوط في صحراء الأردن بدلاً

من الهبوط في مطار اللد الإسرائيلي كما كان مخططاً لها، و بعد تحرير الطائرة، قامت (مريان هرميان) أحد مستقلين الطائرة برفع دعوى قضائية على شركة الطيران مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها جراء الحادث، حيث اعتبرت محكمة باريس أن كل ما يمكن أن يتسبب في حدوث الضرر سواء كان ناجماً عن عملية النقل أو غير ناجم عنها، و سواء كان مرتبطاً باستغلال الطائرة أو غير مرتبطاً به يدخل ضمن مفهوم الحادث الجوي، و حكمت حينها باستحقاق

المدعية للتعويض و الزام شركة الطيران بتأديته.¹¹³

قضية Haddad V. Air France (1979)

تتلخص وقائع القضية في رفع يوسف حداد و زوجته ليزيت حداد دعوى ضد شركة الطيران الفرنسية، حيث ان الطائرة التي كان يستقلها المدعيان في رحلة جوية من تل أبيب إلى باريس يوم 27 يونيو 1976 تعرضت لحادث إستيلاء من قبل مجموعة فلسطينيين تمكنا من الصعود إلى الطائرة في مطار أثينا، و بعد اقلاعها تمكنا من الاستيلاء عليها و أجبروا قائدتها على تحويل مسارها و الهبوط في مطار عنديبي بأوغندا حيث تم احتجاز جميع الركاب كرهائن داخل الطائرة حتى تمكنت قوة عسكرية خاصة إسرائيلية من اقتحامها و اطلاق سراح الركاب. و طلب الزوجان من شركة الطيران التعويض عما لحقهم من ضرر، دفعت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عن الحادث بحجة أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة لا يعد من قبيل الحادث بفهم المادة (17) من اتفاقية فارسو في المطبقة بموجب القانون الفرنسي الصادر لعام 1957م حيث ينصرف مفهوم الحادث إلى العطب الفني أو الميكانيكي الذي يقع في أجهزة الطائرة، إلا أن محكمة السين رفضت هذا الدفع، و جاء في قرارها : " إن معنى الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتمد للرحلة الجوية و الناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب غير سيء النية "

¹¹³. د. محمود محمد عابنة : مرجع سابق ، ص 322.

لذلك حكمت المحكمة بمسؤولية شركة الطيران عن الأضرار التي لحقت بالمدعian نتيجة حادث الاستيلاء و قضت بالتعويض.¹¹⁴

ب - رأي القضاء الأمريكي في ادراج العمليات الإرهابية ضمن مفهوم الحادث الجوي

عرضت العديد من القضايا المتعلقة بالعمليات الإرهابية سواء من اختطاف طائرات أو وضع قنابل على متنها على القضاء الأمريكي مقارنة بغيره، وقد اتجه القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية إلى التعريف الموسع للحادث الجوي ليشمل بذلك المخاطر الإرهابية، وقد عرفته محكمة الاستئناف الفيدرالية بأنه : " كل الأمور التي تحدث على خلاف السير العادي للرحلة الجوية"¹¹⁵، و بالتالي فإن اختطاف الطائرات و تغيير مسارها يعد حادثاً بمفهوم اتفاقية فارسو في على اعتبار أنه ناجم عن عملية النقل و تم خلال الفترة الزمنية المحددة في نص المادة (17) أي على متن الطائرة و أثناء عمليات الصعود و النزول، و من أهم القضايا التي عرضت على القضاء الأمريكي ما يلي :

قضية Husserl V. Swiss Air Company (1972)

تحصل وقائع هذه القضية في أنه أثناء قيام طائرة تابعة للخطوط الجوية السويسرية برحلة من زيورخ بسويسرا إلى نيويورك قام بعض أعضاء الجبهة الشعبية لمنظمة التحرير الفلسطينية بخطفها و إجبار قائدتها على الهبوط في صحراء أردنية، و احتجاز ركابها كرهائن إلى أن يستجاب لمطالبهم، و بعد مرور يوم وافق الخاطفون على نقل النساء و الأطفال إلى أحد فنادق العاصمة الأردنية عمان حيث ظلوا محتجزين به لمدة خمسة أيام حتى انتهت العملية و أعيدوا إلى الطائرة لمواصلة الرحلة.

¹¹⁴ أ.م.د. أسيل باقر جاسم ، أ.م.د. صفاء تقى، م.د. أحمد سلمان الشهيب : مرجع سابق، ص 137.

¹¹⁵ د.بيحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 136.

أقامت إحدى السيدات اللواتي احتجزن في الفندق و تدعى السيدة هيسيل دعوى تعويض في مواجهة خطوط الطيران السويسرية عما أصابها من أضرار، و دفعت الشركة بأن عملية اختطاف الطائرة و تحويل مسارها يعتبر عملاً إرادياً عمدياً لا يعد من قبيل الحادث بالمعنى المقصود في اتفاقية فارسوبي، إلا أن محكمة نيويورك تصدت لهذا الدفع و قضت ببرفضه و أسمست حكمها بأن لفظ "الحادث" يشمل كل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل، و ببررت المحكمة أخذها بذلك التفسير على النحو التالي :

- 1- أنه ليس هناك ما يمنع من توسيع نطاق مفهوم الحادث الجوي في اتفاقية فارسوبي.
- 2- ضرورة إلقاء تبعة هذه المخاطر على الناقل الجوي، كونه الأقدر على تأمين رحلته الجوية من هذه المخاطر، إضافة إلى قدرته على تحمل تبعة المخاطر مقارنة بالمصrorرين منفردين.¹¹⁶

قضية Salerno V. Pan American World Airway (1985م)

تعود حيثيات القضية إلى رحلة تابعة لخطوط بان أميريكان أقلعت من مطار ميامي متوجهة إلى أورجواي، إلا أنه و أثناء رحلة العودة من أورجواي تلقى طقم الطائرة اخطاراً بوجود قبلة على متنها فقام بتقنيشها حتى تم العثور عليها، مما أصاب الركاب بحالة ذعر، و من ضمنهم سيدة تدعى ساليرنو حيث أصيبت بحالة ذعر شديد و انهيار أدى إلى إجهاضها بعد أربعة وعشرين ساعة من وصولها، فأقامت دعوى تعويض ضد شركة الطيران ، و قضت محكمة نيويورك بأن الواقعة التي تسببت في إجهاض المدعية هي واقعة غير متوقعة و تخل بالسير الطبيعي للأمور و خارجة عن إرادة المسافر، و من ثم تعتبر من قبيل الحادث وفقاً لمفهوم اتفاقية فارسوبي، و حكمت لها بالتعويض.¹¹⁷

يتبعنا لنا من خلال التعريفات القضائية السابقة للحادث الجوي مدى التغير الذي طرأ على المفهوم أمام المحاكم، حيث أدى عدم بيان مفهوم الحادث الجوي في اتفاقية فارسوبي إلى ظهور

¹¹⁶ د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 280.

¹¹⁷ د.بيحيى أحمد البنا:مرجع سابق، ص 134.

العديد من الاتجاهات الفقهية و القضائية، إلا أنه و مع تزايد مخاطر النقل الجوي جعل القضاء يتسع في بيان مفهوم الحادث الجوي و ذلك لتوفير أكبر قدر من الحماية للركاب في مواجهة الناقل الجوي و الذي يقع عليه إلتزام سلامة الراكب من المخاطر باتخاذه كافة التدابير الاحترازية لمنع وقوع مثل هذه المخاطر، و لذلك توسع القضاء في تفسير مصطلح الحادث الجوي حيث لم يعد قاصراً على مجرد المخاطر المرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة – و هو اتجاه التشريع الإماراتي – إذ لا يمكن القول إن عملية اختطاف الطائرة أو الإعتداء على الركاب بطرق إرهابية أمر متصل باستغلال الطائرة، بل ينصرف إلى "كل واقعة تخل بالسير العادي للأمور و يترتب عليها المساس بشخص الراكب ناجمة عن عملية النقل و حدثت أثناء فترة النقل الجوي و ترجع إلى أمور خارجة عن إرادة الراكب" و بذلك نتمن أن يتبنى المشرع الإماراتي موقف القضاء الأمريكي و الفرنسي على حد سواء بأن يأخذ بالتعريف الموسع للحادث الجوي و ذلك لتحقيق أكبر قدر من العدالة التي يصبو إلى تحقيقها لاسيما بعد انتشار العمليات الإرهابية الموجهة ضد الطيران المدني.

ثانياً : وقوع الحادث أثناء عملية النقل الجوي :

حددت المادة (17) من إتفاقية فارسو في انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الجوي في فترة زمنية محددة، و تأتي أهمية ذلك في ما تتضمنه هذه الإتفاقية من تحديد التعويض و كذلك الإعفاء من المسؤولية إذا وقع الحادث قبل أو بعد الفترة الزمنية المحددة،¹¹⁸ و عليه يسأل الناقل الجوي عن الحادث طبقاً للإتفاقية إذا وقع على متن الطائرة (أ) ، أو أثناء عمليات الصعود و النزول (ب).

¹¹⁸ د.محمد السيد الفقي ، د.محمد فريد العريني : مرجع سابق ، ص570.

أ- مسؤولية الناقل عن الحادث الواقع على متن الطائرة :

تضمنت المادة (17) من اتفاقية فارسو في مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يقع "على متن الطائرة" إلا أنها لم تضع تفسيراً واضحاً لهاذا المعنى، حيث أثارت العبارة تساؤلات عدّة، فهل يعني على متن الطائرة وجود ركاب على متنها خلال الفترة الزمنية المحددة للرحلة؟ أم أنها تمتد إلى الحالات التي يغادر بها الركاب الطائرة لسبب ما؟ و مثال على ذلك إذا تم اختطاف الطائرة أثناء عملية النقل و تم انزال الركاب منها عنوة فهل يكون الناقل مسؤولاً عن ذلك رغم مغادرتهم الطائرة؟¹¹⁹

انقسم الفقه إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول : التفسير الموسع لمعنى "على متن الطائرة":

يرى أنصار هذا الرأي أن المسافر عند دخوله على متن الطائرة يكون قد بدأ بتنفيذ عقد النقل، و لا تنتهي فترة وجوده على متن الطائرة إلا بانتهاء العقد المتفق عليه بايصاله إلى وجهة محددة في بلد معين، و عليه لا يعتبر الهبوط الإضطراري أو اختطاف الطائرة و تغيير مسارها إنتهاء لعقد النقل، حيث يبقى العقد قائماً لحين الوصول للوجهة المتفق عليها.¹²⁰

و تعتبر المحاكم الأمريكية من أوائل المحاكم التي أخذت بهذا الاتجاه، و خصوصاً في قضية¹²¹ Husserl التي تمت الإشارة إليها سابقاً، حيث دفعت الخطوط السويسرية بأن المدعية أصيبت بضرر أثناء تواجدها مع الخاطفين في أحد فنادق العاصمة الأردنية عمان و ليس عندما كانت على متن الطائرة التابعة للخطوط، إلا أن المحكمة قضت بمسؤولية شركة الطيران حيث تشمل فترة "على متن الطائرة" ما بين صعود الراكب إلى الطائرة إلى حين وصوله المحطة المتفق عليها و وبالتالي فإن كل ما يحدث بين هاتين الفترةتين يعد و كأنه "على متن الطائرة" بمفهوم المادة (17) من اتفاقية فارسو في.

¹¹⁹ د. محمود محمد عبانيه : مرجع سابق ، ص 325

¹²⁰ ياسمينة بشار : مرجع سابق ، ص 70.

¹²¹ .76، القضية بشكل مفصل في ص Husserl V. Swiss Air Company

و أخذت المحاكم الفرنسية بذات الاتجاه في قضية Haddad¹²² المشار إليها سابقاً، حيث اعتبرت أن الركاب ما زالوا على متن الطائرة بالرغم من اجبارهم على النزول منها في مطار عندي بـأوغندا و احتجازهم في مبنى مهجور، إذ أن اجبارهم على النزول لا يعني مغادرتهم "متن الطائرة" بمفهوم اتفاقية فارسو¹²³.

الاتجاه الثاني : التفسير المضيق لمعنى "على متن الطائرة":

انتقد جانب من الفقه الإتجاه الموسع ، حيث يعتبر أنصار هذا الرأي أن فترة مسؤولية الناقل الجوي لا تشمل أي نقل كان خارج مطار بغير طائرة، و مؤدى ذلك ان عمليات الهبوط الإضطراري أو تغيير مسار الطائرة خارج المطار تنتهي معه مسؤولية الناقل الجوي بمجرد خروج الركاب من الطائرة و الإبتعاد عنها لأي سبب كان.¹²⁴

و قد أخذ القضاء الأمريكي بهذا الرأي خصوصاً في قضية Schroeder V. Lufthansa German Airlines¹²⁵ (1989م) و تلخص وقائعها في ورود إخطار إلى قائد الطائرة بوجود قبلة على متن الطائرة في حقيبة إحدى المسافرات، و طلب الإنذار بالهبوط الإضطراري في الأراضي الكندية، و فور الهبوط سلم الراكبة إلى السلطات المختصة بكندا لإجراء التفتيش، احتجزت حينها لمدة خمس ساعات، إلا أن عملية التفتيش لم تسفر عن العثور على أية مضبوطات. أقامت الراكبة دعوى قضائية ضد شركة الطيران عن الأضرار النفسية التي تعرضت لها، إلا أن المحكمة الفيدرالية رفضت الدعوى و جاء في حيثيات الحكم "أن خروج المدعية من الطائرة حتى و لو كان اضطرارياً بعد انتهاء فترة "على متن الطائرة"

بمفهوم المادة 17 من اتفاقية فارسو في تنتهي معه مسؤولية الناقل الجوي".¹²⁶

¹²² Haddad V. Air France ، القضية بشكل مفصل في ص 74.

¹²³ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 136.

¹²⁴ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 71.

¹²⁵ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 138.

رأي الباحثة :

يسعى المجتمع الدولي من خلال الاتفاقيات المبرمة إلى مكافحة الإرهاب بكافة أشكاله من أجل حماية الركاب و تأمين قطاع النقل الجوي، و لا يمكن لذلك أن يحدث إلا بتوسيع مفهوم "على متن الطائرة" فلا يعقل أن تنتفي مسؤولية الناقل الجوي في حال إجبار الركاب على مغادرة الطائرة عند اختطافها لأنه عند تعرضها لعملية إرهابية فهي لن تحلق في الجو لعدة ساعات و ربما لعدة أيام حسب ملابسات كل حادث، و بالتالي تبقى مسؤولية الناقل الجوي قائمة طالما أنه لم ينفذ التزامه بإيصال الراكب إلى المكان المتفق عليه، و هو أمر يتحقق معه ما يربو إليه المجتمع الدولي عموماً و المشرع الإماراتي خصوصاً بوضع اتفاقيات و تشريعات داخلية لمكافحة آفة الإرهاب.

بـ- مسؤولية الناقل عن الحادث الواقع أثناء عمليات الصعود و النزول :

توسعت المادة (17) من اتفاقية فارسو في مسؤولية الناقل الجوي إذ مدتها إلى عمليات الصعود و النزول، إلا أنها لم تبين أيضاً المقصود بهذه العمليات، أثارت هذه الفترة الزمنية جدلاً فقهياً و طرحت عدة تساؤلات هامة منها هل يكون الراكب تحت وصاية شركة الطيران منذ دخوله المطار؟ أو يكون كذلك عندما يعلن عن الرحلة التي سيستقلاها؟ أو عندما يصعد إلى الواسطة التي ستتقىله من مبني المطار إلى الطائرة؟ أو عند صعوده الفعلي لسلم الطائرة؟

وضعت عدة تعريفات لمدلول عمليات الصعود و النزول، إلا أنه تتغير بتغير الظروف و التهديدات المحيطة بالنقل الجوي، فسوف نلاحظ لاحقاً وجود تفسير تقليدي لهذه العمليات ، إلا أن القضاء عمل على تحديه بما يتفق و الظروف الجديدة والتي لم تكن معروفة عند إبرام الاتفاقية، و ربما يحتاج إلى تحديث أيضاً في المستقبل تبعاً للظروف المحيطة بالملاحة الجوية، و عليه سوف نبين الاتجاه التقليدي لتقسيير مدلول عمليات الصعود و النزول، و كذلك التفسير الحديث و الذي اتجه إليه القضاء.

الاتجاه الأول : التفسير التقليدي لعمليات الصعود و النزول : "المعيار المكاني" ¹²⁶

استقر الفقه و القضاء على ضرورة وضع تفسير محدد لعمليات الصعود و النزول، و ينبغي لذلك أخذ التزام الناقل بسلامة الراكب بعين الإعتبار، إذ أن "عمليات الصعود و النزول" تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب مبني المطار متوجهاً إلى ساحة المطار و من بعدها إلى الطائرة، بينما تبدا "عمليات النزول" من اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول من على

¹²⁷ سلم الطائرة إلى حين اجتيازه ساحة المطار و دخوله مبني المطار.

وعليه لا يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب في المطار و قبل النداء على الطائرة، حيث تبدأ مسؤولية الناقل الجوي منذ مغادرة الراكب مبني مطار الإقلاع إلى حين وصوله مبني مطار الهبوط، و يكون حينها تحت وصاية الناقل الجوي و تابعيه.

استقر القضاء الفرنسي أنه في حال تعرض الراكب لضرر و هو مع أحد تابعي الناقل الجوي في غير المكان الذي تحف به مخاطر الملاحة الجوية فلا يسأل الناقل الجوي تبعاً لاتفاقية فارسوبي، و إن كان يسأل وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المقررة في التشريعات الوطنية، و من أهم القضايا التي جعلت القضاء الفرنسي يأخذ بهذا الاتجاه قضية Mache V. Air France (1976م) تلخص وقائعها في أن رحلة تابعة للخطوط الجوية الفرنسية أقلعت من مطار أورلي بباريس متوجهة إلى إسبانيا، و لدى نزول الركاب من الطائرة بوصاية أحد تابعي الناقل الجوي متوجهين إلى صالة القادمين في المطار زلت قدم أحد الركاب و يدعى "ماشيه" بسبب وجود كمية من الطين و أصيب إصابات بالغة و ذلك قبل وصوله صالة المطار بحوالي عشرين متراً، أقام المتضرر دعوى ضد شركة الطيران مطالباً بالتعويض عن الضرر المادي و المعنوي الذي أصابه جراء ذلك، و ذلك وفقاً للأحكام العامة للمسؤولية المدنية حيث أن المكان الذي حدث فيه الضرر ليس مشمولاً باتفاقية فارسوبي لعدم خضوعه لمخاطر الطيران. أجابت المدعى عليها

¹²⁶ باسمينة بشار : مرجع سابق ، ص72.

¹²⁷ د.فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في اتفاقية فارسوبي و البروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1985م، ص 387.

أن المدعي أصيب بالضرر أثناء تواجده مع أحد تابعيه و بالتالي ينطبق على ذلك نص المادة (22) من اتفاقية فارسوبي وأن عمليات النزول من الطائرة لا تنتهي إلا بوصول الراكب إلى مكان تواجد الجمارك بمطار الهبوط، أي أن الشركة اعترفت بمسؤوليتها ضمن اتفاقية فارسوبي و ليس ضمن القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أن محكمة النقض الفرنسية أيدت رأي محكمة الاستئناف بعدم تطبيق أحكام اتفاقية فارسوبي لوقوع الحادث خارج نطاق عملية الهبوط بمفهوم الإتفاقية لأن إصابة الراكب لم تكن نتيجة تعرضه لمخاطر الطيران الخاصة.¹²⁸

و كذلك كان رأي القضاء الهولندي في قضية Richardson V. Koninklijke و انتهى إلى ذات التفسير، حيث قضى بعدم مسؤولية شركة الطيران وفقاً لأحكام اتفاقية فارسوبي عن إصابة راكب قام بمفرده بعد مغادرة الطائرة و تسلمه الحقائب بالعودة إلى الطائرة فحدثت إصابته و ذلك على أساس أن عقد النقل في هذه الحالة قد انتهى.

و انتهى القضاء الأمريكي كذلك إلى ذات التفسير، حيث استقر في قضية Mac Donaid V. Air Canada تابعة للخطوط الجوية الكندية، و بعد وصولهم لوجهتهم و تسلمهم الحقائب وجدت الإبنة أن والدتها ملقاء على الأرض و مصابة بعدة كسور دون أن يعرف سبب الحادث، توجّهت السيدة إلى المحاكم الفيدرالية و رفعت دعواها مطالبة الناقل بالتعويض، قضت المحكمة الفيدرالية بأن عملية الهبوط تنتهي حين يصل الراكب في صحبة أحد تابعي الناقل إلى مبنى المطار، و لما كانت إصابة الراكبة حدثت أثناء تواجدها في منطقة تسلم الحقائب فإنها تعتبر خارج عملية الهبوط لابتعادها عن مخاطر الطيران و تحررها من وصاية الناقل.¹²⁹

و بذلك يمكن اعتبار ان القضاء في حقبة زمنية معينة قد استقر على تفسير عمليات الصعود و النزول، باعتبارها تبدأ من لحظة مغادرة مبني مطار الإقلاع و التوجه إلى الطائرة، إلى حين وصول الركاب مبني مطار الهبوط، حتى جاء تهديد جديد للملاحة الجوية متمثلاً بالعمليات

¹²⁸أ.د. طالب حسن موسى : مرجع سابق، ص 151.

¹²⁹دبيسيي أحمد البنا : مرجع سابق، ص 148.

الإرهابية على الركاب أثناء تواجدهم في المطار لفتح بذلك باب النقاش حول إعادة تحديد مفهوم عمليات الصعود و النزول بغية توفير أكبر قدر من الحماية للركاب.

الاتجاه الثاني : التفسير الحديث لعمليات الصعود و النزول

انتهج القضاء الأمريكي بشكل خاص منهجاً جديداً لتفسير عمليات الصعود و النزول، تحقيقاً للأهداف الرئيسية التي يرمي إليها المجتمع الدولي و العدالة، حيث يتوجب عدم الأخذ بالمعنى الحرفي للعبارات في اتفاقية فارسوفي و لكن يجب تحديتها طبقاً للمتغيرات التي تطرأ على قطاع النقل الجوي و التي لم تكن حاضرة عند الدول أثناء إعداد الاتفاقية، بحيث لا تبقى العبارات جامدة و ثابتة بل يجب تطويرها على نحو يؤدي إلى حماية الراكب دون الإخلال بتوازن المصالح لكل من الناقل و الراكب. و بذلك وسع القضاء الأمريكي من دائرة مفهوم "عمليات الصعود و النزول" لتشمل تواجد الركاب في مناطق معينة داخل مبني المطار على اعتبار أن إلتزام الناقل لا ينتهي إلا منذ اللحظة التي يصل فيها الراكب إلى مكان آمن في مبني المطار بعيداً عن المخاطر التي تهدد أمن و سلامة الملاحة الجوية.¹³⁰

وقد تعرض القضاء الأمريكي لهذا المفهوم الموسع في عدة قضايا، نذكر منها ما يلي :

قضية Day V. Trans World Airline TWA (1975)

تتلخص الواقعة في أن رحلة تابعة للخطوط الجوية العالمية كانت متوقفة لتترانزيت في مطار أثينا باليونان، و عند اصطفال الركاب أمام البوابة لإجراءات التفتيش المعتمد أقيمت ثلاثة قنابل يدوية على الركاب فضلاً عن إطلاق النار عليهم، مما أدى سقوط عدد من الركاب بين قتلى و جرحى.

¹³⁰ ديجيبي أحمد البنا : مرجع سابق، ص 150.

دفعت الشركة أمام القضاء بعدم مسؤوليتها عن الحادث وفقاً لاتفاقية فارسو في على أساس أن الركاب كانوا خارج عمليات الصعود والنزول الواردة بنص المادة (17) من الاتفاقية، إلا أن المحكمة الفيدرالية تصدت لهذا الدفع وأقرت أن عمليات الصعود والنزول الواردة بنص المادة (17) لا يمكن أن تنتصر إلى مجرد مكان وجود الراكب، وإنما تشمل نشاط الراكب وقت الحادث، فإذا كان الراكب منشغلاً بنشاط آخر غير عملية الصعود إلى الطائرة أو النزول منها كان خارج هذه العمليات، وعلى العكس إذا كان شاطئه ضمن عملية من عمليات الصعود أو النزول عد داخلاً في إطارها.¹³¹

قضية Martinez V. Air France (1976)

تتلخص وقائع القضية في أن مسافراً على متن الخطوط الفرنسية، كان قد وصل إلى مطار الهبوط وقطع مسافة نصف ميل تقريباً من الطائرة إلى إحدى قاعات المطار، وقدم جوازه إلى السلطة المختصة لختمه، وعند وصوله إلى منطقة إسلام الحقائب وقع هجوم إرهابي، رفع الراكب قضية تعويض ضد شركة الطيران، إلا أن المحكمة الفيدرالية رفضت أن يكون الناقل مسؤولاً، حيث جاء في حكمها أن الركاب كانوا في منطقة لا توجد للناقل سيطرة عليها وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل.¹³²

رأي الباحثة :

إذا كانت المسؤلية المدنية للناقل تتحقق لأنه أخل بضمان بسلامة الراكب، فيبني تبعاً لذلك ان تكون مسؤوليته قائمة في فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، أي من فترة الإقلاع أو الاستعداد للإقلاع بمغادرة مبنى المطار، إلى حين الوصول إلى مطار الهبوط و مغادرة الطائرة و التوجه إلى مبنى المطار، لأنه إذاك ينتهي عقد النقل الجوي طبقاً للأصل العام لعقد النقل. و تطبيقاً للعدالة

¹³¹ أ.م.د. أسيل باقر جاسم ، أ.م.د. صفاء تقى، م.د. أحمد سلمان الشهيب : مرجع سابق، ص 144.

¹³² د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 296.

و تحقيقاً لأكبر قدر من التوازن بين مصلحة الركاب و مصلحة الناقل الجوي فيبنيغي ألا تمتد مسؤولية الناقل طالما كان الركاب في مبنى المطار لأنه لا يملك السيطرة عليهم في تلك الأثناء . و هو ذاته موقف المشرع الإماراتي حيث حدد المدة الزمنية لمسؤولية الناقل الجوي عند تنفيذ عقد النقل الجوي و ذلك بموجب الفقرة الثانية من المادة (334) من قانون المعاملات التجارية : " و يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وساطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول ، وفي حالة وجود ارصفة مخصصة لوقف وساطة النقل فإن تنفيذ العقد يشمل الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول ." .

المطلب الثاني : تحقق الضرر

لا يكفي أن يقع الحادث غير المأثور خلال فترة النقل الجوي للمطالبة بالتعويض، بل يجب أن يتربّب عليه ضرر الراكب، و لم تغفل اتفاقية فارسوفي عن ذلك فقد ذكرت في صريح المادة (17) ما يلي : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو اصابته بأي أذى بدني آخر "

كانت المطالبات أمام القضاء سابقاً عن نوع واحد من الضرر و هو الضرر المادي أو البدني ، و لكن مع ظهور العمليات الإرهابية و زعزعتها لاستقرار قطاع النقل الجوي بدأت المطالبات بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافر و التي قد تفوق أحياناً الأذى الجسيدي، حيث أن الراكب من الممكن أن يتعافى من الضرر البدني و لكن يبقى الضرر النفسي لسنوات عديدة يتلقى فيها العلاج اللازم.

و قد اختلف الفقه و القضاء على حول التعويض عن الأضرار النفسية الحاصلة للركاب، فمنهم من أخذ بالإتجاه المضيق لنقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية (أولاً)، و منهم من أخذ بالإتجاه الواسع لنقريرها (ثانياً).

أولاً : الإتجاه المضيق لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي :

لقد تضارب موقف القضاء المقارن في تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية الحاصلة للركاب، و قد كان سبب الخلاف ينحصر في تفسير عبارة "الأذى البدني" الواردة في الصياغة الفرنسية في المادة (17) من اتفاقية فارسو¹³³، فمنهم من أخذ بتقرير المسؤولية عن الأضرار النفسية بشكل ضيق بأن جعلها لا تتفصل عن الضرر البدني و مصاحبة له و هو رأي القضاء الأمريكي، و منهم من رفض الإعتراف بها نهائياً.

أ- رأي القضاء الأمريكي في التعويض عن الضرر النفسي :

لم تعرف المحاكم الأمريكية بالضرر النفسي كضرر مستقل لوحده، حيث أخذت بالإتجاه المضيق لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي بأن جعلت التعويض عن الضرر النفسي مرتبط بأذى بدني أصاب المسافر، و يرجع السبب في ذلك إلى أن النظام الأمريكي آنذاك لم يكن يعرف سوى نوع واحد من الضرر و هو الضرر البدني.¹³⁴

و أخذت المحاكم الأمريكية بهذا الإتجاه في عدة قضايا، كما يلي :

قضية (In Re Korean Airlines Disaster 1983م)

تتلخص وقائع هذه القضية في تعرض طائرة تابعة للخطوط الجوية الكورية في الأول من سبتمبر 1983م إلى صاروخ سوفيتي نتج عنه تحطمها، رفع أحد الوارثين دعوى تعويض عن الضرر البدني و النفسي الذي لحق مورثه، حيث أن مورثه أصيب في الانفجار و ظل على قيد الحياة 11 دقيقة و هو يعي ما يحدث حوله، حيث تعرض لأذى بدني و ضرر نفسي متمثل في

¹³³ د. محمد السيد الفقي ، د. محمد فريد العريني : مرجع سابق ، ص664.

¹³⁴ د. إبراهيم الأرناؤوط : بحث : مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة 1999م، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، ص 165.

الآلام و المعاناة قبل وفاته جراء الإصابة. قررت المحكمة الفيدرالية إلزام شركة الطيران

بالتوعيض و ذلك لأنه ضرر نفسي ناجم عن ضرر بدني و مرتبط به.¹³⁵

قضية (Opsina V. Trans World Airlines TWA) : 1986 م

تعود حيثيات القضية إلى الثاني من أبريل عام 1986 م عند تعرض طائرة ركاب قرب

مطار أثينا الدولي باليونان لحادثة تفجير نتج عنه وفاة أربعة أشخاص و إصابة آخرين، طالب

المدعي بالتوعيض عن الأضرار البدنية و النفسية التي أصابت أحد الركاب نتيجة إصابته

بإصابات جسدية حيث أنه مقعده كان فوق القبلة مباشرة الأمر الذي أدى إلى قذفه من الطائرة،

حيث أكد خبير المتغيرات أن جثته تمزقت تماماً إلا أنه بقي على قيد الحياة مدة تتراوح بين خمس

و عشر ثواني و كان مدركاً تماماً ما حصل له و هو الأمر الذي أصابه بضرر نفسي. قررت

المحكمة الفيدرالية أن الضرر الناجم عن الحادث تمثل في ضرر بدني حيث أصيب الراكب

بجروح مزقت جسده بفعل القبلة، و ضرر نفسي ناجم عن الضرر البدني و مرتبط به، و إن كلا

الضررين موجبان للتوعيض و إن الضرر النفسي غير متعارض مع اتفاقية فارسو¹³⁶.

خلاصة القول إن المحاكم الأمريكية قد استقرت في فترة زمنية على رفض التوعيض عن

الضرر النفسي الذي نشا بمفرده نتيجة الحادث دون أن يكون مرتبطاً بضرر بدني، و ذلك بسبب

عدم دخول هذا النوع من الضرر ضمن مفهوم المادة (17) من اتفاقية فارسو¹³⁷.

قضية (Flody V. Eastern Airlines) : 1991 م

تتلخص وقائع هذه القضية في رحلة تابعة لخطوط إيسترن كانت متوجهة من مطار ميامي

بولاية فلوريدا إلى ولاية الباهاما، و تعرضت بعد إقلاعها بوقت قصير إلى عطل في المحرك،

عندما أعلن قائدتها عن حالة الطوارئ و نبه الركاب إلى أن الطائرة ستسقط في المحيط الأطلسي،

¹³⁵. د. إبراهيم الأرناؤوط : مرجع سابق، ص 173.

¹³⁶. د. إبراهيم الأرناؤوط : مرجع سابق ، ص 174-173.

¹³⁷. د. فاروق أحمد زاهر: مرجع سابق، ص 346.

إلا أنه شاءت الأقدار أن ذلك لم يحدث بسبب إعادة تشغيل أحد المحركات ثم العودة إلى مطار الإقلاع بسلام.

رفع بعض الركاب دعوى مدنية ضد شركة الطيران مطالبين بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابهم نتيجة ما عانوه من ذعر و هلع و ذلك إستناداً إلى نص المادة (17) من اتفاقية فارسو¹³⁸، حكمت المحكمة الإبتدائية الفيدرالية برفض الطلبات و من ثم عدم التعويض عن الضرر النفسي البحث ، أي غير المرتبط بأذى بدني. و لما رفع الأمر إلى محكمة الاستئناف الفيدرالية حكمت بإجابة طلبات المدعين و تقرير التعويض. إلا أن المحكمة العليا الفيدرالية رفضت ذلك و استعرضت السوابق القضائية و البروتوكولات الدولية المختصة بهذا الشأن و حكمت بعدم مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للمادة (17) من اتفاقية فارسو¹³⁹ و ذلك لأن الحادث لم يسبب ضرراً نفسياً و لم يسبب ضرر بدني¹³⁸، و هي بذلك ترى عدم التعويض عن الضرر النفسي استقلالاً عن الضرر البدني.

قضية Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways (1998)

تتلخص وقائع القضية في رحلة متوجهة إلى لندن أعلن خلالها قائد الطائرة عن وجود قبلة على متنها، إلا أنه تبين كذب هذا التهديد الذي تلقاه القائد و هبطت الطائرة بسلام في لندن كما كان مخطط لها. رفع أحد الركاب دعوى ضد شركة الطيران مطالبًا بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه نتيجة الإنذار الخاطئ و تعرض على أثره إلى فقدان الشهية للطعام و من ثم فقدان الوزن. حكمت المحكمة الفيدرالية بعدم أحقيّة المدعي في الحصول على التعويض عن الضرر النفسي و ذلك لأن المادة (17) من اتفاقية فارسو¹³⁹ تشرط الضرر البدني للحكم بالتعويض.

¹³⁸ د.إبراهيم الأرناؤوط : مرجع سابق، ص 168.

¹³⁹ TERRAFRANCA v. VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS LTD XYZ, <http://caselaw.findlaw.com>

قضية Croucher Worldwide Flight Services (م2000) :

تعود حيثيات القضية في قيام أحد الركاب برفع دعوى تعويض ضد شركة الطيران التي كان يستقل أحد طائراتها في رحلة جوية و ذلك على خلفية تعرضه لضرر نفسي نتيجة خوفه من الإصابة بمرض لوجود حقيبة أدوية بيولوجية كانت موجودة على متن الطائرة من الرحلة السابقة، إلا أن محكمة ولاية نيوجرسى رفضت الطلب و ذلك لعدم وجود أي ضرر بدني، فضلاً عن أن التعويض عن الضرر النفسي مرفوض لأنه يخرج من نطاق اتفاقية فارسو¹⁴⁰.

ب - رأي القضاء الكندي والإيطالي في التعويض عن الضرر النفسي

رفضت عدة أنظمة قضائية الإعتراف بالضرر النفسي كضرر يمكن التعويض عنه، ومنها القضاء الكندي والإيطالي، وقد عرضت قضايا على تلك المحاكم جعلتها تأخذ بهذا الإتجاه، منها :

قضية Supernant V. Air Canada

تتلخص وقائعها في سقوط إحدى طائرات الخطوط الكندية و وفاة جميع ركابها، ما دفع المدعيان لرفع دعوى أمام المحاكم الكندية يطالبان فيها بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابهما جراء وفاة إبنتهما على متن الطائرة المنكوبة. رفضت المحاكم الكندية الطلب وذلك بسبب سكوت اتفاقية فارسو¹⁴¹ في عن النص عليه فضلاً عن أنه ضرر ذاتي بطبيعته و لا يمكن قياسه من الناحية المالية و تحت أي معيار قانوني.

قضية Leroy c, Sebena

عرضت هذه القضية على القضاء الإيطالي، و الذي رفض التعويض عن الأضرار النفسية، حيث قضت المحكمة " أنه و بالرغم من أن القانون الإيطالي يسمح بالتعويض عن

¹⁴⁰ د.إبراهيم الأرناؤوط : مرجع سابق، ص 169.

¹⁴¹ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 83.

الأضرار النفسية إلا أنه في مجال مسؤولية الناقل الجوي يعتبره نوعاً من أنواع المضاربة

¹⁴² "الحثة".

من الملاحظ أن قضاء الدول التي تأخذ بالنظام الإنجلوسكسوني و اللاتيني قد ضيق من نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية الحاصلة للركاب، حيث جعل القضاء الأمريكي إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية التي تنشأ نتيجة ضرر بدني دون التعويض عنها استقلالاً، في حين رفضت بعض الأنظمة الأخرى التعويض نهائياً عن الضرر النفسي كون المادة (17) من اتفاقية فارسو لم تنص على ذلك صراحةً.

ثانياً : الإتجاه الموسع لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي

إهتم العالم مؤخراً بالأمراض النفسية و دراستها و محاولة علاجها، و خاصة بعد انتشار حالات الضغط الإنفعالي و هي الحالة التي يتعرض فيها المريض إلى حالة من الفزع و الرعب و الغضب تصاحبها انفعالات قوية تؤدي إلى الضغط عليه فكريأً و عصبيأً، و حاولت المحاكم مسايرة التطور الحاصل في العلوم الطبية بتقرير التعويض عن الأضرار النفسية كنوع متميز عن باقي الأضرار التي يستحق المتضرر التعويض عنها.¹⁴³

و بذلك ذهب القضاء الأمريكي إلى التوسع في مفهوم الضرر البدنى، حيث اعترف بالضرر النفسي مستقلاً عن الضرر البدنى¹⁴⁴، حيث أن نقطة الخلاف كانت في تفسير مفهوم "الضرر البدنى" الوارد في الصياغة الفرنسية كما أوردنا سابقاً، و لكن اتجه القضاء إلى أن "صياغة الإتفاقية باللغة الفرنسية ليس من شأنها أن تقييد القاضي في تحديد الألفاظ المستخدمة، حيث أن استخدام هذه اللغة لا يعد كونه وسيلة لتعبير واصعي الإتفاقية عن مقاصدهم باستخدام لغة دولية معروفة، و أنه مع التسليم بأن الولايات المتحدة الأمريكية قد التزمت بالنص الفرنسي فإن ذلك لا يعني أن المفهوم القانوني الفرنسي للكلمات الواردة بها كان ملزماً لها، ذلك أنه لما كانت

¹⁴² يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 166.

¹⁴³ يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 175.

¹⁴⁴ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 85.

الإنقافية أصبحت جزءاً من القانون الأمريكي فإنه يجب تفسيرها في ضوء المبادئ و المفاهيم السائدة في هذا القانون وحده و ليس في أي قانون آخر".¹⁴⁵

و قد أقرت المحاكم الأمريكية هذا الإتجاه في عدة قضايا لاحقة، كما يلي :

قضية (Robert Palagonia V. Trans World Airlines TWA) 1978م

تحصل وقائع القضية في أن المدعي قد أصيب بأضرار نفسية إثر حادث جوي تعرضت لها الرحلة التي كانت تقله، و قضت المحكمة الفيدرالية بإلزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية التي لحقت المدعي، و قد استندت المحكمة في قضائها إلى تفسير صحيح لعبارات المادة

146(17) من اتفاقية فارسو.

قضية (Morgan V. United Airlines) 1990م

تتلخص وقائع هذه القضية في الرحلة 811 التي كانت متوجهة من هونولولو إلى هاواي ثم إلى نيوزلاندا في 24 فبراير من عام 1989م حيث انفصل جزء من الطائرة و هي تحلق على ارتفاع 3000 قدم و راح ضحيتها خمسة ركاب، وبعد محاولات عديدة نجح قائد الطائرة في السيطرة عليها و الهبوط بها خلال عشرين دقيقة بمطار هونولولو. أقام المدعي دعواه ضد الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه المتمثل في الضغط العصبي نتيجة الحادث بالرغم من عدم إصابته بأي ضرر جسدي، و قضت المحكمة الفيدرالية له بالتعويض عن

الضرر النفسي.¹⁴⁷

من الملاحظ أن القضاء الأمريكي استقر على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية الحاسلة للركاب، و هو موقف صائب حيث أن الضرر النفسي قد يفوق أحياناً كثيرة الأذى الجسدي.

¹⁴⁵ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 176.

¹⁴⁶ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 178.

¹⁴⁷ Morgan v. United Air Lines, Inc., 750 F. Supp. 1046 (D. Colo. 1990), <http://law.justia.com>

و كذلك استقرت المحاكم الإتحادية و المحلية في دولة الإمارات على التعويض عن الضرر الأدبي الذي يصيب المضرور أو خلفه، مما يعني أن القضاء الإمارati سيأخذ بالتوسيع في مفهوم "الضرر" ليشمل البدني و النفسي، مع مراعاة عدم تجاوز التعويض عن الضرر البدني و النفسي الحد الأقصى المنصوص عليه في الإتفاقيات الدولية، إذ جاء الطعن رقم (454) لسنة 2003م الصادر عن المحكمة الإتحادية العليا بمسؤولية الناقل في نقل الأشخاص يقتصر كحد أقصى بما نصت عليه الإتفاقيات الدولية ولا يقتصر على نوع معين من الأضرار وإنما يشمل كافة الأضرار التي تلحق بالراكب البدنية منها و النفسية.¹⁴⁸

المطلب الثالث : العلاقة السببية

يقصد بالعلاقة السببية هو إثبات أن فعل الناقل الجوي كان هو السبب في حدوث الضرر للراكب ، وإذا انعدمت الرابطة السببية انعدمت المسؤولية معها ، وذلك لكونها ركن من أركان قيامها ، فقد تتعدم الرابطة السببية لقيام السبب الأجنبي ، وهو ما ستراء في الفصل القادم من إمكانية تحمل الناقل الجوي من مسؤوليته نتيجة قيام السبب الأجنبي سواء أكان السبب بفعل الغير ، أو فعل المضرور ، أو القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

ويخضع تقدير رابطة السببية لقاضي الموضوع ، إذ يبحث القاضي عن إذا كان خطأ الناقل الجوي أو تابعيه بالذات من شأنه توليد الضرر بطريقة مباشرة أم لا ، فإذا خلص إلى أن الاخلال من طبيعته أن يؤدي إلى مثل هذا الضرر خلص إلى قيام مسؤوليته عن الضرر الحاصل للراكب.

¹⁴⁸ عيسى بن حيدر : مرجع سابق، الطعن رقم (454) لسنة 23 ق ، بالجلسة المنعقدة بتاريخ 22/4/2003م، ص 570.

الفصل الثاني : دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب و أحکام التعويض

يتربى على الإخلال بعقد النقل الجوي للركاب قيام مسؤولية الناقل الجوي ، وعليه اذا أصاب الراكب ضرر نتيجة الإخلال بعقد النقل الجوي يستطيع اللجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض، فإذا تعرضت الطائرة لهجوم إرهابي بالمعنى الذي سبق بيانه ونشأ عنه إصابة أحد الركاب بضرر فإنه يحق للأخير تحريك الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي بإلزامه بتأدية التعويض عما أصابه من ضرر، وقد نظمت الإتفاقيات الدولية دعوى المسؤولية عن طريق بيانها للمحكمة المختصة بنظر النزاع ، ولكن أغفلت الإتفاقيات الدولية بعض المسائل الجوهرية الأخرى الأمر الذي يتبع معه الرجوع إلى القانون الوطني للمحكمة التي تنظر النزاع.¹⁴⁹ كما اهتمت الإتفاقيات الدولية بوضع حد أقصى للتعويض حماية للناقل الجوي وعدم عرقلة قطاع النقل الجوي من طمع المضطربين، واختلفت إتفاقية فارسو في من حيث مبلغ التعويض عن إتفاقية مونتريال، وهو أمر سيتم مناقشته في هذا الفصل. لذلك سوف نبدأ أولاً بتوضيح أطراف دعوى المسؤولية وكيفية انقضاءها والمحكمة المختصة بنظر النزاع ومن ثم سنتناول أحکام التعويض التي نصت عليها الإتفاقيات الدولية والتشريع الإماراتي، وأخيراً الاتجاه الحديث لبعض الدول في التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية.

المبحث الأول : دعوى المسؤولية

يقتضى البحث في دعوى المسؤولية بيان أطراف الدعوى (المطلب الأول) ، وجهة الاختصاص القضائي (المطلب الثاني)، وأخيراً التعرض للدفوع التي يمكن للناقل الجوي التمسك بها وتقادم دعوى المسؤولية وأسباب سقوطها (المطلب الثالث).

¹⁴⁹ د. عيسى غسان ربيسي : مرجع سابق ، ص221.

المطلب الأول : أطراف الدعوى

نصت المادة (24) من اتفاقية فارسو في على ما يلي :

" 1 - لا يجوز رفع دعوى المسئولية في أية صورة كانت في الحالات المنوه عنها في المادتين 18 ، 19 الا وفقاً للالوضع وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة .

2 - وتسرى ايضاً احكام الفقرة السابقة على الحالات المنوه عنها في المادة السابعة عشرة دون اخلال بتحديد الاشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم "

لا توجد صعوبة في تحديد أطراف الدعوى اذا كان المدعى والمدعى عليه هم ذاتهم أطراف عقد النقل الجوي، وهما الراكب والناقل الجوي، لكن الصعوبة تثور في حال وفاة الراكب، أو وفاة الناقل الجوي، أو عند تولي أكثر من ناقل جوي لعملية النقل، 150 وعلى أية حال سيتناول هذا المبحث بيان من هو المدعى بكافة افتراضاته (الفرع الأول)، ومن هو المدعى عليه أيضاً (الفرع الثاني).

الفرع الأول : المدعى في دعوى مسؤولية الناقل الجوي

قد تتعرض الرحلة الجوية إلى عملية إرهابية عند تنفيذ عقد النقل الجوي، وترتبط هذه العملية إما بإصابة الراكب أو وفاته، ووفقاً لذلك يختلف المدعى في الدعوى المدنية المرفوعة أمام المحاكم للمطالبة بالتعويض، ويثير التساؤل حول شخصية المدعى في حال إصابته ، وشخصية المدعى في حال وفاته .

أ- المدعى في حالة إصابة الراكب نتيجة العمل الإرهابي:

قد يصاب الراكب عند تعرض الطائرة لعملية إرهابية، إما اصابات بليغة أو بسيطة، وأياً كانت هذه الإصابات يعتبر المدعى الأصيل في هذه الدعوى هو الراكب الذي أصابه ضرر، حيث يعتبر هو صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى أمام القضاء المدني، ومصلحته

¹⁵⁰ د. حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق ، ص228.

مصلحة قانونية تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه بخطأه. وبمفهوم المخالفة، تتعدم المصلحة إذا لم يصب الراكب بضرر، ومن ثم لا يحق له تحريك الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي إعمالاً لقاعدة أنه لا دعوى بغير مصلحة¹⁵¹. وأكد المشرع الإماراتي على مصلحة المدعي في الدعوى في المادة الثانية من قانون الإجراءات المدنية الاتحادي رقم (11) لسنة 1992م حيث نص على أن :

" لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحب فيه مصلحة قائمة ومشروعة ... "

وعليه يعتبر الراكب صاحب مصلحة وصفة في إقامة الدعوى فيما لو أصيب بجرح أو أي أذى بدني آخر و تكون المسئولية طبقاً للاتفاقيات الدولية، أما لو أصيب شخص آخر غير الراكب بضرر فإنه لا يجوز له تحريك دعوى المسئولية تبعاً للاتفاقيات الدولية ولكن تكون وفقاً لقواعد المسؤولية في التشريعات الوطنية، وتطبيقاً لذلك رفضت المحاكم الأمريكية دعوى أقامتها سيدة تعرضت طائرة يقلها زوجها إلى عملية اختطاف، ورفعت دعوى المطالبة بالتعويض عما أصابها من ضرر نتيجة متابعتها لحادثة اختطاف الطائرة على أساس أحكام اتفاقية فارسوفي و

ذلك لانفائه الصفة¹⁵².

كذلك يستوي أن يصيب الضرر أكثر من راكب، و في هذه الحالة يجوز لهم مباشرة دعوى مدنية واحدة لمطالبة الناقل بالتعويض، ولكن يجب على المحكمة أن تقضي لكل منهم ما يستحق من التعويض على حده و ذلك بحسب الضرر الذي تعرض له، حيث تقتضي العدالة ألا يتساوى من تعرض لضرر جسيم بالتعويض مع من تعرض لضرر بسيط.

بـ- المدعي في حالة وفاة الراكب نتيجة العمل الإرهابي:

قد ينتج عن العملية الإرهابية الموجهة إلى الطائرة وفاة الراكب، كما لو حدث انفجار أو احتجاز رهائن وقتلهم، و أحالت اتفاقية فارسوفي هذه الحالة إلى القوانين الوطنية للمحكمة

¹⁵¹ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 162.

¹⁵² د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 311.

المختصة بنظر النزاع في تحديد صاحب المصلحة والصفة في رفع الدعوى¹⁵³، وطبقاً للقانون الإماراتي في هذه الحالة ينتقل الحق في تحريك الدعوى المدنية إلى ورثة الراكب باعتبارهم أصحاب صفة ومصلحة في إقامة دعوى المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر.

الفرع الثاني : المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل الجوي

الأصل أن تقام الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي، ولكن تثور الإشكالية في عدة حالات، و هي : وفاة الناقل الجوي، و كذلك فيما لو تمت عملية النقل بواسطة أكثر من ناقل جوي، و أيضاً في حالة قيام أكثر من ناقل جوي بعملية النقل، و كذلك في حال التصرف القانوني بالطائرة حيث تكون أمام ناقل فعلي و ناقل متعاقد، و أخيراً اختصار شركة التأمين في دعوى التعويض.

أ- وفاة الناقل الجوي :

يعتبر هذا الفرض نادر جداً فلم يعد الناقل الجوي شخصاً طبيعياً حيث أن الناقلات الجوية تتبع دائماً شركات عالمية رائدة في مجال النقل الجوي، و لكن اختلفت النظم القانونية قدیماً في تحديد المدعى عليه في حال وفاة الناقل الجوي، ففي الدول التي تأخذ بالنظام الروماني ترفع الدعوى على ورثة الناقل، أما الدول التي تأخذ بالنظام الأنجلوسيكsoni فالاصل فيها أن تسقط الدعوى بمجرد وفاة المسؤول، إلا أنها عدلت عن هذا الرأي لما ينطوي عليه من إهانة حقوق المضرور و حرمانه من التعويض.¹⁵⁴ و مع هذا الإختلاف وضع اتفاقية فارسو في حلّ له إذ نصت المادة (27) من الاتفاقية على أن ترفع الدعوى على ورثة الناقل الجوي في حال وفاته.¹⁵⁵

¹⁵³د. علیی أمیر خالد : أحکام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، 2007م، ص 122.

¹⁵⁴د.أحمد بن إبراهيم الشیخ : مرجع سابق، ص 622.

¹⁵⁵المادة (27) من اتفاقية فارسو في توحيد بعض قواعد النقل الجوي : "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ضد من يخلفونه".

بـ- الناقلون المتابعون :

يقصد بالنقل المتابع هو النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه بمقتضى

عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع .¹⁵⁶

الأصل أن ترفع الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الذي وقع الحادث الجوي أثناء توليه عملية النقل، إلا أن الإتفاقيات الدولية خرجم عن هذا الأصل و نصت على استثناء صريح، مفاده للمدعي رفع الدعوى على الناقل الذي وقع الحادث في مرحلة النقل التي يتولاها، ولكن يجوز أن يرفع الدعوى في مواجهة الناقل الأول إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على مسؤولية الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه المسؤول عن الرحلة كلها. وبذلك نصت اتفاقية فارسو في الفقرة الثانية من المادة (30) على أن : " لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي يتولاها، وذلك مالم يكن الناقل الأول و بناء على مشارطة صريحة قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها "

و كذلك أكدت اتفاقية مونتريال 1999م على هذا الاستثناء في الفقرة الثانية من المادة

(36) : " لا يحق للراكب أو أي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولي النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، مالم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاته المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح ."¹⁵⁷

تـ- الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي:

قد ينطوي عقد النقل الجوي على نوعين من الناقلين، أحدهم ناقل متعاقد و هو الذي يبرم عقد النقل الجوي مع الراكب، والآخر ناقل فعلي و هو الذي يقوم بتنفيذ كامل العقد أو جزء منه و ذلك باتفاق مع الناقل المتعاقد¹⁵⁸. و يختلف الناقل الفعلي عن الناقل المتابع كون الأخير طرفاً

¹⁵⁶ د.محمد السيد الفقي، د.محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص 633.

¹⁵⁷ د.أحمد بن إبراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 623.

¹⁵⁸ د.حمد الله محمد حمادلة : القانون الجوي للأفكار و القواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي و الداخلي للأشخاص و البضائع، مكتبة القانون و الاقتصاد، ط 1 ، 2014م، ص 230.

في عقد النقل الجوي في الفترة التي يتولى فيها القيام بالرحلة الجوية، على عكس الناقل الفعلي لا

يعد بأي حال من الأحوال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه .¹⁵⁹

و يثور التساؤل على من ترفع دعوى المسؤولية المدنية ؟ حقيقةً لم تضع اتفاقية فارسو في

حلاً لهذه الإشكالية، و تولت ذلك اتفاقية جوادلآخر المكملة لأحكام اتفاقية فارسو في¹⁶⁰ ، حيث

نصت المادة (7)¹⁶¹ منها على جواز رفع الدعوى إما على الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد، أو

رفعها على كليهما متضامنين أو منفصلين، وذلك وفقاً لما يختاره المدعي، و إذا رفعت الدعوى

على أحد الناقلين جاز له أن يطلب ضم الآخر و يحكم قانون المحكمة المختصة إجراءات طلبات

الضم.¹⁶² و بذلك وسعت اتفاقية فارسو و الاتفاقية المكملة لها من نطاق اختصاص الناقل الجوي

بحيث لا تترك المسألة محلاً للجدال الفقهي و هي بذلك رفعت سقف الضمان لمستغلي مرفق النقل

الجوي.

و كذلك فعلت اتفاقية مونتريال 1999م حيث أكدت على جواز رفع الدعوى على كل من

الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، و قد تطرق تفصيلاً لمسؤوليتهم في عشرة مواد في الفصل

الخامس.

ثـ. اختصاص شركة التأمين :

عند استخدام الطائرات في الطيران التجاري لم يكن هناك تنظيم قانوني للتأمين الجوي،

فقد عرف التأمين البري و البحري قبل ذلك، و عند صدور اتفاقية باريس 1919م و هي أول

اتفاقية جوية دولية كذلك لم تتطرق للتأمين، وكذلك الحال لدى ابرام اتفاقية فارسو في 1929م، و

عند صدور بروتوكول لاهاي مهد لتنظيم التأمين الجوي بأن نص على توصية للدول الأطراف

¹⁵⁹د. عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص 124.

¹⁶⁰و قعـت هـذـه الـاتفاقـيـة فـي عـام 1961م.

¹⁶¹المادة (7) من اتفاقية جوادلآخر : "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين وفقاً لما يختاره المدعي. و إذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، و ينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم و الإجراءات الخاصة به".

¹⁶²تنظم مسألة الإدخال و التدخل في الدعوى المدنية المواد (94) إلى (96) من قانون الإجراءات المدنية الإماراتي رقم (11) لسنة 1992م.

بإقامة نظام لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة في اتفاقية فارسو¹⁶³. إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال 1999م ونصت صراحة على إلزام الناقل الجوي الدولي في جميع الحالات بالتأمين من المسئولية المدنية و ذلك وفق صريح المادة (50) من الاتفاقية إذ تنص على أن : " على الدول الاطراف ان تطلب من ناقليها ان يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات الى داخلها ان تطلب منه تقديم دليل على انه يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية ".

و ينطبق التأمين الإجباري ليس فقط على الناقل الجوي الوطني، ولكن أيضاً على الناقل الجوي الأجنبي الذي ينظم رحلات جوية داخل دولة أخرى غير دولة جنسية الطائرة¹⁶⁴، وقد اشترط المشرع الإماراتي في قانون الطيران المدني رقم (20) لسنة 1991م في الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة و الفضاء الذي يعلوه أن يكون مؤمناً عليها لصالح طاقم و الركاب و الغير على سطح الأرض.¹⁶⁵.

ووسع نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي خلال السنتين ليشمل مخاطر الحروب، حيث يؤمن الناقل على جسم الطائرة من مخاطر الحرب مقابل قسط إضافي، ويفترض في هذه الحالة مرور الطائرة فوق إقليم يشهد حرب وتعرضها لخطر نتيجة لذلك ، وهو ذاته ما حصل للطائرة الماليزية المنكوبة الرحلة رقم (17) في 14 يوليو 2014م عندما استهدفتها انفاسليين أوكرانيين مواليين لروسيا بصاروخ أدى إلى تحطمها وقتل جميع طاقمها وركابها. إذ يعتبر المكان الذي تحطمت فيه الطائرة - شرق أوكرانيا - منطقة حرب حدودية بين روسيا وأوكرانيا. و لكن يثير التساؤل فيما لو يشمل بند التأمين من مخاطر الحروب أضرار الإرهاب ؟

¹⁶³ د. طالب حسن موسى : مرجع سابق، ص 215.

¹⁶⁴ د. حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق، ص 238.

¹⁶⁵ الفقرة السادسة من نص المادة (7) من قانون الطيران المدني الإماراتي : " يجب توفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة و الفضاء الذي يعلوه : ... 6- أن يكون مؤمناً لصالح طاقمها و ركابها و للغير على سطح الأرض، وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن "

عند طرح الموضوع بدايةً رفضت شركات التأمين أن يشمل بند التأمين من مخاطر الحروب أضرار الإرهاب، غير أن القضاء الأمريكي سار بعكس ذلك الاتجاه فقد اعتبر أن مجرد النص في وثيقة التأمين على تغطية مخاطر الحرب فإنه يشمل ضمنياً الاعتداءات الإرهابية.¹⁶⁶

و كان نتيجة للاعتبارات المتعارضة بين شركات التأمين و الناقل الجوي أن اتجهت بعض الدول في قوانينها الوطنية بتترك المشكلة دون حل تاركةً للناقل الجوي حرية التصرف إزاء التأمين من مسؤوليته، بينما البعض الآخر فرض التأمين من المسئولية بشكل إجباري باعتباره أحد الشروط الأساسية لمزاولة هذا النشاط، و من هذه الدول دولة الإمارات، و الولايات المتحدة الأمريكية.¹⁶⁷

و تطبيقاً لما تقدم، يستطيع المضرور اختصار شركة التأمين في دعوى المسئولية إلى جانب الناقل الجوي، و كذلك يستطيع الناقل الجوي في حال رفع الدعوى في مواجهته أن يدخل شركة التأمين في الدعوى طبقاً لما تنتظمه القوانين الوطنية بشأن الادخال في الدعوى المدنية.¹⁶⁸

المطلب الثاني : الاختصاص القضائي

وضعت اتفاقية مونتريال 1999م قواعد خاصة بالمحكمة المختصة بدعوى مسئولية الناقل الجوي، وهي قواعد تختلف عن تلك التي أقرها التشريع الإماراتي، و عليه سوف نتعرض للمحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية في اتفاقية مونتريال 1999م (الفرع الأول) ، و المحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية في القانون الإماراتي (الفرع الثاني).

¹⁶⁶ د. علاء التميمي عده مرجع سابق، ص 48 - 54.

¹⁶⁷ أبو زيد رضوان : تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة 1974م، ص 49 - 50.

¹⁶⁸ د. حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق ، ص 238.

الفرع الأول : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999

أجازت اتفاقية مونتريال 1999 للمضرور أن يرفع دعواه أمام إحدى المحاكم التي نصت عليها الفقرة الأولى من المادة (33) : " 1 - تقام دعوى التعويض ، وفقاً لاختيار المدعي ، في إقليم إحدى الدول الاطراف ، أو أمام محكمة محل اقامة الناقل ، أو أمام محكمة مركز اعماله الرئيسي ، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز اعمال تم بواسطته ابرام العقد ، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد. "

بيد أن الاتفاقية جاءت باستثناء خاص فيما يتعلق بوفاة الراكب أو إصابته، إذ نصت على محكمة خامسة يجوز للمدعي أن يرفع دعواه أمامها 169، و هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (33) : " 2 - فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته ، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة ، أو في إقليم إحدى الدول الاطراف الذي يوجد فيه محل الاقامة الرئيسي وال دائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل اليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً ، أما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري ، ويزاول فيه ذلك الناقل الاول اعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري. "

ويبدو أن الهدف من تعدد المحاكم التي يمكن للمضرور رفع دعواه أمامها هو توفير أكبر قدر من الحماية للمضرور، و ترك الخيار له في ذلك، بيد أن ذلك قد يشكل مشكلة في الاختصاص القضائي إذا باشر المضرور دعواه في أكثر من محكمة إذ لا يمكن ضم الدعاوى و لا يمكن كذلك فض النزاع الإيجابي في الاختصاص، كون أن القضية متعلقة بنقل دولي و اختصاص دولي يمس

سيادة الدول.¹⁷⁰

¹⁶⁹ لم ينص على هذه المحكمة في اتفاقية فارسوبي، ولكن عند صدور بروتوكول جوانيمالا سيتي لعام 1971م معدلاً لأحكام اتفاقية فارسوبي أضاف هذا البروتوكول الخيار الخامس المتمثل في المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للراكب موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم ذات الدولة المتعاقدة، وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999م هذا التعديل.

¹⁷⁰ أ.د. عبدالفضيل محمد أحمد : مرجع سابق، ص 356.

و تطبيقاً لما تقدم، أعطت اتفاقية مونتريال 1999م للمضرور الحق في رفع دعواه أمام خمسة محاكم، و قصر الاتفاقية الاختصاص على هذه الجهات القضائية هو من النظام العام إذ لا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديل أحكام الاختصاص¹⁷¹، و هذه المحاكم هي :

(أ) محكمة محل إقامة الناقل :

يقصد بمحل إقامة الناقل هو المكان الذي تأسست فيه شخصيته المعنوية لمنشأة النقل، و

ليس المقصود

المكان الذي يمارس فيه نشاطه.¹⁷²

(ب) المحكمة التي يقع في دائتها المركز الرئيسي لأعمال الناقل :

يقصد بمركز الأعمال الرئيسي لأعمال الناقل هو المركز الرئيسي التي تتم فيه العمليات الفنية الخاصة بالنقل و اللازمة لاستغلال مشروع الشركة المنبع من عقود النقل. و يختلف المركز الرئيسي للأعمال عن المركز الرئيسي للإدارة إذ يقصد بالأخير المكان الذي يوجد به المبنى الرئيسي لإدارة شركة الناقل، و تتركز فيه الأجهزة التي ينطاط بها إدارة الشركة و تصدر منه القرارات المتعلقة بتسهيل الأمور فيها.¹⁷³

(ت) محكمة المكان الذي لدى الناقل فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد :

يقصد بها أحد فروع الشركة أو وكالة أو مؤسسة النقل الجوي التابعة للناقل، و التي تم

بواسطتها إبرام عقد النقل.¹⁷⁴

¹⁷¹د. ثروت أنيس الأسيوطى : مرجع سابق، ص 759.

¹⁷²د. ثروت أنيس الأسيوطى : مرجع سابق، ص 760.

¹⁷³أ.د. فايز نعيم رضوان : الشركات التجارية ، أكاديمية شرطة دبي، ط 1 ، سنة 2004م، ص 108 – 109.

¹⁷⁴أ.د. عبدالفضيل محمد أحمد : مرجع سابق، ص 355.

(ث) محكمة جهة الوصول :

يقصد بها محكمة وصول الطائرة فعلاً، و المتفق عليها في عقد النقل الجوي 175. و مثال على ذلك لو نص عقد النقل على تنفيذه من مطار أبوظبي الدولي إلى مطار باريس شارل ديغول الدولي ، و تعرضت الطائرة لعملية اختطاف و أجبرت على الهبوط في صحراء الأردن دون اكمال وجهتها إلى فرنسا، تكون محكمة جهة الوصول حينها المحاكم الفرنسية.

(ج) محكمة محل إقامة المضرور :

أجازت اتفاقية مونتريال للمضرور أن يرفع دعواه أمام المحاكم الوطنية التابعة للدولة التي

له بها محل إقامة دائم، مع مراعاة الشروط الآتية¹⁷⁶ :

1. أن يكون الضرر ناجماً عن وفاة الراكب أو إصابته، و بمعنى آخر إن هذا الخيار مقصور فقط

على حالة نقل الركاب وعلى الضرر الذي يصيبهم جراء عملية النقل، دون أن يشمل العقود الأخرى المرتبطة بالنقل الجوي كعقد نقل البضاعة.

2. أن يكون للراكب محل إقامة دائم في الدولة التي يرغب برفع دعواه أمام محاكمها وقت

الحادثة، و ليس شرطاً أن يحمل جنسية تلك الدولة بل يجب أن يكون له مكان سكن ثابت و دائم في تلك الدولة وقت وقوع الحادث.

3. أن يكون للناقل خطوطاً جوية لنقل الركاب من و إلى الدولة التي بها موطن أو محل إقامة

الراكب، سواء أكان تنفيذ عقد النقل بواسطة طائراته أو طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري.

و تبدو أهمية تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى من عدة نواحٍ¹⁷⁷:

¹⁷⁵د. وهبة بن ناصر: مرجع سابق، ص 266.

¹⁷⁶د. شريف غنام : مرجع سابق، ص 313.

1. قانون المحكمة المختصة هو الذي ينظم المسائل الإجرائية في الدعوى منذ بداية قيد الدعوى

إلى حين صدور الحكم النهائي و تنفيذه.

2. قانون المحكمة المختصة هو الذي يبين قواعد احتساب مدة التقاضي.

الفرع الثاني : المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون الإماراتي

نفترض في هذه الحالة أن تكون المحاكم الاماراتية هي المختصة بنظر النزاع في حال

كان النقل وطنياً لا دولياً، حيث نظمت المحاكم المختصة بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن عقد

النقل الدولي في اتفاقية مونتريال سالف ذكرها.

بالنظر إلى قانون الطيران المدني رقم (20) لسنة 1991م نراه لم يتضمن المحكمة

المختصة بنظر النزاعات الناشئة عن النشاط الجوي، و هو ذات الأمر في قانون المعاملات

التجارية رقم (18) لسنة 1993م إذ لم يتضمن أي نص ينظم هذه المسألة.

و لكن إعمالاً للبند السادس من المادة (5) من قانون المعاملات التجارية¹⁷⁸ ، فقد أعتبرت

أن النقل الجوي عمل تجاري بطبيعته، و تطبيقاً لذلك فإن الاختصاص يكون تجارياً لا مدنياً ، و

إن كانت الدعوى المرفوعة تعنى بالتعويض¹⁷⁹ ، و وفقاً للبند الثالث من المادة (31) من قانون

الإجراءات المدنية رقم (11) لسنة 1992م يحق للمدعي في الدعاوى التجارية أن يختار

إحدى المحاكم الآتية :

¹⁷⁷ د.عبدالفضيل محمد أحمد : مرجع سابق، ص 356 – 357 .

¹⁷⁸ البند (6) من المادة (5) من قانون المعاملات التجارية الإتحادي : " تعد الاعمال التالية اعمالاً تجارية بحكم ماهيتها :

6 – جميع الاعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والجوية ويدخل في ذلك :

أ - انشاء السفن والطائرات أو بيعها أو شراؤها أو تأجيرها أو استئجارها او اصلاحها او صيانتها والرسائل البحرية والجوية بما في ذلك النقل البحري والجوي .

ب - بيع او شراء مهمات او ادوات او مواد السفن او الطائرات او تموينها .

ج - اعمال الشحن والتغليف .

د - القروض البحرية والجوية .

ه - عقود استخدام الربابنة والملاحين في السفن والطائرات التجارية ..."

¹⁷⁹ دشريف غمام : مرجع سابق، ص 316 .

¹⁸⁰ البند (3) من قانون الاجراءات المدنية الاتحادي : " 3- ويكون الاختصاص في المواد التجارية التي يقع بدارتها موطن المدعي عليه او المحكمة التي تم الاتفاق أو نفذ كله أو بعضه في دائرتها أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها".

1- محكمة موطن المدعي عليه.

2- المحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه في دائرةها.

3- المحكمة التي كان يجب تنفيذ الاتفاق فيها.

خلاصة القول إن النزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي أعطت الحرية للمضرور في أن يختار بين خمسة محاكم، في حين أن النزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الوطني لا تعطي للمضرور للمضرور سوى ثلاثة خيارات.

المطلب الثالث : وسائل دفع المسؤولية وإنقضاء الدعوى

عملت الإتفاقيات الدولية على الموازنة بين مصلحة الراكب و الناقل الجوي، و تبعاً لذلك أجازت الحق في الإعتراض على المطالبة بالتعويض، و ترتبط هذه الدفوع ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تقوم عليه المسؤولية سواء أكانت مسؤولية شخصية أساسها الخطأ، أو مسؤولية موضوعية أساسها الخطر و تحمل التبعية.

تطبيقاً لذلك، ينبغي علينا دراسة وسائل الدفع التي أقرتها إتفاقية فارسو في 1929م (الفرع الأول) ، و من ثم وسائل الدفع التي جاءت بها إتفاقية مونتريال 1999م (الفرع الثاني) ، وكذلك يستطيع الناقل الدفع أمام المحكمة بعدم قبول الدعوى وذلك في عقد نقل البضائع فقط – و هو أمر لا يعنينا في هذا البحث – أو الدفع بسقوط دعوى المسؤولية و تقادمها (الفرع الثالث) إذ يشمل هذا الدفع كافة حالات مسؤولية الناقل الجوي بما فيها مسؤوليته عن الضرر الحاصل للركاب.

الفرع الأول : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسو في 1929م

تحديثا سابقاً عن أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسو، حيث أقرت الإتفاقية مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ المفترض في تنفيذ الناقل الجوي للالتزام المنشق من عقد النقل الجوي، فيفترض خطأ الناقل إذا أخل بالالتزام سلامة الركاب و تفترض حينها مسؤوليته و لا

يبقى أمامه سوى نفي الخطأ¹⁸¹ و قد كرست إتفاقية فارسو في طرفيتين لدفع المسؤولية إما بإثبات اتخاذ الناقل الجوي و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر (أولاً)، و خطأ المضرور (ثانياً).

أولاً : اتخاذ الناقل الجوي و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر و الإستحالة :

نصت الفقرة الأولى من المادة (20) من اتفاقية فارسو على عدم مسؤولية الناقل الجوي : (إذا أثبتت أنه و تابعوه قد اتخذوا كل التدابير الالزمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها). من الملاحظ أن الإتفاقية نصت على حالتين و هما : اتخاذ التدابير الضرورية (أ) ، و استحالة اتخاذ التدابير الضرورية (ب).

أ - اتخاذ الناقل و تابعيه كافة التدابير الضرورية :

كغيرها من نصوص اتفاقية فارسو، لم تأتِ بتفسير موضح لمعنى "التدابير الضرورية" و هو ما حدا بالفقهاء إلى تفسير معناها وفقاً لثلاث اتجاهات، كما يلي بيانه :

الاتجاه الأول : التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية :

ذهب بعض الفقهاء إلى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيراً حرفياً، بمعنى أن كل التدابير الضرورية الواجب اتخاذها من الناقل هي التي يمكنها موضوعياً أن تمنع وقوع الضرر، أو هي التي لو اتخذها الناقل لما وقع الضرر.

¹⁸² أو هي التي لو اتخذها الناقل لما وقع الضرر.

ووجهت عدة انتقادات لهذا الرأي، و منها :

(1) انتقد هذا الرأي على أنه تشدد بالنسبة للناقل الجوي، لأن الأمر مستحيل الإثبات في أغلب الأحيان، فيجدر أن يكون الناقل على علم بسبب الحادث و إثباته للتدابير الضرورية التي اتخذها.¹⁸³

¹⁸¹ د. محمود محمد عبانيه : مرجع سابق ، ص350.

¹⁸² د. عاشور عبالجود عبد الحميد : مرجع سابق، ص 124.

¹⁸³ د. وهبة بن ناصر : المسئولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، 2014م، ص 230.

(2) ينقص هذا الرأي من مضمون المادة (20) من اتفاقية فارسو في و ينافي غرضها، ذلك أن المادة المذكورة تتناول وسائلتين منفصلتين و هما اتخاذ التدابير الضرورية و استحالة اتخاذها، فلو كان القصد من وراء الوسيلة الأولى هي اتخاذ كافة التدابير التي من شأن اتخاذها أن يؤدي موضوعاً إلى منع وقوع الضرر لفقدت هذه الوسيلة معناها لأن حدوث الضرر يعني بحد ذاته عدم اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوعه.

(3) من ناحية أخرى يترتب على هذا التفسير قصر الوسائل التي بمقتضهاها يستطيع الناقل التخل من مسؤوليته على الوسيلة الثانية و هي استحالة اتخاذ التدابير الضرورية.¹⁸⁴

و قد أجمع الفقه على استبعاد التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية و ذلك بسبب الإنتقادات التي وجهت له إضافة إلى كونه يخل بمبدأ توازن بين مصلحة الناقل الجوي و مصلحة الراكب.

الاتجاه الثاني : التفسير الموسع لعبارة التدابير الضرورية :

يعتمد أنصار هذا الرأي على طبيعة إلتزام الناقل الجوي كأساس لتفسير عباره التدابير الضرورية الواجب اتخاذها من طرف الناقل الجوي و هو ما إذا كان إلتزام الناقل هو إلتزام ببذل عناء أو تحقيق نتيجة، و يراعى في ذلك ظروف الناقل الجوي و الإلتزامات الملقاة على عاتقه، و المعيار الذي تقاس به إلتزامات الناقل الجوي هو معيار الناقل الحريري، بحيث يعفى الناقل الجوي من المسؤولية متى ثبت أنه و تابعوه اتخذوا كافة التدابير الضرورية في مثل ظروف الناقل الحريري لتفادي الضرر.¹⁸⁵

¹⁸⁴ د.محمد فريد العرييني : مرجع سابق، ص 121.

¹⁸⁵ أ.د.طالب حسن موسى: مرجع سابق، ص 142 – 143.

و تبعاً لهذا الإتجاه ليس على الناقل سوى إثبات انتقاء الخطأ في حالة إذا ما عرف السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، فثبتت أنه اتخذ كافة التدابير الازمة لمنع وقوع هذا السبب، و مثال على ذلك لو حصل عطل في أحد محركات الطائرة فعلى الناقل إثبات صلاحية الطائرة وفقاً للقواعد و الشروط الفنية المتعارف عليها في قواعد الطيران المدني الدولي و أنها كانت وقت الإقلاع في حالة جيدة و مجهزة بكافة الأجهزة الضرورية، و أنها خضعت للمراقبة الدورية و أن قائدتها و جميع طاقمها مؤهلين قانونياً و مدربين، و يرجع تقدير كل ذلك إلى قاضي الموضوع¹⁸⁶

و هو الرأي الراجح لدى قضاء الدول التي تأخذ بالنظام الأنجلوأمريكي.

الإتجاه الثالث : التفسير المضيق لعبارة التدابير الضرورية :

لا يختلف هذا الإتجاه كثيراً عن الإتجاه السابق، بيد أن هذا الإتجاه لا يأخذ بطبيعة المسؤولية، حيث يشترط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أن يثبت سبب الحادث الذي نتج عنه الضرر، أو أن يثبت بأن هذا السبب نفسه لا يرجع إلى خطأ الناقل، و ذلك عن طريق إثبات أنه وتابعه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفاديها، و هذا الإتجاه يأخذ به قضاء الدول التي تعتمد على النظام اللاتيني.

وفي نهاية المطاف يتوافق هذا التفسير مع التفسير الموسع في فكرة انتقاء المسؤولية بمجرد إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لدفع سبب الحادث الجوي، و ذلك على خلاف التفسير الحرفي الذي يتطلب لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إثبات السبب الأجنبي، و مهما كان تفسير العباره فإن إتفاقية فارسو لم تشترط إثبات سبب الضرر، و لكن اكتفت بالنظر إلى مدى التزام الناقل و تابعيه بإتخاذ التدابير الضرورية.

و يثير تساؤل حول ماهية التدابير الضرورية التي يجب على الناقل إثباتها عند حدوث

عمل إرهابي لتتنفي معها مسؤوليته؟

¹⁸⁶ ياسمينة بشار: مرجع سابق، ص 98.

¹⁸⁷ د. محمد فريد العريبي : مرجع سابق، ص 124.

¹⁸⁸ ياسمينة بشار: مرجع سابق، ص 99.

¹⁸⁹ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 99.

حقيقةً لا توجد قواعد ثابتة يمكن الجزم بها بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأعمال الإرهابية، إلا أن المنظمات الدولية المهتمة بهذا الشأن اقترحت مجموعة من التدابير الضرورية اللازم إثباتها لدرء خطر الإرهاب الجوي، فمنها تدابير يجب أن تتخذ قبل عملية الإقلاع ، و تدابير يجب أن تتخذ أثناء عملية الطيران.

- **التدابير الضرورية الواجب اتخاذها قبل عملية الإقلاع :**

تسعى شركات الطيران المدني إلى تأمين مقصوراتها و التأكد من صلاحيتها للفيام بالرحلات الجوية، و ذلك على خلفية الإعتداءات التي طالتها منذ بداية السبعينيات و ترويع الآمنين المستقلين لقطاع النقل الجوي.

(1) توصيات منظمة الطيران المدني الدولي :

وضعت منظمة الطيران المدني الدولي بعض الإرشادات الخاصة بعمليات الإرهاب و

أوصت الناقل بإتباعها ، وهي¹⁹⁰:

1- حق الناقل الجوي في منع صعود أي راكب على متن الطائرة أو دخول حقيقته متى تبين له أن في ذلك ما يهدد أمن و سلامة الرحلة الجوية.

2- تزويد الطائرة بجهاز قياس مغناطيسي للكشف عن الأسلحة و مراقبة عملية التفتيش باستخدام جهاز الكشف عن المعادن و استيقاف الشخص الذي أعطى الجهاز إنذاراً بأنه يحمل مثل ذلك و إعادة تفتيشه.

و بناء على ذلك، إذا تعرضت الطائرة لعمل إرهابي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ذلك وفقاً لأحكام الإتفاقيات الدولية مالم يقدم الدليل على أنه أتخذ التدابير الضرورية في هذا الشأن، وهو ما قضت به المحاكم الأمريكية في قضية متعلقة بحادث اختطاف تعرضت له شركة بان أميرikan Pan American Airways بعد اقلاعها من مطار كراتشي الدولي، و قد أثبتت

¹⁹⁰د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 218-220

شركة الطيران المدعي عليها أنها اتخذت كافة الإجراءات الضرورية التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي.¹⁹¹

(2) الإلتزام بالتحذير :

يقع على عاتق الناقل الجوي أيضاً التزاماً بتحذير الركاب، و يمكن تعريف الإلتزام بالتحذير بأنه إلزام أي شخص بتحذير شخص آخر إذا ما تبين له وجود خطر حال و محقق يهدد الأخير في نفسه أو ماله¹⁹²، و لا يعتبر هذا الإلتزام من ضمن التدابير الضرورية، حيث يقصد به أن يكون الناقل الجوي على علم بإحتمالية تعرض الرحلة الجوية لحادث إرهابي و لكنه يعتقد أنه اتخاذ كافة التدابير الضرورية لذلك، و لكن يبقى على عاتقه إعلام و إبلاغ الراكب بذلك.

و قد أيد القضاء الأمريكي هذا الإلتزام، و ذلك في عدة قضايا عرضت عليه منها قضية شركة بان أميريكان Pan American Airways و التي تتخلص وقائعها في تعرض إحدى طائرتها لحادثة إنفجار و هي تحلق فوق منطقة لوكيربي بأسكتلندا، و ذلك بسبب إنفجار قبلة مدسوسة بأحد الأجهزة الإلكترونية في حوزة أحد ركابها، الأمر الذي أدى لوفاة 259 راكباً و 20 شخصاً من سكان المدينة، و قد تبين للمحكمة أن السلطات الألمانية و الإنجليزية و السفارية الأمريكية في بريطانيا قد تلقوا معلومات عن إحتمال وقوع هجوم إرهابي على طائرة تابعة لشركة بان أميريكان و أن الشركة ذاتها على علم بإحتمالية وقوع الهجوم.

و قد قالت الشركة أنها اتخذت كافة التدابير الضرورية لتفتيش الطائرة إلا أنها لم تتمكن من إكتشاف المتفجرات، و قد طالب المتضررين من المحكمة منهم تعويضاً كاملاً عن الضرر الذي لحقهم، و استجابت المحكمة لطلب المدعين بلزم الشركة بأن تؤدي التعويض الكامل للمضرورين و ذلك على أساس أن الناقل قد ارتكب خطأ إرادياً عندما تقاعس عن تحذير الركاب

¹⁹¹ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 221.

¹⁹² د. علاء التميمي عده : بحث مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، ص 25.

من مخاطر الإرهاب، على اعتبار أن هذه المخاطر استثنائية يجب تحذير الراكب منها حتى يحدد

¹⁹³ مصيره.

رأي الباحثة في الإلتزام بالتحذير :

يجب على الناقل تحذير الركاب من أضرار الإرهاب متى كانت هذه المخاطر محققة و صحيحة، ولا يكون الأمر كذلك إلا عند التعاون الكامل والمثمر بين شركات الطيران و الجهات الحكومية المسؤولة عن تأمين حركة الملاحة الجوية، فعندها يلتزم الناقل متى كان على علم محقق و مبني على تحريات و معلومات صحيحة بتحذير الركاب من خطر الإرهاب الذي يهدد الرحلة و إلغاء الرحلة الجوية حفاظاً على سلامة الركاب و الطاقم و أمن الملاحة الجوية.

و لا يكون الناقل ملتزماً بإعلام الركاب بالتهديدات الإرهابية متى كان الأمر مبنياً على بلاغات كاذبة لا يمكن التتحقق من صحتها، كون أن التحذيرات المبنية على البلاغات الكاذبة تؤدي إلى الإضرار بعمليات الملاحة الجوية و كذلك بالنسبة لشركة الطيران حيث يسعى الركاب إلى تفادى التعامل معها.

• التدابير الضرورية الواجب اتخاذها أثناء عملية الطيران :

بعد إقلاع الطائرة يكون قائدتها هو المسيطر الوحيد عليها، فهو يتمتع وفقاً لمنصبه بسلطات واسعة اتجاه الطاقم و الركاب، فهو المسؤول عن الطائرة بالتعاون مع برج المراقبة في المطار من الناحية الفنية إذ يقوم البرج بوضع خطة الطيران و خط سير الرحلة و تحديد السرعات و مستويات الإرتفاع و غيرها من الأمور الفنية، و كذلك يكون القائد على اتصال دائم بالناقل الجوي لمنحه التعليمات الإدارية، و بعد إبرام إتفاقية طوكيو 1963م بشأن ما يقترف من جنایات و أفعال أخرى على متن الطائرات¹⁹⁴، منح قائد الطائرة سلطات أوسع لاتخاذ التدابير و

¹⁹³ د. علاء التميمي عبده: مرجع سابق، ص 27.

¹⁹⁴ انضمت إليها دولة الإمارات في 9/3/1981م بموجب المرسوم الإتحادي رقم (9) لسنة 1981م.

الإجراءات الالزمة لحفظ سلامة الطائرة و الأشخاص و الأموال الموجودة على متنها وذلك وفق المادة (6) من الإتفاقية¹⁹⁵.

و كذلك هو موقف المشرع الإماراتي بنصه في المادة (11) من قانون الطيران المدني حيث أعطى الناقل الجوي سلطات واسعة باتخاذ التدابير الضرورية لحفظ النظام على متن الطائرة، و هو بذلك جاء بنص مطلق و تقدير أفعال قائد الطائرة ما إذا كانت بغرض حفظ النظام من عدمه يرجع لقاضي الموضوع.

ب - استحالة اتخاذ الناقل و تابعيه التدابير الضرورية:

نصت المادة (20) من اتفاقية فارسو في على ما يلي : (أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها) و بذلك لا يسأل الناقل الجوي متى أثبتت استحالة اتخاذ التدابير الضرورية، غير أنه أمام سكوت الإتفاقية عن تبيان معنى الإستحالة، فقد ذهب شراح القانون الجوي إلى اعتماد فرضيتين و هما : القوة القاهرة (أ) ، و فعل الغير (ب).

(أ) القوة القاهرة :

يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي كل حدث خارجي لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه يجبر الشخص أمام إستحالة مطلقة في تنفيذ إلتزامه¹⁹⁶. و يقصد بالإلتزام هنا إلتزام الناقل بضمان سلامة الركاب، فإن حصلت قرة قاهرة أدت إلى وقوع أضرار بدنية أو نفسية للركاب يعفي الناقل من المسؤولية.

¹⁹⁵ المادة (6) من اتفاقية طوكيو : 1 - يجوز لقائد الطائرة عندما تكون لديه اسباب وجيهة للاعتقاد بارتكاب او احتمال ارتكاب جنائية او فعل كما هو وارد في مادة 1 فقرة 1 من قبل اي شخص على متنها ان يفرض على مثل هذا الشخص اجراءات معقولة بما فيها اية ضوابط لازمة .

أ - لحماية سلامة الطائرة او ركابها او ممتلكاتها
ب - لحفظ النظام والانضباط على متنها او

ج - لتمكنه من تسليم هذا الشخص إلى جهات الاختصاص او انزاله وفقا لاحكام هذا الفصل .
2 - يجوز لقائد الطائرة ان يطالب او يفوض افراد طاقم الطائرة بتقديم العون بدون مطالبة الركاب بتقديم العون في ضبط اي شخص يحق له ان يضبطه ويجوز لأي من افراد طاقم الطائرة ايضا ان يتخذ الاجراءات الوقائية المعقولة بدون ان يلحق مثل هذا التقويض عندما تكون لديه اسبابا وجيهة للاعتقاد بضرورة اتخاذ مثل هذا الاجراء بشكل فوري لحماية سلامة الطائرة او ما تحمله من ركاب او ممتلكات .

¹⁹⁶ المادة (11) من قانون الطيران المدني الإماراتي : (قائد الطائرة مسؤول عن تشغيلها و سلامتها بمن عليها في أثناء فترة الطيران، و له سلطة اتخاذ التدابير الالزمة لحفظ النظام على متنها، و عليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن) ، النص يوافق المادة (14) من قانون الطيران المدني المصري .
¹⁹⁷ د. عدنان سرحان : مرجع سابق، ص 116.

و في مجال النقل الجوي تتجسد القوة القاهرة في عوامل الطبيعة أو المخاطر الجوية كهرب عواصف ثلجية أثناء الرحلة بالرغم من إحاطة الناقل بالنشرات الجوية والأرصاد التي ضمنت له سلامة الرحلة الجوية، و يكلف حينها الناقل الجوي بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة قاهرة، و عليه إثبات أنه و تابعوه اتخذوا كافة الإحتياطات الازمة إلا أنه استحال عليهم درء الضرر، و أنه و تابعوه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال كان سبباً أو ساهماً في وقوع الحادث¹⁹⁸. و لكن يحدث أحياناً خلل فني بالطائرة أو عيب ذاتي فهل يعتبر العيب الخفي في

الطائرة من قبيل القوة القاهرة؟

يميل أغلب الفقه إلى إعطاء العيب الخفي ذات وصف القوة القاهرة، بحيث إذا ثبتت الناقل الجوي و تابعوه أنهم اتخذوا التدابير الضرورية وأن الحادث مرجعه عيب ذاتي ليس له أية دلائل سابقة أعفي الناقل من المسؤولية. و لكن يجب عدم الخلط بين العيب الذاتي و التلف الناجم عن طول الإستعمال، فلا يغفر الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للركاب عند وقوع حادث بسبب عدم الصيانة و تتعقد المسؤولية المدنية في مواجهته¹⁹⁹.

(ب) فعل الغير :

قد يكون فعل الغير هو الوحيدة المنتج للضرر، و يؤدي قيامه إلى إنقاء مسؤولية الناقل

الجوي بتوافر شرطين :

- 1- أن يكون الغير أجنبياً عن الناقل الجوي لا تربطه به أي علاقة عقدية أو تبعية أو إشراف لقيام بعملية النقل الجوي، فلا يدخل ضمن عباره الغير أفراد الطاقم الجوي و كل من في حكمهم، بينما يعتبرون من الغير إداري و عمال المطار و الإدارات الحكومية المتواجدة في المطار من الجمارك و إدارة الجنسية و الإقامة و شؤون الأجانب.

¹⁹⁸ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 100 – 101.

¹⁹⁹ د.أحمد بن إبراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 447 – 448.

2- أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في وقوع الحادث، و يتمثل ذلك في إتيان الغير فعل يتصرف بصفات القوة القاهرة من حيث عدم إمكانية الدفع والتوقع.²⁰⁰ و مثال على ذلك إطلاق شخص النار من على سطح بناء على الطائرة عند استعدادها للهبوط مما أدى إلى إصابة الركاب، و لا يشترط أن يكون الغير معروفاً لدى الناقل فيعفى الناقل من المسئولية حتى وإن كان الغير مجهولاً.

و لكن يثور التساؤل في مدى اعتبار العمليات الإرهابية سبباً أجنبياً يعفي الناقل من المسئولية ؟

يعتبر الدفع باستحالة درء خطر الإرهاب من أهم الدفوع القانونية التي يتمسك بها الناقل الجوي للتخلص من مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن العمليات الإرهابية حيث أنه استحال عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. و لكن جاء رد المحاكم الأمريكية و الفرنسية على أن الحوادث الإرهابية لم تكن معروفة سابقاً أي الناقل لم يكن يتوقعها و لم يكن في استطاعتها دفعها، غير أن الحال قد تغير الآن حيث أصبح النقل الجوي هدفاً للإرهابيين، و وبالتالي أدى تكرار الحوادث إلى تخلف شرط عدم التوقع في الحوادث الإرهابية و ترتب عليه مسؤوليته.²⁰¹

ثانياً : خطأ المضرور :

جاءت إتفاقية فارسو في وأعطت الناقل الجوي الحق في دفع المسئولية متى أثبتت أن خطأ الشخص المضرور أدى إلى وقوع الضرر، وذلك وفقاً للمادة (21) من الإتفاقية حيث نصت على : " إذا أثبتت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها."

²⁰⁰ ياسمينة بشار : مرجع سابق، ص 101.

²⁰¹ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 238-240.

من الملاحظ من نص المادة السابقة أن إتفاقية فارسوبي لم تبين المقصود بخطأ المضرور، وإنما أحالت ذلك إلى القوانين الوطنية للمحكمة المختصة بنظر النزاع ، و تختلف القوانين الوطنية في نظرتها إلى خطأ المضرور فمنهم من يراها سبباً كاملاً لإعفاء الناقل من المسؤولية و هو ما يأخذ به القانون الأمريكي و القانوني الإنجليزي، و منهم من يراها سبباً مخففاً للمسؤولية و توزع المسؤولية بين المضرور و الناقل لكل منهما بقدر مساهمة خطئه في إحداث الضرر و هو موقف القانون الفرنسي و القانون المصري و القانون الإماراتي.

ويمكن القول إن فعل المضرور هو السبب الوحيد المنتج للضرر أو قد يشترك في احداث مع فعل الناقل، و عليه ينبغي علينا التفرقة بين جزئيتين :

(1) إذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد للضرر :

إذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد المنتج للضرر فإن المسؤولية المدنية تنتفي في مواجهة الناقل الجوي، كما لو تعرض المضرور للإختناق جراء تسربه إلى مكان شحن أمنعة المسافرين،²⁰² وهذا ما نصت عليه صريح المادة (287) من قانون المعاملات المدنية : " اذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشا عن سبب اجنبي لا يد له فيه كافة سماوية او حادث فجائي او قوة فاشرة او فعل الغير او فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان مالم يقض القانون او الاتفاق بغیر ذلك " .

(2) اشتراك فعل المضرور مع الناقل الجوي في احداث الضرر :

قد يساهم المضرور بفعله في إلحاد الضرر بنفسه مع فعل الناقل الجوي، حيث يعد ذلك سبباً لإعفاء الناقل الجوي جزئياً من الضمان و ذلك بقدر مساهمة المضرور في احداث

²⁰²د. عيسى غسان ربيسي : مرجع سابق ، ص159.

الضرر²⁰³، حيث أجازت المادة (290) من قانون المعاملات المدنية للقاضي أن ينقص مقدار الضمان في هذه الحالة²⁰⁴.

ولكن ماذا لو تعرضت الطائرة لعملية إرهابية جعلت المضرور يأتي سلوكاً اتجاه الإرهابي جعله يتعرض لضرر؟ فهل يعتبر من قبيل خطأ المضرور؟

لم تعرض مثل هذه المسألة على القضاء، غير أن العدالة تقضي إلا يعتبر سلوك المضرور أثناء العمليات الإرهابية سبباً يعفي الناقل من المسؤولية و ذلك بسبب الحالة العصبية و النفسية التي يدخل بها من خوف و هلع، فلو أصيب أحد الركاب أثناء الإعتداء الإرهابي لمحاولته إنقاذ راكب آخر أو غيره من الأسباب فلا يعتبر ذلك خطأ من جانبه يعفي الناقل من المسؤولية.²⁰⁵

الفرع الثاني : وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م

جاءت إتفاقية مونتريال 1999م بغرض القضاء على التضارب الحاصل بين التشريعات الوطنية فيما يخص المسؤولية المدنية للناقل الجوي و ذلك تلبية لرغبة المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية ثابتة و موحدة للنقل الجوي الدولي، و بذلك وفقت هذه الإتفاقية بين نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي القائمة على الخطأ المفترض ، و المسؤولية الموضوعية القائمة على المخاطر و تحمل التبعية. و قد نصت على طرق دفع المسؤولية في المادة (20) : " اذا اثبت الناقل ان الضرر قد نجم او اسهم في حدوثه ، اهمال او خطأ او امتناع الشخص المطالب بالتعويض ، او الشخص الذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الاموال او الخطأ او الامتناع قد سبب الضرر او اسهم في حدوثه .
و اذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب او اصابته شخص آخر غير الراكب ، يعفى الناقل

²⁰³ د. عدنان سرحان : المصادر غير الإرادية في الالتزام، اثراء للنشر والتوزيع، ط 1 ، 2010م، ص119.

²⁰⁴ المادة (290) من قانون المعاملات المدنية : " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار الضمان أو لا يحكم بضمان ما إذا كان المتضرر قد اشترى بفعله في إحداث الضرر أو زاد فيه".

²⁰⁵ د. يحيى أحمد البنا : مرجع سابق، ص 253.

كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت ان حدوث الضرر أو الاسهام في حدوثه قد حصل نتيجة اهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب".

وضع النص السابق سبباً عاماً للإعفاء من المسؤولية يسري على جميع عقود النقل المبرمة سواء أكانت عقد نقل أشخاص أو بضائع بغض النظر بما إذا كانت المسؤولية شخصية أو موضوعية، و هو جاء بسبب واحد لدفع المسؤولية وهو خطأ الشخص المضرور و إهماله أو امتناعه، فيعفى الناقل كلياً من المسؤولية فيما لو ثبت أن فعل المضرور هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، و يعفى الناقل جزئياً في حال كان خطأ الناقل قد ساهم في حدوث الضرر.²⁰⁶

إلى جانب هذا النص المطلق، جاءت الإتفاقية في مادتها (21) و نصت على وسائل خاصة لدفع مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل للركاب ، وهي راعت في ذلك التفرقة بين نظامي المسؤولية الشخصية و المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي، حيث نصت على أن :

"1 - فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100 000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته او ان

يحد منها .

2 - فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100 وحدة حقوق المنصوص عليها في المادة (20) و هو خطأ المضرور.²⁰⁷

أما الفقرة الثانية وهي التي يطالب فيها المضرور بتعويض يجاوز مائة ألف وحدة نقد،

وتكون فيها مسؤولية الناقل الجوي مبنية على أساس الخطأ المفترض ، فقد أعطت الإتفاقية الحق

للناقل بدفع مسؤوليته و في حالتين :

(1) إذا ثبت أن الضرر لم يكن نتيجة خطأ و إهمال أو امتناع من جانب الناقل و تابعيه ، و يعني ذلك أنه اتخاذ هو و تابعوه و وكلائه جميع التدابير الازمة لتقادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ تلك

²⁰⁶د. محمود محمد عابنه : مرجع سابق ، ص352.

²⁰⁷يسمينة بشار : مرجع سابق، ص 110.

التدابير، و يلاحظ في هذا الصدد أن نفي خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه يكون وفق معيار موضوعي و هو الناقل العادي الذي يوجد في ذات ظروف الناقل المدعي عليه.²⁰⁸

(2) إذا أثبتت أن الضرر كان بسبب خطأ الغير، و يقصد شخص لا يرتبط بالناقل بأي علاقة قانونية، و يتبعه على الناقل إثبات أن هذا الخطأ كان هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، فإذا ثبت أن خطأ الناقل قد ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر إنلزم الناقل بدفع التعويض.²⁰⁹ و يأخذ خطأ الغير إحدى الصور الآتية²¹⁰:

أ- أن يكون فعل الغير هو الوحيد المنتج للضرر :

يقصد بذلك أن يكون فعل الغير السبب الوحيد في إحداث الضرر، و يجب ألا يكون الغير من بين الأشخاص الذين

يعتبر المدعي عليه مسؤولاً عنهم، أي لا يكون أحد أفراد الطاقم الجوي. و ليس من الضروري أن يكون الغير معروفاً فقد يقوم الدليل على إرتكابه خطأ و هروبه إذ يبقى هذا السبب مؤثراً في مسؤولية الناقل الجوي.

ب- اشتراك خطأ الناقل الجوي مع خطأ الغير :

قد يشترك خطأ الناقل الجوي مع خطأ الغير، حينها تكون المسئولية بالتساوي بين الناقل و الغير، إذ يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن نصف الضرر و الغير عن النصف الآخر.

²⁰⁸ د.محمد السيد الفقي ، د.محمد فريد العريني : قانون النقل، مرجع سابق، ص 313.

²⁰⁹ د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 481.

²¹⁰ د.عبدالرزاق أحمد السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول نظرية الإلتزام بوجه عام، منشأة المعارف، 2004م، ص 753-758.

تـ- استغراق أحد الخطأين للأخر :

إذا كان لكل من خطأ الناقل الجوي و خطأ الغير سبباً في إحداث الضرر، و لكن استغرق أحد الخطأين الآخر اعتبار الخطأ المستغرق هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، فإذا استغرق خطأ الناقل الجوي خطأ الغير اعتبار الناقل هو المسؤول الوحيد في مواجهة المضرور، و العكس صحيح فإذا استغرق خطأ الغير خطأ الناقل الجوي انتفت مسؤولية الآخر و قامت مسؤولية الغير في مواجهة المضرور.²¹¹

ثـ- اشتراك خطأ الناقل الجوي و خطأ المضرور مع خطأ الغير :

قد يشترك في احداث الضرر خطأ من جانب الناقل الجوي، و خطأ ثانٍ من جانب المضرور، و خطأ ثالث من جانب الغير، ففي هذه الحالة يتحمل المضرور ثلث الضرر، على أن يتحمل الناقل الجوي و الغير متضامنين ثلثي الضرر.

الفرع الثالث : الدفع بسقوط دعوى المسؤولية و تقادمها

أجازت الاتفاقيات الدولية و المشرع الإماراتي الدفع بسقوط الدعوى، أو كما جاء المصطلح في قانون المعاملات التجارية الإماراتي بعدم سماع الدعوى، و إن اختلفت المصطلحات إلا أن المقصود بها مرور فترة من الزمن لا يستطيع بعدها المضرور رفع دعواه على الناقل الجوي حيث يسقط حقه في رفعها.²¹²

و يجب علينا في هذا الصدد أن نفرق بين سقوط الدعوى و سقوط الحق، إذ أن مرور الزمن مهما استطال لا يؤثر على الحقوق، فلا يؤدي سكوت المضرور عن المطالبة بحقه مهما طال إلى إسقاط هذا الحق وذلك إعمالاً لحديث الرسول صلى الله عليه و سلم : (لا يبطل حق امرئ مسلم و إن قدم) و ذلك أمر مجمع عليه من المذاهب الأربعة. و لكن مراعاة لمصلحة

²¹¹ د. محمد حسين علي الشامي: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري و اليمني و الفقه الإسلامي، دار النهضة العربية، 1990م، ص 619 – 620.

²¹² د. شريف غنام : مرجع سابق، ص 326.

الأطراف تسقط الدعوى بعد مرور الزمن المقرر قانوناً إذا لم يطالب المضرور بحقه أمام القضاء.²¹³

و بذلك نصت اتفاقية مونتريال 1999م على سقوط دعوى المسؤولية في المادة (35) : "

1- يسقط الحق في التعويض اذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول الى نقطة

المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب ان تصل فيه الطائرة ، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية

النقل .2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة ."

وكذلك فعل المشرع الإماراتي في نص المادة (370) من قانون المعاملات التجارية

الاتحادي إذ نص على : " لا تسمع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي أو أحد تابعيه بمرور

سنتين من يوم وصول الطائرة أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه أو من وقت توقف النقل.

تطبيقاً للنصوص سالفة الذكر، تبدأ مدة احتساب السنتين من تاريخ²¹⁴ :

1- وصول الطائرة إلى نقطة المقصد ، سواء وصلت في ميعادها أو متأخرة. و بذلك لو كان من المقرر

وصول الطائرة إلى وجهتها مساء يوم الأحد، إلا أن حصل عطب فني جعلها تهبط إضطرارياً في إحدى

الدول ثم أكملت مسيرها و وصلت وجهتها مساء يوم الثلاثاء، فإن مدة السنتين تبدأ بالاحتساب من مساء

يوم الثلاثاء، وليس من اليوم المقرر لوصولها في عقد النقل الجوي.

2- التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، والمقصود في هذه الحالة هو عدم وصولها لوجهتها لسبب

ما، كما لو

استهدفت الطائرة بعيبة ناسفة، وبذلك يبدأ احتساب السنتين من التاريخ المقرر في عقد النقل الجوي

لوصول الطائرة إلى مقصدها.

3- تاريخ التوقف عن النقل في حال امتناع الناقل عن المضي في تنفيذ عقد النقل لأي سبب كان.

²¹³د. جلال محمد ابراهيم : النظرية العامة للالتزام أحکام الإلتزام ، مكتبة الجامعة، ط 1 ، سنة 2006، ص 624.

²¹⁴د. عيسى غسان ربيسي : مرجع سابق ، ص237.

و ثار جدل فقهي حول الطبيعة القانونية لمدة السنطين، والتي وردت في اتفاقية فارسو في المادة (29)²¹⁵ والتي تطبق المادة (35) من اتفاقية مونتريال 1999م سالفه الذكر ، من حيث اعتبارها مدة تقادم أو مدة سقوط الدعوى، وهناك اتجاهين:

الاتجاه الأول : تعتبر مدة تقادم لدعوى المسؤولية :

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المدة المنصوص عليها – السنطين – هي مدة تقادم، وبالتالي تسري عليها أحكام الوقف والانقطاع، و حجتهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى – البري و البحري – يجب ان ترفع خلال فترة قصيرة و التي تعتبر دائماً فترة تقادم، فلا يوجد مبرر لاختلاف النقل الجوي عن سائر أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة

تنفيذ.²¹⁶

الاتجاه الثاني : تعتبر مدة سقوط دعوى المسؤولية :

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المدة هي مدة سقوط الدعوى، و لا يرد عليها أحكام الوقف والانقطاع، وللقارضي أن يحكم بالسقوط من تلقاء نفسه، و حجتهم في ذلك أن النص استخدم لفظ السقوط صراحةً وبالتالي لا يجوز الاجتهاد مع وضوح النص. وكذلك ان التقادم يخص لقوانين الوطنية مما يؤدي إلى اختلاف شروطه وانقطاعه وقواعد احتسابه مما ينافي هدف الاتفاقية في توحيد أحكام النقل الجوي، بينما اعتبارها مدة سقوط ينفي هذا التناقض، وهو الرأي الراجح فقاً

وقضاء.²¹⁷

²¹⁵المادة (29) من اتفاقية فارسو : " 1 - تقام دعوى المسؤولية في بحر سنطين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل والا سقط الحق في رفع الدعوى . 2- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار اليها."

²¹⁶د.أحمد بن ابراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص 664.

²¹⁷د. وهبة بن ناصر : مرجع سابق، ص 274.

المبحث الثاني : أحكام التعويض في ظل الاتفاقيات الدولية و التشريع الإماراتي

لما كان المضرور يلجأ للقضاء بغية التعويض، فقد أقرت الاتفاقيات الدولية أحكاماً للتعويض، إذ وضعت حداً أقصى للتعويض في حالات محددة حسراً لا يلتزم الناقل إلا في حدوده وهذا ما يسمى بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، غير أن المجتمع الدولي الذي يسعى لموازنة المصالح أقر في الاتفاقيات الدولية مبدأ مغايراً بحيث جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في بعض الحالات.²¹⁸ وعلى غرار الاتفاقيات الدولية أخذ المشرع الإماراتي بالمسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالات محددة والمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في حالات أخرى.

وتطبيقاً لذلك سيتناول هذا الفصل أحكام التعويض في ظل اتفاقية مونتريال وفي التشريع الإماراتي (المطلب الأول) ، ثم بعد ذلك مبدأ إلتزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية (المطلب الثاني).

المطلب الأول : أحكام التعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999م و في التشريع الإماراتي

بدأت فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسو في 1929م، إذ جعلت للناقل والراكب الخيار في الاتفاق على تحديد مبلغ التعويض ولكن يجب ألا يقل عن الحد الأدنى المقرر في الاتفاقية بمبلغ 125 ألف فرنك ذهبي²¹⁹ ويشمل الفرنك 5.65 مليجرام ذهب عيار 900 في ألف²²⁰، وكان المقصود من وراء اختيار الفرنك الفرنسي هو توحيد العملة للتعويض²²¹، إلا أن ذلك لقي عدة اشكاليات فالاتفاقية لم تحدد سعر الصرف الذي يجب أن يكون عند التحويل من

²¹⁸ د. عيسى غسان ربيسي : مرجع سابق ، ص 177 – 178.

²¹⁹ الفقرة (1) من المادة (22) من اتفاقية فارسو : (في حالة نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك على انه في الحالة التي يحيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ان يكون التعويض في صورة عائدات دورية (مرتب) فلا يجوز ان يزيد رأس المال عن الحد المذكور . ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل ، ان يحدد المسئولية مبلغاً اكبر).

²²⁰ الفقرة (4) من المادة (22) من اتفاقية فارسو : (ويكون تقدير المبالغ المبينة اعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 65 مليجرام من الذهب عيار 900 من الاف من الذهب الخالص . ويمكن تحويل هذه المبالغ الى أي عملة وطنية بأرقام خالية من الكسور).

²²¹ يعادل التعويض حالياً 120 ألف يورو.

الفرنك إلى العملات الوطنية الأخرى، كذلك أن سعر الذهب عرضة لتدخل السلطات الفرنسية آنذاك فقد يتم رفع قيمته أو خفضها، وبالتالي لا يمكن ربط تعويض المضرور في أنحاء العالم فيما

تراه الحكومة الفرنسية صواباً لسياساتها المالية.²²²

و عليه استبعدت اتفاقية مونتريال 1999م الفرنك الفرنسي للتحويل إلى العملات الوطنية و تم تكوين نظام جديد و هو وحدات حقوق السحب الخاصة لاحتساب قيمة التعويض حيث جعلت مسؤولية الناقل محدودة في حالات معينة، وهو ما سيتم عرضه لاحقاً (الفرع الأول) ، ثم سنتطرق لتحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون الإماراتي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999م

نصت اتفاقية مونتريال 1999م في مادتها (21) على أن : (1- فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته او ان يحد منها . 2 - فيما يتعلق بالاضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبتت ما يلي :

أ - ان هذاضرر لم ينشأ عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو

وكلاه ،

ب - او ان هذاضرر نشأ فقط عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير).²²³

وحدات حقوق السحب الخاصة هي عبارة عن وحدة قياس نقدية نادي بها صندوق النقد الدولي و تم تقويمها على أساس سلة من العملات الستة عشر دولة من أعضاء الصندوق على أساس القوة الشرائية لهذه الوحدات كونها تبقى مرتبطة بقيمة العملات الرئيسية لكبرى دول العالم،

²²² د. محمود محمد عابينه : مرجع سابق، ص 366 – 367.

²²³ الفقرة (1) من المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م: (كون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لاصابة جسدية ، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الاصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو اثناء أي عملية من عمليات سعود الركاب أو نزولهم).

و هي أصل إحتياطي أنشأه صندوق النقد الدولي عام 1969م نتيجة فلق الأعضاء من عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك و النمو المتوقع في الاحتياطيات الدولية لدعم التجارة الدولية، و كانت أهم الأصول الاحتياطية حينها هي الذهب و الدولار الأمريكي، و تعرف وحدات حقوق السحب الخاصة بالذهب الورقي. وتعادل كل وحدة تقريباً 105 دولار أمريكي.²²⁴

الأصل في التعويض أن يكون بمقدار الضرر، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999م و ما سبقها من اتفاقيات خرجمت عن ذلك بأن جعلت مبلغ التعويض محدد لموازنة المصالح، و سبق و أن بينا أن الاتفاقية وضعت نظاماً ذو مستويين بالنسبة للأضرار الحاصلة للراكب، و ذلك على النحو الآتي :

أولاً : الأضرار التي تصيب الراكب في المستوى الأول :

يقصد بها إصابة الراكب أو وفاته و مطالبة من يملك الحق بالتعويض الذي يجاوز مائة ألف وحدة حقوق السحب الخاصة، و يستطيع الناقل الجوي في هذه الحالة دفع المسؤولية إذا ثبت أن الضرر لم ينشأ عن الاعمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، أو أن يثبت أن الضرر نشأ فقط عن الاعمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير و ذلك كما سبق بيانه.

ثانياً : الأضرار التي تصيب الراكب في المستوى الثاني :

يقصد بها إصابة الراكب أو وفاته و مطالبة من يملك الحق بالتعويض الذي لا يجاوز مائة ألف وحدة حقوق السحب الخاصة، و في هذه الحالة لا يستطيع الناقل الجوي التوصل من المسؤولية.²²⁵

خلاصة القول إن الاتفاقية أجازت للناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته في المستوى الثاني و لم تسمح بذلك في المستوى الأول.

²²⁴د. محمود محمد عبانيه : مرجع سابق، ص 367 – 368.
يعادل سعر الوحدة تقريباً 400 درهم إماراتي.

²²⁵د. حمد الله محمد حمد الله : مرجع سابق، ص 168 – 169.

الفرع الثاني : تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون الإماراتي

نص المشرع الإماراتي على حدود التعويض في الفقرة الأولى من المادة (359) من قانون المعاملات التجارية الاتحادي رقم (18) لسنة 1993م : (لا يجوز في حالة نقل الاشخاص أن يقل التعويض الذي يحكم به على الناقل عند وفاة الراكب أو اصابته عن مقدار الديمة الشرعية المقررة ، ويجوز الاتفاق على تجاوز هذا المقدار).)

تطبيقاً للنص سالف الذكر، و خلافاً على ما جاء في اتفاقية مونتريال 1999م جعل المشرع الإماراتي للتعويض حداً أدنى و ليس حداً أقصى كما فعلت الاتفاقية، إذ لم يسمح أن يقل مقدار التعويض عن الديمة الشرعية المقررة في القانون رقم (17) لسنة 1991م بشأن تحديد مقدار الديمة الشرعية للمتوفى خطأ من الأشخاص وتعديلاته 226، و لكن أجاز الاتفاق على زيادة التعويض عن هذا الحد، بمعنى أن التشديد في مسؤولية الناقل الجوي جائز بعكس التخفيف منها غير جائز.²²⁷

و هذا ما أكدت عليه أحكام النقض في الدولة، إذ صدر الطعن رقم (172) لسنة 2009م من محكمة تمييز دبي يفيد بأن المادة (273) من قانون المعاملات التجارية مفادها اذا كان النقل دولياً فلا تسري عليه أحكام هذا القانون، و انما تسري عليه أحكام الاتفاقيات الدولية المعمول بها في الدولة و منها اتفاقية فارسو في 1929م و اتفاقية مونتريال 1999م، إلا أن مفاد المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 تشرط لتطبيق الاتفاقية أن تكون نقطة المغادرة وفقاً للعقد المبرم في إقليم دولة موقعة عليها أو منضمة لها، أو نقطة المقصد النهائي واقعة في إقليم دولة موقعة أو منضمة لاتفاقية، أو أن تكون نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة موقعة عليها أو منضمة و إن كان هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن هذه الدولة موقعة أو منضمة لاتفاقية، و من المقرر أن أمر توقيع الدولة أو انضمامها لاتفاقية لا يعدو كونه واقعة مادية يتبع إقامة الدليل عليها لتطبيق الاتفاقية. و لما كان المدعى لم يقدم الدليل فقد طبقت

²²⁶ تقدر الديمة الشرعية في القانون الإماراتي بمائتي ألف (200,000) درهم.

²²⁷ دشريف غنام : مرجع سابق، ص 338 – 339.

المحكمة أحکام قانون المعاملات التجارية و قررت بأن الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده أو نزوله من الطائرة، و لا يجوز أن يقل التعويض الذي يحكم به على الناقل عند وفاة الراكب أو إصابته عن مقدار الديمة الشرعية المقررة، و يجوز الاتفاق على تجاوز هذا المقدار.²²⁸

المطلب الثاني : مدى التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية

تعددت الاتجاهات الفقهية التي تقضي بالتزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية

من مؤيد للفكرة و معارض لها، وذلك من خلال اتجاهين²²⁹:

(أ) الاتجاه الأول : عدم مسؤولية الدولة عن تعويض ضحايا العمليات الإرهابية :

يرى أنصار هذا الاتجاه عدم التزام الدولة بإنشاء أنظمة تعويضية خاصة بضحايا العمليات الإرهابية، و الاكتفاء بما تقدمه من خدمات جوهرية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتوفير الحياة الكريمة للمواطنين كالتأمينات الاجتماعية و الصحية و المساعدات العامة و غيرها من الخدمات، و يستند أنصار هذا الرأي إلى الحجج الآتية :

1- ليس هناك أسباب كافية للتمييز بين الأضرار التي تصيب ضحايا الإرهاب و الأضرار التي تسببها لهم الحوادث و الأمراض و مخاطر العمل، فيجب أن يتساوى جميع المضرورين من أفراد المجتمع دون تمييز.

2- تصطدم فكرة التعويض بصعوبات عدة تجعل تحقيقها أمراً عسيراً، منها صعوبة مواجهة حالات الغش و التحايل التي يقوم بها الأفراد للحصول على التعويض.

²²⁸ عيسى بن حيدر : مرجع سابق، ص 26 – 36.

²²⁹ د.أحمد علي مجاهد : المسؤولية عن تعويض ضحايا الإرهاب رؤية أمنية، 2012م، ص 24 – 31.

3- انشاء صندوق للتعويض و التزام الدولة بتمويله يضعف الاحساس بالمسؤولية لدى الجناة أو المسؤول عن التعويض مما يقلل من أمر الردع العام.

4- إن في تقرير نظام تعويض الدولة لضحايا العمليات الإرهابية اعترافاً ضمنياً من جانب السلطات العامة بفشلها في مكافحة الجريمة الإرهابية.

(ب) الاتجاه الثاني : التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية :

يرى أنصار هذا الاتجاه أن معدلات العمليات الإرهابية في ازدياد، و بالتالي زيادة عدد

الضحايا الذين لا يتمكنون من الحصول على التعويض، و حجتهم في ذلك²³⁰

1- إن دور الدولة الحديثة هو حماية الأفراد، وأن تحظر عليهم حمل السلاح و حيازته من أجل القصاص و الانقام، ويقع على عاتقها حماية كل فرد في المجتمع، و بالتالي لا تكون الدولة ملتزمة فقط بمعاقبة الجاني و لكن أيضاً تعويض الضحايا.

2- إن الدولة تسعى إلى معاقبة الجناة حال إرتكابهم الأفعال الإجرامية، و تنفذ الحكم الصادر بحقهم، و عندما لا يستطيع المضرور اللجوء للقضاء للمطالبة بالتعويض لاسيما إذا كان الجاني أو المسؤول معسراً.

و لكي تقوم الدولة بدفع التعويض عليها ان تنشئ صندوقاً عاماً لتعويض ضحايا الإرهاب، يمول من قيمة الأموال المصدرة و الغرامات التي تحصلها، و هي تقوم بذلك بمقتضى احساسها بالمسؤولية الاجتماعية في مواجهة الإرهاب.

و من الجدير ذكره أن فرنسا أخذت بهذا الاتجاه بتأسيسها صندوق الضمان الخاص بضحايا الإرهاب و ذلك وفقاً لقانون 9 سبتمبر 1986م، و يقوم الصندوق بتعويض المضرور بصرف النظر عن معرفة الضامن أو المسؤول، فهو نظام اجتماعي لضمان الأضرار التي يخلفها

²³⁰ د.أحمد علي مجاهد : مرجع سابق ، ص 30.

الحادث الإرهابي، و يمول الصندوق من شركات التأمين إذ تلتزم بدفع مبلغ 0.76 يورو عن كل عقد تأمين يتم إبرامه، وحصيلة ذلك حوالي 30 إلى 35 مليون يورو سنوياً.

فضلاً عن ذلك فإن الصندوق يتلزم بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تقع على أقليم فرنسا بغض النظر عن جنسية المضرور سواء كان فرنسيًا أو أجنبىًّا، و كذلك يتلزم الصندوق بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تقع خارج فرنسا شريطة أن يكون المضرور فرنسيًّا و له موطن دائم في فرنسا أو إذا كان يقيم في الخارج بصفة منتظمة و لكنه على اتصال دائم بالقنصليات الفرنسية.²³¹

أما المشرع الكويتي فكان له رأي آخر، إذ اعتبر أن الدولة لا يمكنها أن تلتزم بالضمان، إلا في حالة عدم معرفة المسؤول عن الضرر، حيث أن الفقرة الأولى من المادة (256) من المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1980م بإصدار القانون المدني الكويتي تنص على أنه : (اذا وقع ضرر على النفس مما يستوجب الدية وفقا لأحكام الشريعة الإسلامية وما يتضمنه جدول الديات المنصوص عليه في المادة 251، وتعذر معرفة المسؤول عن تعويضه وفقا لأحكام المسئولية عن العمل غير المشروع أو الملزوم بضمانته وفقا للمادة السابقة، وجب الضمان على الدولة وذلك ما لم يثبت أن المصاب أو أحدا من ورثته قد أدى بخطئه إلى عدم معرفة المسؤول أو الضامن.) و بهذا النص أصبحت الدولة تمثل الملاذ النهائي لضمان الدم المسفوك الأمر الذي يتفق وأحكام الشريعة الإسلامية في أن بيت المال يضمن حيث لا يعرف من يتحمل بالقصاص أو الدية

²³² اعتباراً بأنه لا يطل دم في الإسلام.

²³¹ د.أحمد السعيد الزقرد : تعويض الأضرار الناشئة عن جرائم الإرهاب، دار الجامعة الجديدة، 2007م، ص 125.

²³² المذكورة الإيضاحية للقانون المدني الكويتي.

²³³ قاعدة فقهية.

رأي الباحثة في إلتزام الدولة بتعويض ضحايا الإرهاب :

تسعى دولة الإمارات ممثلة بقيادتها الحكيمية إلى توفير احتياجات العيش الكريم لمواطنيها والمقيمين على أرضها، ولم تشهد الدولة بحمد الله عمليات إرهابية تهدد النقل الجوي، وإن شهدت بعض العمليات الإرهابية الأخرى والتي تعتبر قليلة جداً مقارنة بالدول التي سفك الإرهاب دم القاطنين بها، ولكن انطلاقاً من مبدأ التكافل الاجتماعي ترى الباحثة بأن يتم إنشاء صندوق متخصص لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية ، على غرار الصناديق التي أنشئتها الدولة لتعويض متضرري الحوادث المرورية وصندوق الفرج الذي انشئته وزارة الداخلية لمساعدة المعسرين نزلاء السجون والمنشآت الإصلاحية والعقابية ، وتحديد ضوابط عمل الصندوق ،

ومنها :

1. يستحق التعويض كل من تضرر من العمليات الإرهابية التي وقعت داخل إقليم الدولة ووسائل النقل – البري والبحري والجوي – التي تحمل جنسيتها ، وذلك بغض النظر عن جنسية المتضرر ، على أن يشمل التعويض جميع الأضرار المادية والمعنوية.
2. تحديد مبلغ التعويض المستحق على أن يكون التعويض متماشياً مع التعويضات التي نصت عليها الإتفاقيات الدولية السابق ذكرها.
3. يمكن أن يكون تمويل الصندوق من تبرعات المؤسسات والأفراد ، وكذلك من الدعم الحكومي ، ويمكن أن يخصص مبلغ رمزي على كل عقد تأمين تبرمه شركات التأمين على غرار ما هو معمول به في فرنسا.

الخاتمة

لما كانت ظاهرة الإرهاب قد طالت مرافق النقل الجوي وأصبحت أهم مهددات هذا المرفق الحيوي ، ولما كانت دولة الإمارات العربية المتحدة خصوصاً احتلت مكانةً مرموقةً في الخدمات المقدمة لمستغلي مرافق النقل الجوي وأصبحت تنافس المطارات العالمية في استقطاب شركات الطيران العالمية والمسافرين إلى أرضها ، فقد جاء اهتمام الباحثة في إثارة النواحي القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال التي أصبحت تؤرق المسافرين ومستغلي هذا المرفق.

وستتناول الباحثة بعض النتائج والتوصيات التي قد تساهم في تعديل بعض النصوص القانونية في التشريع الوطني لدولة الإمارات العربية المتحدة لمواكبة التطورات والتهديدات المستمرة لمرافق النقل الجوي.

أولاً : النتائج :

من خلال الدراسة المتقدمة ، توصلت الباحثة إلى عدة نتائج تتمثل بالآتي :

1. تضرب ظاهرة الإرهاب بجذورها في أعماق التاريخ الإنساني فهي لا ترتبط بالعصر الحديث فحسب ولكنها قديمة قدم الإنسان، حيث شهد التاريخ البشري بمراحله المتعددة نماذجاً وأعمالاً إجرامية بشعة تصل في وحشيتها ودمويتها إلى الأعمال الإرهابية بالمعنى الحالي.

2. شغل مصطلح "الإرهاب" السياسيين والقانونيين وذلك لوضع تعريف جامع مانع له، فقد سعت العديد من الدول والمنظمات الدولية لوضع تعريف له دون انحياز و ضرورة التفرقة بينه حق الشعوب في تقرير مصيرها وغيرها من الحقوق المشروعة للشعوب ، إذ أن تعريف الإرهاب هو أمر غير سهل في ظل اختلاف السياسيات الدولية والإتجاهات الفقهية.

3. عرف المشرع الإماراتي العمل الإرهابي في المادة الثانية من القانون الإتحادي رقم (1)

لسنة 2004م في شأن مكافحة الجرائم الإرهابية ، إلا أنه لم ينظم مسائل التعويض باعتباره

تشريعياً جنائياً وليس مدنياً ، إذ أحالها إلى التشريعات المدنية التي تحوي القواعد العامة

والأساسية للتعويض عن الأعمال الضارة.

4. وضعت الإتفاقيات الدولية شروطاً محددة لقيام مسؤولية الناقل الجوي ، منها وقوع الحادث

الجوي ، وأن يقع الحادث الجوي أثناء عملية النقل الجوي ، وأخيراً أن يتربّ على هذا

الحادث ضرراً مادياً أو نفسياً.

5. يستطيع الناقل الجوي التخلّل من مسؤوليته وفقاً لطرق دفع المسئولية التي أقرّتها الإتفاقيات

الدولية ، وذلك إذا ثبتت أنه وتابعه اتّخذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر ، أو أنه

استحال عليه اتخاذها لقيام السبب الأجنبي المتمثل في فعل الغير أو القوة القاهرة أو فعل

المضور .

6. تحرّك دعوى المسؤولية المدنية في مواجهة الناقل الجوي من المضور - الراكب - أو

ورثته في حال وفاته، أما أي من المحاكم التي عقدت الإتفاقيات الدولية الاختصاص بنظرها

حصرياً ، وهي خمس محاكم: محكمة أقاليم أحدى الدول الاطراف ، أو محكمة محل إقامة

الناقل ، أو محكمة مركز أعماله الرئيسي ، أو محكمة المكان الذي لديه فيه مركز اعمال تم

بواسطته ابرام العقد ، أو محكمة مكان نقطة الوصول.

7. أقرت الإتفاقيات الدولية أحكاماً للتعويض، إذ وضعت حدأً أقصى للتعويض يمثل مائة ألف

وحدة نقد لا يستطيع الناقل التخلّل من مسؤوليته إلا إذا ثبتت وقوع السبب الأجنبي ، أما في

حالة المطالبة بمبلغ يجاوز مائة ألف وحدة نقد يستطيع الناقل التخلّل من مسؤوليته ودفعها

عن طريق الوسائل التي أقرّتها الإتفاقيات الدولية.

8. اتجهت بعض الدول حديثاً لإنشاء صندوق لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية ، باعتباره

إلتزاماً على الدولة لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تطال مواطنها أو تقع داخل

أقاليمها أو المنشآت التابعة لها، إلا أنها مسؤولية إحتياطية ، بمعنى إذا لم يستطع المضرور الحصول على التعويض عما أصابه من ضرر من الفاعل ، يلجأ إلى الدولة باعتبارها ضامناً لسلامة مواطنها وأمن إقليمها ومنتشراتها ، وتستطيع الدولة الرجوع على الفاعل عما دفعته من تعويضات.

ثانياً : التوصيات :

توصلت الباحثة في نهاية الدراسة إلى عدة توصيات ، للوصول إلى حماية مستغلي مرفق النقل الجوي من خلال التأسيس الصحيح لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب ، وهي كالتالي :

1. تعديل البند (15) من المادة (1) ، والمادة (11) من قانون الطيران المدني الإتحادي رقم (20) لسنة 1991م، لتنوافق مع المادة (355) من قانون المعاملات التجارية الإتحادي رقم (18) لسنة 1993م ، حيث جعلت المواد المشار إليها في قانون الطيران المدني المسئولة المدنية عن الأضرار الحاصلة للركاب مسؤولية شخصية في مواجهة قائد الطائرة وحده دون شركة الطيران، و هو أمر يحتاج إلى تعديل تشريعي حيث أن قانون المعاملات التجارية جاء بنص واضح على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من وفاة أو جرح.

كما أن العدالة تقضي أن تسأل شركة الطيران بدلاً من قائد الطائرة كونه تابعاً لها فضلاً عن قوة ائتمان شركة الطيران بالمقارنة مع قائد الطائرة، وهو ما سيتحقق ما يرمي إليه المجتمع الدولي عموماً والمشرع الإماراتي خصوصاً من تحقيق قدر أكبر من الحماية للركاب المستغلين لقطاع النقل الجوي.

2. تعديل البند (27) من المادة (1) ، والتي تطرق لتعریف الحادث الجوي ، إذ جعل المشرع الإماراتي تعریفه بالمعنى الضيق والخاص بالحوادث المرتبطة بالأعطال الفنية ، هذا

التفسير المضيق للحادث الجوي يجعل العمليات الإرهابية بمنأى عن مسؤولية الناقل الجوي

، إلا أن العدالة التي يرمي إليها المجتمع الدولي وحمايةً للركاب نرى أن يتم التعديل على

هذا البند لينصرف إلى أي عامل خارجي عن الشخص المضرور يتربّع عليه الإضرار به.

3. إنشاء صندوق حكومي لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية وذلك في حال انتقاء شروط قيام

مسؤولية الناقل الجوي، وتحديد ضوابط الإستحقاق وذلك على غرار الصناديق التي أنشئت

في الدول المتقدمة ، وعلى غرار صندوق تعويض متضرري الحوادث المرورية ،

وصندوق الفرج الذي أنشأته وزارة الداخلية لمساعدة السجناء المعسرين في تجاوز عقبة

الإعسار ودفع المبالغ المترتبة عليهم من مديونيات وديات ، وكل تلك الصناديق والدعم

الاجتماعي تساعده في تطوير التكافل الاجتماعي بين أفراد المجتمع والإحساس بالمسؤولية

المجتمعية تجاه المتضررين.

وَإِنْجُ دَعَوْنَهُمْ أَنَّ الْحَمْدَ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

(بُوئس ١٠)

المصادر و المراجع

أولاً : المراجع (أ)

- المعجم الوسيط : الجزء الأول ، مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، 2004م .
- جبران مسعود : الرائد معجم لغوي عصري ، دار العلم للملاتين ، 1992م، الطبعة السابعة.
- لويس ملوف : معجم المندج في اللغة : المطبعة الكاثوليكية ، بيروت، الطبعة التاسعة عشر.

ثانياً : المراجع العامة (ب)

- د.أحمد محمد رفعت : الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي و الإتفاقيات الدولية و قرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية.
- د.بشار طلال المومني، د.إياد إبراهيم جاد الحق، د.فيض عبدالستار : شرح مصادر الإلتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مكتبة الجامعة.
- د.جلال محمد ابراهيم : النظرية العامة للالتزام أحكام الإلتزام ، مكتبة الجامعة، طبعة أولى ، سنة 2006.
- المحامي حازم حسن الجمل : الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي و المائي و البري من التعريض للخطر، دار الفكر و القانون، 2010م.
- أ.د.حمد الله محمد حمد الله : القانون الجوي، مكتبة القانون و الاقتصاد.
- د.حمد الله محمد حمد الله : القانون الجوي ، دار النهضة العربية، 2010م.
- د.شريف غنام : قانون الطيران المدني، أكاديمية شرطة دبي.
- أ.د.طالب حسن موسى : القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر و التوزيع.
- د.عاشور عبدالجود عبدالحميد : الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1997م.
- أ.د.عبدالفضيل محمد أحمد : القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون.

- المحامي عبدالقادر زهير النقوزي : المفهوم القانوني لجرائم الإرهاب الداخلي و الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية.
- د. عدنان سرحان : المصادر غير الإرادية للالتزام، مكتبة الجامعة.
- د. محمد السيد الفقي ، د. محمد فريد العريني : قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية.
- د. محمد السيد الفقي ، د. محمد فريد العريني : القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية.
- د. محمد حسين علي الشامي : ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية.
- المحامي محمد حسين محمد جاسم العنزي : جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، 2008م.
- أ.د. محمد عودة الجبور : الجرائم الواقعة على أمن الدولة و جرائم الإرهاب، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- د. محمد فريد العريني : القانون الجوي النقل الجوي، الدار الجامعية، 1986م.
- د. محمود محمد عابنه : أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

(ج) ثالثاً : المراجع المتخصصة

- د.أحمد علي مجاهد: المسؤولية عن تعويض ضحايا الإرهاب، 2010م.
- د.ثروت أنيس الأسيوطى : مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطعمة العالمية، 1960م.
- د.طارق محمد قطب : مكافحة الإرهاب و تعويض ضحايا الحوادث الإرهابية في النطاق الدولي و المصري، دار النهضة العربية، 2015م.
- د.عادل محمد خير : مسؤولية الناقل الجوي و آلية دعوى المسؤولية و حدود التعويض، 2001م.
- د.علوي أمير خالد : أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، 2007م.
- د.عيسي غسان ربضي : مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، طبعة ثانية ، 2008م.

- د. فاروق أحمد زاهر : تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، دار النهضة العربية.

- ياسمينة بشار : مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، دار الكتب العالمية.

(د) رابعاً : الرسائل العلمية

- المتوكل ساكتب اسماعيل الهندي : المسئولية المدنية عن الأفعال الإرهابية ، (رسالة ماجستير)

سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي، 2015م.

- سعيد عبيد سيف الكندي : جرائم الإرهاب في التشريع الإماراتي ومواجهتها تشريعياً وأمنياً

(رسالة ماجستير) سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي، 2015م

- وضحة فلاح المطيري : مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونيين الكويتي

والأردني والاتفاقيات الدولية (رسالة ماجستير) ، جامعة الشرق الأوسط.

(ح) خامساً : البحوث والندوات والمؤتمرات

- د. إبراهيم الأرناؤوط : مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال

لسنة 1999م، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

- د. إبراهيم عبدالرحمن : مسؤولية الناقل الجوي واثرها في التعويض، مؤتمر الطيران المدني في

ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

- أبو زيد رضوان : تطور طبيعة و مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين

عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة 1974م.

- أ.م.د. أسيل باقر جاسم ، أ.م.د. صفاء تقى، م.د. أحمد سلمان الشهيب : قيام مسؤولية الناقل عن

الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الإنسانية،

العدد 22.

- أ.د. عبدالعزيز شعبان خالد الحديثي : أحكام جريمة اختطاف الطائرات ، مجلة العلوم القانونية و

السياسية، كلية القانون و العلوم السياسية جامعة ديالى، العدد الأول.

- د.شريف غنام : بحث مسؤولية الناقل الجوي ، مقدم في دورة القوانين و المعاهدات الدولية سبتمبر 2014 المنعقدة في الرباط - المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني.
- د.علاه التميمي عبده : مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.
- د.محمد محبي الدين عوض : تعريف الإرهاب، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية.
- محمد مسعود قيراط : الإرهاب دراسة في البرامج الوطنية و استراتيجيات مكافحته، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية.
- احصائيات النقل الجوي بالعالم العربي خلال الفترة 2000 – 2009 : العدد الأول (403/735/1165) الصادر من الهيئة العربية للطيران المدني ، الصادر بالرباط بتاريخ 2010/12/15 .

(ط) سادساً : موسوعات الأحكام القضائية :

- المحامي عيسى بن حيدر : قضاء محكمة تمييز دبي و المحكمة الإتحادية العليا في قضايا النقل الجوي و البري، دار النهضة العربية.

(ح) سابعاً : الصحف والمواقع الإخبارية (تاريخ التصفح : سبتمبر 2016م)

- الامارات اليوم.
- الأهرام.
- البيان.
- العربية.
- بي بي سي عربية.
- سكاي نيوز عربية.