مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي (وفقاً للاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الإمارات) دراسة تحليلية مقارنة
اسم الكاتب: أحمد مصطفى الدبوسي السيد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8436
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 04:37 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 18، العدد 1
ذو القعدة 1443 هـ / يونيو 2021م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي (وفقا للاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الإمارات): دراسة تحليلية مقارنة

أحمد مصطفى الدبوسي السيد

كلية القانون - الجامعة الأمريكية في الإمارات

دبي - الإمارات العربية المتحدة

تاريخ الاستلام: 23-01-2019 **تاريخ القبول: 25-03-2019**

ملخص البحث:

أثارت مسألة تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي العديد من الخلافات، وذلك لما للناقل الجوي من دور في أمن الركاب المسافرين وفقا لما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي من التزام بضمان سلامة الراكب، في ظل تشعب الآراء حول الأساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعته، وتزيد هذه المشكلة في الدول التي لا توجد بها تشريعات خاصة بالنقل الجوي، ومن ثم يتم تحديد المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي وفقا للقواعد العامة للمسؤولية، وهو ما يتنافى مع طبيعة النقل الجوي والحوادث المتعلقة به، وخصوصا الحوادث الإرهابية، ونطرح من خلال هذه الدراسة مجموعة من الإشكاليات، يعد من أهمها:

1. هل يتحمل الناقل الجوي المسؤولية عما يلحق بهم من أضرار ناتجة عن العمليات الإرهابية أم لا؟
2. مدى اعتبار الإرهاب من الحوادث الجوية هل يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي، ومن ثم إعفاؤه منها تجاه الراكب؟

وتوصلنا في نهاية الدارسة إلى مجموعة من النتائج يعد من أهمها:

1. أن الخطأ الإرادي هو أساس مساءلة الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي في حالة القيام بفعل أدى إلى الحادث الإرهابي أو امتناع عن القيام بالتدابير اللازمة لمنع الحادث الإرهابي، أو في حالة وصول معلومات للناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي ولم يقم بإبلاغ الركاب بتلك المعلومات.

2. أن الخطأ الإرادي يعد من قبيل الخطأ المفترض الذي يسأل الناقل الجوي عنها، والتي لا يحتاج الركاب فيها إلى إثباتها، إلا أنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، على طريق قيام الناقل الجوي بنفي هذا الخطأ.

وكذلك توصلت إلى مجموعة من التوصيات يعد من أهمها:

1. توصي الدراسة الناقل الجوي حتى يعفى من المسؤولية عما قد تتعرض له الرحلة الجوي بضرورة تحذير الركاب من التهديدات الإرهابية التي قد تتعرض لها الرحلة الجوية بشرط أن تكون هذه التهديدات جديته.

2. توصي الدراسة الناقل الجوي بأن يمنح قائد الطائرة سلطة اتخاذ إجراءات قمع تجاه الراكب الذي يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي فعل يهدد سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها.

الكلمات الدالة: مسؤولية الناقل، حوادث الإرهاب الجوي، اتفاقيات الطيران، دولة الإمارات.

المقدمة:

تعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب من أهم موضوعات القانون الجوي وأكثرها اختلافا، ومن أهم الموضوعات التي تثار فيها تلك الاختلافات هو موضوع (الإرهاب الجوي) .

وتتنوع صور الإرهاب التي يمكن أن تتعرض لها الملاحة الجوية، ومن أبرزها: -

1. اختطاف الطائرات:

يعتبر خطف الطائرات أو الاستيلاء غير المشروع عليها من أكثر الأعمال الإرهابية شيوعا والتي يرجع سببها غالبا إلى بواعث سياسة[1].

2. تدمير الطائرات:

تعتبر أعمال التخريب والتدمير أحد أهم التهديدات لأمن الملاحة الجوية، والأكبر خطرا من الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وذلك بالنظر إلى الأضرار البشرية والمادية الناجمة عنها كتدمير الطائرات، وقتل الطاقم والركاب[2].

3. تهديدات الإرهاب الجوي الحديثة:

تمثلت هذه التهديدات في أحداث الحادي عشر من سبتمبر عام 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك باختطاف أربع طائرات ركاب في رحلات جوية داخلية واستخدامها في هجمات انتحارية ضد أبراج التجارة العالمية في نيويورك، وكانت تلك الأعمال الإرهابية سببا في تغير كامل لفكرة كيفية استخدام الطائرات كأسلحة تدمير، واعتبارها خطرا على الطيران المدني، ولذلك تعد هذه الأحداث سببا في تغيير مفاهيم أمن الطيران المدني على الصعيدين الفني والتقني، ومن ثم على الصعيد القانوني، والتي تظهر أهميته في تحديد المسؤول عن تلك الأعمال الإرهابية.

---

(1) Phillip A. Karber, Re-Constructing Global Aviation in an Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction, Harvard Journal of Law & Public Policy, vol 25, no 2, 2000, p 784.

(2) د. عبد الرحيم بن بوعيده، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، الندوة العلمية حول القوانين العربية والدولية في مكافحة الإرهاب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 17 / 8 / 2013، ص11.
http: //repository. nauss. edu. sa/bitstream/handle/123456789 / 63758%الاتفاقيات / 20الدولية% 20المتعلقة% 20بمكافحة% 20الإرهاب% 20في% 20مجال% 20الطيران% 20المدني. pdf?sequence=1&isAllowed=y

وقد أثارت مسألة تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي العديد من الخلافات، وذلك لما للناقل الجوي من دور في أمن الركاب المسافرين، فهل يتحمل الناقل الجوي المسؤولية عما يلحق بهم من أضرار ناتجة عن العمليات الإرهابية أم لا؟

ومن جانب آخر، فإن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الراكب، ومن ثم يثور التساؤل هل يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي، ومن ثم إعفاؤه منها تجاه الراكب؟

أهمية الدراسة:

1. تحديد مدى مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات الإرهاب الجوي والأضرار الناتجة عنها، في ظل تأثر الناقل الجوي والمسافرين بالأضرار الناتجة عن أضرار الإرهاب الجوي.
2. توضيح هل يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن عمليات الإرهاب الجوي، وإذا كان يمكن له ذلك، فهل يكون في كل الحالات، أم أن هناك حالات لا يمكن للناقل الجوي أن يستخدم فيها حق دفع مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي.

مشكلة البحث:

1. تتجلى مشكلة البحث الأولى فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب عن حوادث الإرهاب الجوي بتشعب الآراء حول الأساس القانوني لهذه المسؤولية وطبيعتها، وتزيد هذه المشكلة في الدول التي لا توجد بها تشريعات خاصة بالنقل الجوي، ومن ثم يتم تحديد المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي وفقا للقواعد العامة للمسؤولية، وهو ما يتنافى مع طبيعة النقل الجوي والحوادث المتعلقة به، وخاصة الحوادث الإرهابية.
2. تتجلى مشكلة البحث الثانية في مدى اعتبار الإرهاب من الحوادث الجوية، ومدى إمكانية دفع المسؤولية عنها من قبل الناقل الجوي.
3. تتجلى مشكلة البحث الثالثة في أن معظم أسباب حدوث الإرهاب الجوي تكون مجهولة، مما يضع عبئا ثقيلا على الراكب المتضرر في إثبات مسؤولية الناقل الجوي، وذلك نظر إلى صعوبة إثبات مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل للراكب المسافر.
4. تتجلى مشكلة البحث الرابعة في تباين الأسباب التي تؤدي إلى قيام مسؤولية

الناقل الجوي عن الحوادث الإرهابية، والأساس القانوني لهذه المسؤولية في كثير من الدول، فبعضهم أقامها على أساس تحمل التبعة، وبعضهم أقامها على أساس أن الخطأ المفترض.

خطة البحث:

الفصل الأول: ذاتية خطأ الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الأول: السند القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: أسس قيام مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

الفصل الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الأول: اتخاذ التدابير الضرورية كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: الوسائل الاستثنائية لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

الفصل الأول: ذاتية خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب الجوي

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو [1]1929 والمعمول بها في دولة الإمارات العربية المتحدة[2] على أن (يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي ضرر بدني آخر يلحق بالراكب إذا كان الحادث الذي تولد عنه الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود والنزول) .

ومن ثم فإن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، إلا أن الخطأ هنا مفترض، ذلك أن الراكب غير ملزم بإثبات خطأ الناقل، بل فقط إثبات حصول ضرر أثناء النقل الجوي، ليفترض عندها الخطأ في جانب الناقل الجوي[3].

وذهب جانب من الفقه[4] إلى تفسير عبارة على متن الطائرة الواردة في نص الاتفاقية سالفة الذكر إلى القول بأنه تعني وجود الراكب على متن الطائرة، سواء كانت في أرض المطار أو كانت في حالة الطيران، ومن ثم يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب إذا تعرضت الطائرة إلى حالة من حالات الإرهاب الجوي.

ولكن السؤال الذي يثور هل يعد أساس قيام مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي كغيرها من الأسس التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الطيران المدني، أم أنه أساسًا يتمتع بذاتية خاصة.

ويمكننا أن نتناول هذا الأمر من خلال التقسيم الآتي:

المبحث الأول: السند القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: أسس قيام مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

---

(1) Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929.
http: //www. jus. uio. no/lm/air. carriage. warsaw. convention. 1929 / portrait. pdf

(2) انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى معاهدة وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929م بموجب مرسوم اتحادي - رقم 13 - لسنة 1986، الجريدة الرسمية العدد 161السنة السادسة عشرة - بتاريخ 31 - 3 - 1986

(3) د. مختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ص 103.

(4) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1992، ص 135.

المبحث الأول: السند القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

يعد حادث الإرهاب الجوي من ضمن الحوادث التي يعد الناقل الجوي مسؤولا عنها، وذلك نظرا إلى أن هذا الحادث يعد إخلالا بالسير العادي للرحلة الجوية وناجما عنها ومرتبطا بها، فالتقدم الذي يشهده قطاع النقل الجوي يجعل من الإرهاب حادثا يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية وتجهيز الطائرة وطاقمها بكافة الوسائل التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات الإرهاب، يضاف لذلك أن الراكب كطرف ضعيف في عملية النقل يجب تعويضه عما يلحق به من أضرار الإرهاب نتيجة لعظم الأضرار المادية والنفسية التي تلحق به على أثر وقوع الحادث[1].

وهذا ما أكدت عليه وارسو 1929في المادة (20) حيث نصت على أن (لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها) .

ويتضح لنا من هذه المادة أنه إذا كان من الممكن للمسافر أو الراكب إثبات مسؤولية الناقل الجوي، ما دام أنها قائمة على أساس الخطأ المفترض، فهذه المادة منحت الناقل الجوي نفس التسهيلات في دفع المسؤولية عن أضرار العمليات الإرهابية، والتي من شأنها أن تجعل من تلك التسهيلات التي منحت للمسافر غير ذي جدوى وعديمة الأثر والأهمية[2].

ومن ثم يثور التساؤل عن الشروط المطلوبة توافرها في حادث الإرهاب الجوي حتى يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عنها، وقبل الإجابة عن هذا التساؤل يجب علينا أولا: توضيح أساس مبدأ خطأ الناقل الجوي المفترض عن حوادث الإرهاب الجوي.

ومن ثم يمكننا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين هما:

المطلب الأول: الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الثاني: الخطأ غير المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

---

(1) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، طبقا لأحداث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 39، الجزء 1، 2015، ص 543.

(2) وضحه فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن, 2011، ص 3 - 4.

المطلب الأول: الخطاء المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

عرف جانب من الفقه[1] الخطأ الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، بأنه فعل أو امتناع إرادي من جانب الناقل أو أحد تابعيه بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بعلم وإدراك أن الضرر سوف يترتب على هذا الفعل، أو أنه لا يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ضرر.

وذهب جانب آخر في الفقه[2] إلى أن الخطأ الإرادي هو اتجاه إرادة الناقل إلى الفعل المادي، حتى ولو لم تنصرف نيته إلى إحداث الضرر، ويكون ذلك إما بعدم حسن توقع الضرر، أو هذا التوقع لم يكن كافيا لمنع وقوع الفعل.

ومن هذين التعريفين يتضح لنا الخطأ الإرادي للناقل الجوي في حوادث الإرهاب الجوي، يتمثل في التقصير الذي يؤدي إلى وقوع الحادث الإرهابي، أو عدم القيام بما يلزم لمنع وقوع حوادث الإرهاب الجوي على متن الطائرة.

ونذهب مع الجانب من الفقه[3] إلى أنه تشترط عدة شروط حتى يمكن مساءلة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي بناء على الخطأ الإرادي وهي:

1. ضرورة اتجاه إرادة الناقل الجوي إلى القيام بالفعل المادي للخطأ، سواء كان ذلك بالعمل على وقوع القعل، أو بالامتناع عن القيام بالعمل الذي يمنع وقوع الفعل.
2. توقع الناقل الجوي احتمالية وقوع حوادث الإرهاب الجوي ومن ثم حدوث الضرر، إلا أنه بالرغم من ذلك قام بالرحلة الجوية.

وأكدت بعض أحكام القضاء الأمريكي على شروط وحالات جود الخطأ الإرادي من الناقل الجوي، حيث قضت محكمة ولاية (مساشوستس) في حكم[4] لها بأنه يقع على عاتق

(1) Jean Pierre Tosi: Responsabilité aérienne, librairie technique, LITEC, 1978, p 124.

(2) Christian Jung; The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) : Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law Uniform Law Review, Volume2, Issue 1, 1997, p 148.

(3) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 589.

(4) Mark Quigley v. Wilson Line of Massachusetts, Inc, 154 N. E. 2d 77, 338 Mass. 125, Supreme Judicial Court of Massachusetts, (1958) .
https: //law. justia. com/cases/massachusetts/supreme-court/1958 / 338 - mass-125 - 2. html

الناقل الجوي التزام نحو المسافرين ببذل أقصى درجات العناية لمنع وقوع الاعتداءات أثناء عملية النقل الجوي، وكذلك التزام بتوعية المسافرين بالمخاطر المحتمل تعرض الرحلة الجوية لها، وإذا لم يقم بذلك عد مرتكبا لخطأ إرادي.

وتختلف الصور التي يمكن أن يظهر فيها الخطأ الإرادي للناقل الجوي في حوادث الإرهاب الجوي، ويمكننا أبرز أهم تلك الصور فيما يلي:

الصورة الأولي: عدم اتخاذ الناقل الجوي الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع وقوع حوادث الإرهاب الجوي:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعني أن المسافر لا يلزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل، إلا إذا أثبت هو وتابعيه أنهم قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها[1].

وبناء على ذلك فإذا ثبت أن الناقل الجوي أو أحد تابعيه كانوا على علم باحتمال وقوع حادث من حوادث الإرهاب الجوي على متن الطائرة وما قد يترتب عليها من أضرار، ومع ذلك لم يتخذوا الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع وقوعها، فإن الناقل الجوي يتحمل المسؤولية عن هذا الحادث، ويمكن مساءلته في هذه الحالة[2].

وجاءت اتفاقية مونتريال بشأن بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي [3]1966والمعمول بها في دولة الإمارات العربية المتحدة[4]، بأحكام تؤكد الخطأ المفترض للناقل الجوي؛ إذ جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر وتحمل تبعة، وقد نصت الاتفاقية في المادة (2) من اتفاقية مونتريال 1966 على أن (لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤولية بأية وسيلة تقرها المادة (20) من اتفاقية وارسو) .

(1) راجع نصوص اتفاقية وارسو 1929، (17, 18, 19, 20) .

(2) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديد، بدون تاريخ نشر، ص 49.

(3) Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Conclue à Montréal le 28 mai 1999
https: //www. admin. ch/opc/fr/official-compilation/2005 / 4395. pdf

(4) انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى اتفاقية مونتريال 1999 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، بموجب مرسوم اتحادي -رقم 13 - لسنة 2000 الجريدة الرسمية العدد السنة الثلاثون - بتاريخ 29 - 1 - 2000

وتطبيق لهذا النص يسأل الناقل الجوي بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب الراكب المسافر بصفة مطلقة، ومن ثم يسأل في حالة عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع وقوع العمل الإرهابي، مثال ذلك إذا علم الناقل الجوي قبل انطلاق الرحلة الجوية بوجود مخاطر قد تواجه الرحلة كوجود جماعات إرهابية في البلد المتوجهة إليه الرحلة، أو ضعف الأجهزة الأمنية فيها أو في مناطق تقع في خط سير الرحلة، أو قامت الرحلة بدون أن يقوم الناقل الجوي باتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة لحماية الطائرة، فإنه يسأل عن هذا الحدث الإرهابي ويعد مسؤولا عنه على أساس وجود خطأ إرادي من جانبه، وليس على أساس وجود إهمال من جانبه، ويرجع ذلك إلى أن الناقل الجوي رغم علمه بوجود الخطر واحتمال وقوع الضرر لم يكترث ولم يبال، وقصد ممارسة النشاط والقيام بالرحلة رغم ذلك، ومن ثم تعتبر هذه الحالة تجسيدا لفكرة الخطأ الإرادي[1].

وقد أكدت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على إمكانية مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي على أساس الخطأ الإرادي، ويفهم ذلك بمفهوم المخالفة لنص المادة (17) من الاتفاقية والتي نصت على أن (لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي: - أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه) .

يستفاد من هذا النص أن اتفاقيه مونتريال 1999 أقرت مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن حوادث الإرهاب الجوي، حيث جعلت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض[2].

أما على جانب الأحكام القضائية، فقد ذهبت العديد من الأحكام القضائية إلى تقرير إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب في حالة عدم اتخاذه الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الإرهابي، ومن ثم قيام مسؤولية عن الحادث بناء على وجود خطأ إرادي، ومن أبرز تلك الأحكام ما صدر في القضايا الآتية: -

1. حكم محكمة جنوب نيويورك[3] والذي قضت في برفض دفع شركة الخطوط السويسرية، وأيدت فيها طلب السيدة (هسرل) الطاعنة، وتتلخص وقائع هذه

(1) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 575.

(2) د. حمود احمد الكندري، النظام القانون للنقل الجوي وفقا اتفاقية مونتريال 1999، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، لجنة التأليف والتعريب والنشر، 2000 ص 188.

(3) Greta HUSSERL, Plaintiff, v. SWISS AIR TRANSPORT COMPANY, Ltd. , 388 F. Supp. 1238 (S. D. N. Y. 1975, United States District Court, S. D. New York, February 10th, 1975.
https: //www. courtlistener. com/opinion/2313442 / husserl-v-swiss-air-transport-company-ltd/?

الدعوى في أنه أثناء رحلة الطائرة الخاصة بشركة الطيران الجوية السويسرية المتجهة إلى نيويورك قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن، واحتجاز الركاب كرهائن، وبعد انتهاء فترة الاحتجاز قامت أحد الركاب واسمها (هسرل) برفع دعوى تعويض لمطالبة شركة الطيران السويسرية بالأضرار التي حدثت لها من جراء الاحتجاز والخطف.

وأيدت المحكمة طلب الطاعنة (هسرل) ، وسببت حكمها على أساس أن الإنصاف يقتضي تحميل شركة الطيران السويسرية نتيجة مخاطر الإرهاب الجوي في مواجهة الركاب المضرورين نظرا إلى قدرتها على الوقاية من هذه المخاطر والسيطرة عليها، واستنادا في ذلك إلى اتفاقية مونتريال 1966 التي أقرت بتحمل الناقل الجوي تبعة أعمال التخريب التي تحدث للطائرة، وكذلك استنادا في حكمها إلى أن شركة الطيران السويسرية تعد هي الأقدر على حماية الطائرة وتجنبها لحوادث الإرهاب الجوي، وذلك من خلال اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع تلك الحوادث.

2. حكم[1] محكمة بنغازي الابتدائية في ليبيا، والذي قضت في بتأييد طلب تعويض المدعين ضد شركة الخطوط العربية الليبية، وأقرت بمسؤولية شركة الطيران الليبية بناء على تحقق عناصر الخطأ الإرادي من جانب الشركة.

وتتلخص وقائع الدعوى في أنه أثناء الرحلة الجوية الخاصة بشركة الخطوط الجوية الليبية المتوجهة إلى مطار القاهرة، ضلت الطائرة الطريق ودخلت منطقة سيناء المحتلة من الجيش الإسرائيلي، مما أدى إلى قصفها من جانب الجيش الإسرائيلي، مما أدى إلى تحطم الطائرة ووفاة جميع ركابها، ومن ثم تقدم ورثة الركاب إلى المحكمة بطلب لإلزام شركة الخطوط العربية الليبية بدفع تعويض كامل عما تعرض له ذووهم.

وقد أيدت المحكمة هذا الطلب، وجاء في أسباب حكمها بالتأييد أن ركن الخطأ متوفر في جانب شركة الطيران الليبية (المدعى عليها) ، حيث ثبت من التحقيقات التي قامت بها منظمة الطيران المدني عدم تزويد الطائرة بالإشارات الضوئية، مما قد تسبب في عدم استجابة قائد الطائرة للإشارات التي وجهها إليه طيران الجيش الإسرائيلي، ومن ثم هبط حسب التعليمات في قاعدة عسكرية خاصة بالجيش الإسرائيلي، إلا أنه أقلع مرة أخرى عندما اختفت ملاحقات الجيش الإسرائيلي، مما أدى إلى قصف الطائرة وإسقاطها.

(1) حكم صادر بجلسة 2 مايو 1976 من محكمة بنغازي الابتدائية، الجمهورية العربية الليبية، غير منشور.
- راجع الحكم لدى: د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 302.

وقد رأت المحكمة أن إقلاع قائد الطائرة مرة أخرى يعد سببا تعريض الطائرة لخطر القصف، وذلك رغم علم قائد الطائرة باحتمال وقوع هذه النتيجة لما كان به من فعل.

3. حكم المحكمة العليا بباريس[1] والتي قضت بإلزام شركة الطيران (Air Inter) بدفع التعويض للمدعي، وتتلخص وقائع هذه القضية في اختطاف الطائرة التابعة لشركة طيران (Air Inter) والتي أقلعت من باريس بتاريخ 30 سبتمبر 1977 تحت تهديد تفجير الطائرة بقنبلة يدوية مما دفع قائد الطائرة إلى الهبوط في مطار (أورلي) ، وقد تمكنت الشرطة من فرض سيطرتها على الطائرة والقبض على هذا الشخص، إلا أن القنبلة انفجرت أثناء محاولة القبض على الخاطف، مما تسبب في جرح أحد ركاب الطائرة، ومن ثم قام برفع دعوى تعويض لإلزام الشركة بالتعويض.

واستند حكم المحكمة بإلزام شركة الطيران (Air Inter) بالتعويض على أساس قانوني وهو احتمال وقوع الاعتداء الإرهابي أمر متوقع في ضوء الحوادث المتكررة في مجال الملاحة الجوية، ومن ثم يمكن للناقل الجوي الحريص على أمن وسلامة الطائرة ومن عليها من ركاب أن يتوقعها، ومن ثم كان يتعين على الناقل الجوي أن يتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي مثل تلك الحوادث، ومع هذا تبين للمحكمة أن خاطف الطائرة لم يمر بجهاز التفتيش الإلكتروني المزود بنظام الأشعة الحمراء؛ ولذا فإن وقوع الحادث يعد خطأ إراديا من جانب شركة الطيران، ومن ثم تعد مسئولة عن تعويض المدعى المتضرر عما أصابه من أضرار.

فيقاس مدى قيام الناقل الجوي بالتدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقع حوادث الإرهاب الجوي على أساس معيار موضوعي، وهو معيار الناقل الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، حيث يفترض علم الناقل الجوي باحتمال وقوع حادث الإرهاب، إذا كان الناقل الجوي العادي في نفس ظروفه وكفاءته كان يجب عليه أن يعلم بذلك[2].

ونذهب مع جانب من الفقه[3] من أن المعيار الموضوعي هو المعيار العادل والراجح لتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي لعدة أسباب هي:

(1) Bornier v Air Inter, Tribunal de Grande Instance de Paris, 1979, 4 Air and Space Law, Issue 3, p168.

(2) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة الأولي، 1960، ص 448.

(3) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية النقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 582، 583.

1. أن الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الجوي مثل (اتفاقية مونتريال1966) لا تفرق في مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الركاب المسافرين عن الأضرار التي تلحق بهم بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي، الأمر الذي يوحي بالنظرة الموضوعية المجردة عن الظروف الذاتية والشخصية للناقل.

2. الأخذ بالمعيار الموضوعي يتسم بالعدالة والمنطق نظرا إلى اعتماده على معيار ثابت محدد سلفا، وهو معيار الشخص الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، الأمر الذي يؤدي إلى توحيد المعاملة تجاه جميع الناقلين، خصوصا أن حوادث الإرهاب تتسم بالدولية.

3. توافق المعيار الموضوعي مع الاتجاه العام للتشريعات الوطنية والدولية التي تؤيد توسعة نطاق الأعمال التي تشكل خطأ إراديا للناقل الجوي، ومن ثم تشديد مسؤوليته خاصة في حوادث الإرهاب الجوي، التي تحتاج من الناقل بذل عناية أكبر لتفادي وقوعها.

ويؤيد هذا الاتجاه مجموعة من الأحكام القضائية، والتي اعتمدت على المعيار الموضوعي لتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث الإرهابية، ومن أبرز تلك الأحكام ما يلي:

1. حكم[1] محكمةالاستئناف الأمريكية، والتي قضت بأن على القاضي تقدير التدابير التي يقاس خطأ الناقل الجوي على أساسها في حالات حوادث الإرهاب الجوي، وأن يراعي في ذلك مدى قيام الناقل الجوي بالتدابير التي تتناسب مع الحادث الإرهابي الجوي وكيفية دفعها، ومن ثم لا يمكن تحديد التدابير التي يجب أن يقوم به الناقل الجوي في التدابير المعقولة، طالما أنه لا تتناسب مع حجم وطبيعة عمليات الإرهاب الجوي.

2. حكم[2] محكمة استئناف باريس، والتي قضت بأن الناقل الجوي ملتزم باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتجنب وقوع حادث الإرهاب الجوي، ويرجع تقدير مدى قيام

(1) United States Court of Appeals Second Circuit, LeROY v. SABENA BELGIAN WORLD AIRLINES, No. 172, Docket 29044, 344 F. 2d 266 (1965) https: //www. leagle. com/decision/1965610344f2d2661535

(2) Cour d'Appel de Paris, Civ II, 12 December 1961, Jurisclasseurs Pratiques, 12596; New York City Court, Queen's County, June 1951, 1953. See: Marcel Planiol, Georges Ripert, Traité élémentaire de droit civil, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1949, p913

الناقل بهذه الإجراءات للسلطة التقديرية للمحكمة، والتي تعد هي الأقدار على تحديد وقوع خطأ من جانب الناقل الجوي أم لا.

الصورة الثانية: علم الناقل الجوي باحتمال وقوع حادث إرهاب جوي في الرحلة، وعدم قيام بتحذير الركاب

تقع هذه الصورة في الحالة التي يكون فيها الناقل الجوي على علم باحتمال حصول حادث إرهابي، وعدم قيامه باتخاذ الإجراءات الضرورية لدرء الخطر عن الركاب، أو في حالة عدم إبلاغ الركاب المسافرين بوجود خطر حادث من حوادث الإرهاب الجوي، وهذا ما ذهب إليه جانب من الفقه[1] بالقول: بضرورة إعلام الركاب بخطر احتمال وقوع أعمال الإرهاب الجوي سواء أكانت الرحلة الجوية داخلية أم خارجية، لأن ذلك يتعلق بخطر يهدد حياتهم.

وكذلك أصدرت إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي العديد من القرارات التي تلزم شركات الطيران بواجب التحذير من مخاطر الإرهاب، كما أوصت بإنشاء مكاتب أمن لتقديم المساعدات الأمنية لشركات الطيران عند الحاجة لذلك وكذلك إنشاء مكاتب للمعلومات تعمل على تلقي التهديدات لفحصها والتأكد من حقيقتها[2].

ومن ثم يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بإبلاغ الركاب باحتمال تعرض الرحلة لعمليات إرهاب جوي، إذا علم باحتمال وقوع مثل تلك العمليات على متن الرحلة، ومن ثم يكون للراكب القرار فيما يتعلق بالقيام بالرحلة من عدمه[3]، وذهب جانب آخر من الفقه[4] إلى أن التزام الناقل الجوي في حالة علمه باحتمال وقوع عمليات إرهاب جوي للرحلة هو التزام لا يغني عنه اتخاذ الناقل الجوي كافة التدابير اللازمة لمواجهته وقوع العمليات الإرهابية والتعامل معها.

ونرى أن التزام الناقل الجوي بضرورة إعلام الركاب وتحذيرهم في حالة احتمال وقوع عمليات إرهابية على متن الرحلة يمكن تبريره بعده تبريرات يعد من أبرزها:

---

(1) Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law: A New Tort Theory in the. Aftermath of Pan American Flight 103, N. Y. L. SCH. Journal of Human Right, Vol. 8, Issue 01, 1990, p277.

(2) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 227.

(3) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديد، ص77.

(4) Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law, op. cit, p 255, 256.

1. حق الراكب في تقرير مصيره:

ذهب جانب من الفقه[1] إلى أن المسافر يقوم باختيار رحلته الجوية في ضوء المعلومات التي يحصل عليها من شركة الطيران، ومن ثم يجب أن يكون من تلك المعلومات، المعلومات الخاصة بوجود احتمال وقوع عمليات إرهابية على متن الرحلة الجوية.

فمن حق الراكب المسافر أن يكون على علم بأن هناك خطرًا إرهابيا تتعرض له الطائرة التي ينوي السفر بواسطتها لكي يتمكن من اتخاذ قرار مبنى على رأيه، بالاستمرار في رحلته الأصلية، أو تغيير الطائرة، وأخذ رحلة أخرى أو إلغاء السفر من أساسه، فالراكب المسافر هو وحده القادر على تحديد مصيره ويكون ذلك في ضوء المعلومات المتاحة لها من قبل الناقل الجوي، حتى يساعده على اتخاذ القرار الصحيحة في حالة السفر[2].

2. وجود علاقة خاصة بين الناقل الجوي والراكب:

ذهب جانب من الفقه[3] إلى أن الناقل الجوي يعد ملتزما تجاه الراكب المسافر باتخاذ كافة التدابير التي تكفل حمايته ضد أي اعتداء إرهابي، وذلك بناء على العلاقة الخاصة التي تجمع ما بين الناقل الجوي والراكب المسافر، والتي تلزم الناقل الجوي ببذل أقصى درجات العناية تجاه الراكب.

ويجب أن يتناسب حجم التدابير التي يقوم بها الناقل الجوي مع حجم المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الرحلة الجوية، ومن ثم فالناقل الجوي ليس ضامنا لسلامة الراكب المسافر، ولكنه ملتزم بإعلامه بكافة المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الرحلة الجوية[4].

وللتأكيد على ذلك، ذهب جانب من الفقه[5] إلى أن الناقل الجوي والراكب تجمعهما علاقة استثنائية من نوع خاص، ومن ثم فإن الأمر يقتضي قيام الأول ببذل عناية خاصة تجاه الثاني فيما يتعلق بمخاطر الرحلة الجوية؛ وخصوصا مخاطر الإرهاب الجوي، ويرجع سبب خصوصية تلك العلاقة إلى قيام الراكب المسافر بوضع نفسه تحت تصرف الناقل الجوي طوال فترة الرحلة الجوية، الأمر الذي يبرر قيام الناقل الجوي باتخاذ كافة

(1) Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law, op. cit, p 228.

(2) US District Court for the Eastern District of Tennessee - 488 F. Supp. 559 (E. D. Tenn. 1978) , 6 April 1978.
https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/488 / 559 / 1400147 /

(3) Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law, op. cit, p 81.

(4) op. cit, p 82.

(5) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 588، 589.

الاحتياطات لحمايته، ومن أهم تلك الاحتياطات مساعدة الراكب المسافر على تقرير مصيره في حالة احتمال وقوع عمليات إرهابية على متن الرحلة الجوية.

وتعد قضية لوكربي[1] خير تأكيد على قيمة مسؤولية الناقل الجوي في حالة عدم إعلام الركاب مسبقا باحتمال وقوع حادث إرهابي، وتتلخص وقائع القضية في انفجار أحد الطائرات لشركة (Pan American) فوق منطقة (لوكربي) في إسكتلندا، نتيجة قنبلة كان بحوزة أحد ركابها، الأمر الذي أدي إلى وفاة ركاب الطائرة وعددهم (259) راكبا.

وقد ظهر للمحكمة أن إدارة الطيران المدني الأمريكي كانت على علم مسبق باحتمال وقوع حادث إرهابي على متن إحدى طائرات شركة (Pan American) ، وكذلك تلقت السلطات الألمانية والإنجليزية والسفارة الأمريكية معلومات باحتمال وقوع هجوم إرهابي على متن الطائرات التابعة لشركة (Pan American) ، وأن الشركة علمت بتلك المعلومات وباحتمالات تعرض رحلاتها لوقوع عمليات إرهاب جوي، إلا أنها لم تبلغ الركاب بتلك المعلومات، وباحتمال تعرض الرحلة للخطر.

ومن ثم طالب أهالي المضرورين المحكمة بالحصول على تعويض كامل على أساس مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث بناء على ارتكاب خطأ إرادي، بعدم قيام بإبلاغ الركاب بالمعلومات الخاصة باحتمال وقوع حادث الإرهابي على متن الرحلة.

ودفعت الشركة عن نفسها بدفاع يقوم على أنها قامت باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لتفتيش الطائرة، إلا أنها بالرغم من ذلك لم تستطع اكتشاف القنبلة، ومن ثم منع وقوع الحادث الإرهابي على متن الطائرة، وكذلك جاء في دفاعها أنها بالرغم من أنها تلقت معلومات باحتمال وقوع عمليات إرهابية على متن الطائرة، إلا أن هذه المعلومات لم تصل إلى درجة التأكيد حتى تقوم بإبلاغ وتحذير الركاب من السفر على متن الرحلة الجوية.

إلا أن المحكمة لم تقتنع بهذا الدفاع، وقضت بحق أهالي المتضررين في الحصول على تعويض كامل، وذلك نظرا لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الإرهابي الجوي نتيجة لارتكابه خطأ إراديا، بالتقاعس عن إبلاغ الركاب وتحذيرهم من احتمال وقوع عمليات إرهابية على متن الرحلة الجوية، واعتبرت المحكمة أن حوادث الإرهاب الجوي تعد من المخاطر الاستثنائية التي يجب تحذير الركاب منها حتى يحدد مصيره.

(1) In Re Air Disaster at Lockerbie, Scotland, US District Court for the Eastern District of New York - 811 F. Supp. 89 (E. D. N. Y. 1993) 14 January 1993. https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/811 / 89 / 2006132 /

واستئناف شركة (Pan American) باستئناف هذا الحكم إلا أن محكمة الاستئناف أيدت حكم أول درجة.

خلاصة القول، إن الخطأ الإرادي يعد أساسا لمسائله الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي في حالة القيام بفعل أدى إلى الحادث الإرهابي أو امتناع عن القيام بالتدابير اللازمة لمنع الحادث الإرهابي، أو في حالة وصول معلومات للناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي ولم يقم بإبلاغ الركاب بتلك المعلومات.

ويعد هذا الخطأ الإرادي من قبيل الخطأ المفترض الذي يسأل الناقل الجوي عنه، والذي لا يحتاج الركاب فيه إلى إثباته، إلا أنه قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، على طريق قيام الناقل الجوي بنفي هذا الخطأ.

المطلب الثاني: الخطأ غير المفترض كأساس لمسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي

ذهب جانب من الفقه[1] إلى أن الخطأ غير المفترض أو الخطأ غير الإرادي هو الذي يتمثل في عدم مراعاة الناقل الجوي للعناية الواجب مراعاتها أثناء تنفيذ التزاماته دون قصد الإضرار، وعرف جانب آخر من الفقه[2] هذا النوع من الأخطاء بأنه الإهمال من جانب الناقل الجوي وعدم بذل العناية التي يجب أن يبذلها الرجل الحريص غير معتاد.

ونذهب مع جانب من الفقه[3] إلى أن الخطأ الإرادي يعد هو المناط الحقيقي لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب الجوي، وذلك لقلة الحالات التي يتصور معها تصور الخطأ الإرادي للناقل بخصوص هذا النوع من الحوادث الإرهابية؛ لأنه قلما يتصور أن يكون الناقل الجوي على علم وإدراك باحتمال وقوع مثل هذه الحوادث ولا يقوم باتخاذ التدابير الأمنية لمنع وقوعها ويمكننا توضيح أبرز صور الأخطاء غير الإرادية للناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي فيما يلي: -

الصورة الأولي: عدم القيام بالتدابير اللازمة لمنع حدوث حوادث الإرهاب الجوي.

ذهب جانب من الفقه[4] إلى أن عدم قيام الناقل الجوي باتخاذ التدابير الأمنية اللازمة

(1) د. خالد مصطفي فهمي، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، دار الفكر الجامعي، 2007، ص 78.

(2) Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods, op, cit, p 160.

(3) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 591.

(4) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، مرجع سابق، ص49.

لتأمين الرحلة الجوية ضد مخاطر حدوث عمليات إرهاب جوي يعد سببا لقيام مسؤوليته عن تلك الحوادث.

وقد ذهب جانب من الفقه[1] إلى إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي في حالة عدم قدرة على استخدام الوسائل والتدابير الأمنية المتاحة له لمنع حدوث مثل تلك الحوادث الإرهابية، وذلك بالنظر إلى سيطرته المادية على الطائرة وما عليها أثناء الرحلة الجوية.

ومن ثم فإذا لم يقم الناقل الجوي بالإجراءات والاحتياطات الأمنية التي يجب على الناقل الجوي الحريص القيام بها إذا ما وضع في ذات ظروف الناقل المسؤول يعد مخلا بالتزامه بتأمين الطائرة والرحلة الجوية، ومن ثم تنعقد مسؤوليته في هذه الحالة عند الحوادث الإرهابية التي تحدث على متن الرحلة الجوية.

الصورة الثانية: عدم القدرة على التعامل مع آثار الحادث:

قد يتسبب سوء تعامل الناقل الجوي مع وقع حوادث الإرهاب الجوي والنتائج المترتبة عليها إلى مضاعفة الآثار المترتبة عليها.

وقد ذهب جانب من الفقه[2] إلى انعقاد مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي في حالة فشله في جهود الإغاثة والإنقاذ؛ لأنه يجب على الناقل الجوي في هذه الحالة استخدام كافة الوسائل اللازمة لإنقاذ البضائع والممتلكات والأشخاص، أو الاستغاثة بأقرب فرق الإنقاذ والطوارئ، وإلا انعقدت مسؤوليته ومن ثم يمكن مساءلته عن التعويض عن كافة الأضرار الناتجة عن الحادث الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: أسس قيام مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

نصت المادة (17) من الاتفاقية على مسؤولية الناقل الجوي وذلك بالنص في الفقرة (1) على أن (يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن

(1) M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, Analyse comparative pour le Comité européen de coopération juridique (CDCJ) , Strasbourg, 27 novembre 2006, p7.
http: //www. youscribe. com/BookReader/Index/383920 / ?documentId=355411

(2) M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, op. cit, p7.

الطائـرة أو فـي أثنـاء أيـة عمليـة مـن عمليـات صعـود الـركاب ونزولهـم) .

وذهـب جانـب مـن الفقـه[1] فـي التعليـق علـى هـذا النـص إلـى القـول بـأن التـزام الناقـل الجوي طبقـا للاتفاقيـة هـو التـزام بضمـان سـلامة الراكـب مـن أي أضـرار مـن الممكـن أن تصيبـه أثنـاء فتـرة النقـل الجـوي، والمقصـود بضمـان سـلامة الراكـب هـو أن يلتـزم الناقـل بتوصيـل المسـافر إلـى نقطـة الوصـول المتفـق عليهـا سـليما معافـى.

وحتـى لا تكـون مسـؤولية الناقـل الجـوي مطلقـة، كان لا بـد مـن وضـع ضوابـط وشـروط لقيـام مسـؤولية الناقـل الجـوي عـن عمليـات الإرهـاب الجـوي، ويمكننـا حصـر هـذه الشـروط اللازمـة لقيـام مسـؤولية الناقـل الجـوي عـن العمليـات الإرهابيـة التـي تقـع علـى متـن الطائـرة فـي شـرطين همـا: أولا- وقـوع حـادث مـن حـوادث الإرهـاب الجـوي مرتبطـا بعمليـة النقـل الجـوي، ثانيـا- أن يترتـب ضـرر علـى حـادث الإرهـاب الجـوي، حيـث تبـدأ مسـؤولية الناقـل الجـوي مـن وقـت بـدء عمليـة النقـل والـذي يعـد هـو وقـت بـدء تنفيـذ الالتزامـات التـي يرتبهـا عقـد النقـل الجـوي فـي ذمتـه.

ونصـت اتفاقيـة وارسـو 1929 أيضـا فـي الفقـرة (3) مـن المـادة (17) علـى أن (يسـأل الناقـل عـن الضـرر الحاصـل فـي حالـة وفـاة الراكـب أو جرحـه أو إصابتـه بـأي أذى بدنـي آخـر متـى وقـع الحـادث الـذي نجـم عنهـا الضـرر علـى متـن الطائـرة أو أثنـاء عمليـات صعـود الـركاب إليهـا ونزولهـم منهـا) .

ونصـت كذلـك المـادة (17) مـن اتفاقيـة مونتريـال 1999 علـى أن (مسـؤولية الناقـل تتحقـق عـن وفـاة الراكـب أو الإصابـة الجسـدية إذا كان الحـادث وقـع علـى متـن الطائـرة، أو أثنـاء أي عمليـة مـن عمليـات صعـود الـركاب أو نزولهـم) .

ويتضـح لنـا ممـا سـبق أنـه يشـترط لاعتبـار الواقعـة مـن حـوادث الإرهـاب الجـوي التـي تعـد الناقـل الجـوي مسـؤولا عنهـا أن تقـع علـى متـن الطائـرة أو أثنـاء عمليـات الصعـود أو الهبـوط، لـذا ذهـب جانـب مـن الفقه[2]إلـى القـول بأنـه يتعيـن لاعتبـار الواقعـة المسـببة للضـرر مـن قبيـل الحـادث وجـود صلـة معاصـرة بيـن الواقعـة التـي أصابـت الراكـب بضـرر وبيـن نشـاط الناقـل الجـوي.

(1) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، (النقل الجوي الداخلي والدولي) ، دار الجامعة الجديدة, 2003، ص 87.

(2) راجع في ذلك:
د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 321.
رفعت أدباير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف داخل المطارات، 1983، ص125.

وبناء عليه تعد كل الحوادث الإرهابية الواقعة داخل هذه الفترة مرتبة بمسؤولية الناقل الجوي، أما إذا وقعت الحوادث الإرهابية خارج هذه الفترة فإن الناقل الجوي يعد مسؤولا عنها وفقا للقواعد والقوانين الوطنية[1].

وقد اختلفت الآراء الفقهية حول تحديد ما المقصود بعبارة (صعود الركاب أو نزولهم على متن الطائرة) ، الأمر شكل صعوبة في تفسيرها حتى طرح أمر تفسيرها على القضاء، ويمكن توضيح هذا الاختلاف من خلال مطلبين هما: -

المطلب الأول: الاختلاف حول تفسير عبارة على متن الطائرة.

المطلب الثاني: الاختلاف حول تفسير الصعود والهبوط من الطائرة.

المطلب الأول: الاختلاف حول تفسير عبارة على متن الطائرة

ذهبت بعض الآراء الفقهية إلى جانب بعض المحاكم إلى تفسير عبارة على متن الطائرة في حالة الحوادث الإرهابية بالربط بينهما وبين تنفيذ عملية النقل، فدخول الراكب المسافر إلى متن الطائرة، يعد شروعا في تنفيذ عقد النقل، ومن ثم لا تنتهي فترة وجوده على هذا المتن إلا حينما ينتهي الناقل من تنفيذ عملية النقل في مطار الوصول المتفق عليه[2].

وهذا ما ذهبت إليه محكمة تمييز دبي في حكم[3] لها بالقول: بأن الناقل الجوي يعد مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن دمار أو ضياع أو تلف البضاعة خلال عملية النقل الجوي بدءا من عملية النقل الجوي أي بتخلي المرسل عن البضاعة في مطار القيام ودخولها في حيازة الناقل الجوي إلى حين إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول.

وكذلك قضت محكمة تمييز دبي في حكم[4] لها بأن مقتضى نص المواد (355، 359) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي هو أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب

(1) Jean Pierre Tosi: Responsabilité aérienne, op. cit, p 75.

(2) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 139.

(3) محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 16 لسنة 2008 تجاري، جلسة 23 / 12 / 2008.
راجع تفاصيل الحكم، أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، دار النهضة العربية، 2014، ص 52.

(4) محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 172 لسنة 2009، جلسة 25 / 10 / 2009.
راجع تفاصيل الحكم، أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا، مرجع سابق، ص 26.

أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعود والنزول من الطائرة.

وفي قضية السيدة (هسرل) التي سبقت الإشارة إليها[1]قضت محكمة جنوب نيويورك بمسؤولية شركة الطيران الناقلة، وأسست حكمها على أساس أن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية وحتى نزوله منها في محطة الوصول المتفق عليها، وبالتالي فإن كل ما يحدث بين هاتين اللحظتين يعد وكأنه على متن الطائرة، وفقا لما ورد في نص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929.

وبناء على هذا الاتجاه يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه بالقاعة المعدة لتجمع الركاب المسافرين بمطار القيام للتوجه للطائرة المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام طالما كان الراكب على متن الطائرة ولا تنتهي مساءلة الناقل الجوي إلى لحظة تخلص الركاب من وصاية الناقل الجوي في مطار الوصول، وعلى ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أثناء التجول في مطار القيام أو مطار الوصول، لأنه ليس تحت وصاية الناقل الجوي.

وذهب جانب آخر من الفقه إلى تفسير عبارة على متن الطائرة تفسيرا ضيقا؛ إذ يذهب هذا الاتجاه الفقهي[2] إلى القول بأن عبارة على متن الطائرة لا يقصد بها وضع فترة زمنية لسريان عقد النقل، حتى يمكن القول بأن الخروج من الطائرة بعد هبوطها اضطراريا يعد من قبيل الحوادث الطارئة التي تحول دون استمرار تنفيذ الالتزام بالنقل، وإنما المقصود مما ذهب إليه جانب من الفقه[3] بعبارة على متن الطائرة هو تقرير حماية قانونية لركاب الطائرة من تلك المخاطر الجوية المحتمل التعرض لها على متن الطائرة، سواء كانت في الأرض أو محلّقة في السماء، ومن ثم إذا خرج الراكب عن هذه الرابطة ولو لظروف اضطرارية انتفت الحكمة من تقرير هذه الحماية لانقطاع اتصال الراكب المسافر بالطائرة أداة النقل، ومن ثم ينتهي التزام الناقل الجوي بضمان السلامة[4].

(1) 4 - Greta HUSSERL, Plaintiff, v. SWISS AIR TRANSPORT COMPANY, op. cit.

(2) د. عبد الرازق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد الأول، العقد، دار النهضة، 1981، ص 851.

(3) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 138.

(4) د. مصطفي كمال طه، القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك والإفلاس، دار الفتح للنشر 1988، ص 448 - 449.

وقد قضت محكمة استئناف نيويورك في حكم[1] لها بمسؤولية شركة الطيران الناقلة على أساس اتفاقية وارسو 1929، وأسست حكمها على أن عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة التي يكون فيها الراكب المسافر موجودا داخل الطائرة، سواء أكانت موجودة على الأرض بدون حركة أو محلقة في الجو، ومن ثم تعد عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها والهبوط في مكان آخر واحتجاز الركاب بداخلها بمثابة حادث واحد مستمر.

ونذهب مع جانب من الفقه[2] إلى تأييد هذا الاتجاه الفقهي الذي يفسر عبارة على متن الطائرة تفسيرا ضيقا، وأنه هو الأقرب إلى الصواب، بالتالي يعد الناقل الجوي مسؤولا عن كافة الأضرار التي تلحق بالركاب المسافرين خلال نقلهم من مطار القيام حتى تمام وصول الطائرة بمطار الوصول المتفق عليه، وتشمل هذه الفترة جميع الحالات التي قد تضطر فيها الطائرة للهبوط بشكل اضطراري، وتشمل كذلك عبارة على متن الطائرة الحالات التي يوجد فيها الراكب المسافر بعيدا عن الطائرة.

وهذا ما قضت محكمة تمييز دبي في حكما[3] لها بأن الناقل الجوي يعد مسؤول عن الضرر الناجم عن ضياع أو تلف البضاعة خلال النقل الجوي، سواء كان هذا الضرر حدث في المطار أو على متن الطائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار، طالما كان النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد الشخص أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى.

المطلب الثاني: الاختلاف حول تفسير الصعود والهبوط من الطائرة

يجب أن يكون الحادث الإرهابي متزامنا مع عمليات الصعود والهبوط من الطائرة، وحدث خلاف في الآراء الفقهية حول تفسير عبارة الصعود والهبوط من الطائرة، ويرجع هذا الاختلاف إلى سكوت اتفاقية وارسو 1929 عن تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط من الطائرة.

(1) ROSMAN v. TRANS WORLD AIRLINES, Court of Appeals of the State of New York, 34 N. Y. 2d 385, 13 June, 1974.
https: //www. leagle. com/decision/197441934ny2d3851368

(2) راجع في ذلك:
د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 138.
د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 550.

(3) محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 16 لسنة 2008 تجاري، جلسة 23 / 12 / 2008.
راجع تفاصيل الحكم، أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، مرجع سابق، ص 52.

فقد ذهب جانب من الفقه[1] إلى تفسير عبارة الصعود والهبوط من الطائرة تفسيرا ضيقا؛ لأنه يقصر هذا الاتجاه الفترة الزمنية لالتزام ضمان السلامة على حالة واحدة وهي وقت وجود الركاب على متن الطائرة، ومن ثم فإن الحوادث الإرهابية التي تقع خارج عمليات الصعود أو سابقة عليها، أو بعد هبوط الطائرة، أو أثناء وجود الراكب المسافر في مبنى المطار لا تعد من الأعمال التي يمكن مساءلة الناقل الجوي بشأنها، وعلل جانب آخر من الفقه[2] ذلك بالقول: بأن الصعود والنزول تعني الوجود على متن الطائرة، و الوجود يشمل فقط الصعود أو النزول الفعلي للركاب.

ومن ثم تقتصر مسؤولية الناقل الجوي فقط على مخاطر النقل الجوي، ولا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عما يلحق الركاب المسافرين من أضرار قبل وجودهم داخل الطائرة أو بعد خروجهم منها، بحيث لا يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع في حدود المطار بعيدة عن الطائرة[3]، وهذا ما أكد عليه جانب من الفقه[4] في تفسير نصوص اتفاقية وارسو 1929 بالقول: بأن اتفاقية وارسو 1929 تستبعد الحوادث التي تقع في إطار العمليات السابقة على الصعود وبعد الهبوط وخصوصا أثناء وجودهم في مبنى المطار.

إلا أننا نرى مع جانب الفقه[5] أن هذا الاتجاه في تفسير عبارة الصعود والهبوط من الطائرة لم يعد يتناسب مع الواقع الحالي والذي ظهرت فيها صور جديدة من حوادث النقل الجوي ومنها الإرهاب الجوي، حيث فتحت الاعتداءات الإرهابية على الركاب المسافرين داخل المطارات الباب للبحث عن تفسير جديد لعبارة الصعود والهبوط من الطائرة.

ففي قضية[6] عرضت على محكمة الاستئناف بالولايات المتحدة الأمريكية، تتلخص وقائعها في قيام مجموعة إرهابية بإلقاء ثلاث قنابل يدوية على المسافرين أثناء خضوعهم لعملية التفتيش في مطار (هلنكون) بدولة اليونان، مما أدى إلى سقوط العديد من القتلى والمصابين.

---

(1) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 154.

(2) Goedhuis, Observations Concerning, Chapter 3 of the Convention of Warschau 1929, in Cinquiime Congrs International de la Navigation A6rienne, at 1163 - 64 (1931) , p119.

(3) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، بدون تاريخ نشر، ص 172.

(4) Goedhuis, Observations Concerning, op. cit, p120.

(5) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 551, 552.

(6) Aristides A. DAY et al, Plaintiffs-Appellees, TRANS WORLD AIRLINES, United States Court of Appeals, Second Circuit, No. 279, Docket 75 - -7341, Dec. 22, 1975. https: //openjurist. org/528 / f2d/31 / day-v-trans-world-airlines-inc-kersen

وبعد عرض القضية على القضاء تمسكت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عما لحق الركاب من أضرار، استنادا إلى أن الركاب كانوا خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط بموجب اتفاقية وارسو 1929، إلا أن المحكمة حكمت باعتبار الحادث قد وقع أثناء عمليات الصعود إلى الطائرة، واعتبرت أن إصابة المدعي أثناء عملية إنجاز الإجراءات من الأمور التي يعد الناقل الجوي مسئولا فيها عن الركاب المسافرين.

وبناء عليه ذهب جانب من الفقه[1] إلى أن الفترة المتزامنة مع عمليات الصعود والهبوط من الطائرة والتي يكون الناقل الجوي مسؤولا فيها عن حوادث الإرهاب التي يتعرض لها الركاب المسافرون هي الفترة التي تبدأ بمغادرة الركاب مبنى مطار القيام، وذلك بأن تطأ أقدامهم صحن المطار متوجهين إلى الطائرة واكتمال صعودهم إلى جوفها، وفي عملية المغادرة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الركاب في الوصول والنزول من على سلم الطائرة واجتيازهم صحن المطار حتى الخروج من مبنى مطار الوصول، وهذا يعد تفسيرا واسعا لعبارة (عمليات الصعود والهبوط من الطائرة) ، فقد أصبح تفسير هذه العبارة يمتد كما ذهب حكم محكمة الاستئناف في الولايات المتحدة الأمريكية[2] ليشمل فترة وجود الركاب داخل مبنى المطار استعدادا للصعود وينتهي بوصول الركاب المسافرين إلى مكان آمن في مطار الوصول.

وجاء هذا التفسير بناء على استقرار جانب كبير من الفقه والقضاء على ضرورة حماية الركاب من المخاطر الخاصة بالطيران ومن المخاطر المرتبطة بها.

وبناء عليه اعتبر جانب من الفقه[3] أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب المسافرين يعد التزاما قائما طوال فترة الرحلة والتي تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب المسافر مباني مطار القيام متوجها إلى الطائرة والصعود إليها، وتشمل كذلك تلك المرحلة عمليات الهبوط والتي تمتد منذ اللحظة التي يبدأ فيها الراكب النزول من الطائرة حتى الوصول إلى ساحة المطار والدخول إلى مباني مطار الوصول.

لذا أخضع القضاء الفرنسي مسؤولية الناقل الجوي لأحكام اتفاقية وارسو 1929 إذا تعرض الراكب المسافر للضرر إذا حدثت تلك الأضرار في مكان تحف به مخاطر

(1) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1972، ص 352 – 353.

(2) United States Court of Appeals, First Circuit, 545 F. 2d 279 - Martinez Hernandez v. Air France, No. 76 - 1146, 19 Nov 1976.
https: //openjurist. org/545 / f2d/279 / martinez-hernandez-v-air-france

(3) Goedhuis, Observations Concerning, op. cit, p119.

الملاحة الجوية، ويتضح لنا ذلك فيما قضت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها[1] بأنه من الصعب حصر عمليات الصعود والهبوط على مجرد اجتياز سلم الطائرة، إذا كان الركاب المسافرون معرضين للأضرار الناتجة عن مخاطر النقل الجوي والتي تدخل ضمن نطاق تطبيق اتفاقية وارسو 1929.

وبعد عرض هذه الآراء وما بها من اختلافات وخلط في تفسير عبارة (الصعود والهبوط من الطائرة) ، فإننا نرى أن الاتجاه الواسع في تفسير عبارة (الصعود والهبوط من الطائرة) هو الأقرب إلى الصواب خاصة فيما يتعلق بحوادث الإرهاب الجوي، ويرجع ذلك للأسباب الآتية:

1. أن مسائلة الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو 1929 لا تكون إلا منذ اللحظة التي يتجمع فيها الركاب في القاعة المخصصة لتجمع المسافرين بمطار القيام، وبالتالي يكون تحت سيطرة الناقل الجوي، ومن ثم يتوجهون إلى الطائرة المعدة لنقلهم، ويعد هذا الوقت هو وقت بداية سريان التزام ضمان السلامة والذي يستمر طوال المدة التي يوجد فيها الركاب المسافرون على متن الطائرة، وتنتهي هذه المدة بدخول الركاب المسافرين منطقة تسلُّم الحقائب في مطار الوصول.

2. أن التمسك بظاهر نصوص اتفاقية وارسو 1929 بخصوص عبارة الصعود والهبوط من الطائرة، وقصر تفسيرها على اعتلاء سلم الطائرة صعودا وهبوطا، سوف يؤدي إلى نتائج غير مقبولة لم تقصدها الاتفاقية، وهي أن الناقل الجوي يكون غير ملتزم بسلامة الركاب خلال فترة ما قبل اعتلاء سلم الطائرة، وذلك على الرغم من أن الراكب المسافر في هذه الحالة يكون خاضعا لرقابة وإشراف الناقل الجوي[2].

3. ما كشفت عنه حوادث الإرهاب الجوي من حالات أدت إلى تغير المكان الذي قد يتعرض فيه الراكب لمثل هذه الحوادث، حيث أصبح يمتد ليشمل المطارات باعتبارها أماكن يمكن أن يمتد فيها الخطر إلى ما يهدد سلامة الركاب المسافرين.

(1) Cour de cassation, chambre civile 1, Audience publique du 18 janvier 1966. https: //www. legifrance. gouv. fr/telecharger_rtf. do?idTexte=JURITEXT000006970358&origine=juriJudi

(2) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 554.

وهذا ما أكدت عليه المحكمة الاتحادية الألمانية في حكما[1] لها بالقول: بأن العنف كصورة من صور الإرهاب أصبح الآن وثيق الصلة بالنقل الجوي، ومن ثم أصبح من الصعب التأكد من أن المصابين في الحادث كانوا موجودين في مكان آمن، أو أنهم كانوا متحررين من سيطرة ورقابة الناقل الجوي أو تابعيه أم لا.

الفصل الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي

نصت الفقرة الأولى من المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 على أن (لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها) ، ونصت كذلك المادة (21) من ذات الاتفاقية على أنه (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه، جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفف منها) .

ويتضح لنا من هذه النصوص أن الناقل يمكن له التخلص من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي التي يتعرض لها الركاب المسافرون بعدة وسائل؛ منها الوسائل الطبيعة كإثبات أنه هو أو أحد تابعيه قد اتخذوا كافة الوسائل والتدابير الضرورية لمنع وقوع الحادث الإرهابي، أو عن طريق نفي خطئه أو خطأ تابعية، وإما عن طريق الوسائل الاستثنائية كإثبات أنه يستحيل عليه هو وتابعيه اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الحادث الإرهابي، أو إثبات أن خطأ الراكب المسافر هو سبب الضرر، أي بإثبات السبب الأجنبي.

ويمكننا تناول هذا الأمر من خلال مبحثين هما:

المبحث الأول: الوسائل الطبيعة لإعفاء الناقل من المسئولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: الوسائل الاستثنائية لإعفاء الناقل الجوي من المسئولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

(1) Federal Supreme court of Germany, 9 April 1987, See:
W. Müller-Rostin, 'Conversion of the Poincaré Franc of the Warsaw Convention in Germany' (1988) 13 Air and Space Law, Issue 2, p 92.

المبحث الأول: الوسائل الطبيعة لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي

يعد أمر تأمين وتحقيق الأمن والسلامة للعناصر البشرية والمادية للنقل الجوي أحد واجبات الدولة،إلا أنه نظرا إلى تعدد جوانب المسؤولية عن هذا الجانب فإن الدول تعهد به إلى الناقل الجوي، وذلك لتحقيق الأمن لكافة عناصر النقل الجوي بمفهوم ذلك العام والخاص.

ومنحت اتفاقية وراسو 1929 للناقل الجوي بعض الوسائل للتخلص من مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي بإثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الحادث الإرهابي ووقوع الضرر.

ويعد هذا الأمر انعكاسا طبيعيا لما اعتنقته اتفاقية وارسو 1929 من أن أساس مسؤولية الناقل عن الحوادث الإرهابية هو فكرة الخطأ المفترض، وكذلك نتيجة لالتزام الناقل الجوي ببذل العناية لضمان سلامة الركاب المسافرين، ويمكننا توضيح ذلك الأمر من خلال مطلبين هما:

المطلب الأول: اتخاذ التدابير الضرورية كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الثاني: ماهية الإجراءات اللازم اتباعها أثناء عملية النقل الجوي لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الأول: اتخاذ التدابير الضرورية كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي

عرفت المنظمة الدولية للطيران المدني إجراءات التأمين الوقائي لعناصر النقل الجوي بأنها (مجموعة من التدابير والموارد البشرية والمادية التي تستهدف حماية الطيران المدني، من أفعال التدخل غير المشروع) .

وبناء عليه تعد التدابير الضرورية هي التدابير التي يجب على الناقل الجوي اتخاذها من أجل منع حدوث الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب الجوي، أو هي كما ذهب جانب من الفقه[1] التدابير التي من شأن اتخاذها والقيام بها منع حدوث اعتداءات الإرهاب

(1) راجع في ذلك:
د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسئولية الناقل الجوي الدولي، دارسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1985، ص 409.

فـي المجـال الجـوي.

ومـن ثـم يلـزم علـى الناقـل الجـوي لنفـي **المسـؤولية** عـن حـوادث الإرهـاب الجـوي أن يثبـت هـو وتابعـوه اتخاذهـم كل التدابيـر الضروريـة، أو إثبـات اسـتحالة اتخاذهـم لهـا، ومـن ثـم يـؤدي الاعتمـاد علـى هـذا الاتجـاه الفقهـي إلـى نتيجـة هـي أنـه لا يكـون أمـام الناقـل الجـوي إلا سـبب واحـد لنفـي **المسـؤولية** وهـو إثبـات اسـتحالة اتخـاذ التدابيـر الضروريـة.

وذهـب جانـب آخـر مـن الفقـه[1] إلـى ضـرورة توسـيع مفهـوم التدابيـر الضروريـة علـى اعتبـار أن طبيعـة التـزام الناقـل الجـوي هـو الالتـزام بوسـيلة، ومـن ثـم يجـب تفسـير هـذه التدابيـر الضروريـة علـى نحـو يتفـق وهـذه الطبيعـة، وقـد انتقـد بعـض الفقـه[2] هـذا الاتجـاه الفقهـي وذلـك لعـدم إمكانيـة نفـي **مسـؤولية** الناقـل الجـوي إلا بإثبـات السـبب الأجنبـي وهـو مـا يخلـف نـص المـادة (20) مـن اتفاقيـة وارسـو 1929 مـن أن هنـاك وسـيلتين للإعفـاء الناقـل الجـوي مـن **المسـؤولية**.

ويمكننـا حصـر التدابيـر الضروريـة التـي يمكـن أن تكـون سـببًا لإعفـاء الناقـل الجـوي مـن **المسـؤولية** عـن حـوادث الإرهـاب فـي الإجـراءات والاحتياطـات الأمنيـة التـي يجـب علـى الناقـل الجـوي بذلهـا طبقـا لمعيـار الناقـل المحتـرف إذا مـا وضـع فـي ذات ظـروف الناقـل المسـؤول[3].

ونـرى أن مـن أهـم الإجـراءات والتدابيـر الضروريـة التـي يلـزم الناقـل الجـوي باتخاذهـا وإلا اعتبـر مسـؤولا عـن حـوادث الإرهـاب الجـوي مـا يلـي:

1. حـق الناقـل الجـوي فـي تفتيـش الـركاب وحقائبهـم إلـى جانـب سـلطات المطـار للتحقـق مـن إجـراءات الأمـن المقدمـة مـن السـلطات المحليـة[4].
2. السـماح للناقـل الجـوي بالاسـتعانة بحـراس مدربيـن ومسـلحين علـى متـن الطائـرة يراقبـون حركـة الـركاب ويتدخلـون فـي الوقـت المناسـب[5].

د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، مرجع سابق، ص 131.

(1) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي، مرجع سابق، ص 135.

(2) Paul Chauveau, Droit aérien, Paris, Librairies techniques, 1951, P334.

(3) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 599.

(4) R. H. Mankiewicz, «Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien. Note sur la jurisprudence américaine», Revue française de droit aérien, 1977, p383.

(5) FitzGerald, Gerald F. Unlawful interference with civil aviation. In Kean, Arnold. Essays in air law. Boston, Nijhoff, 1982, p76.

فإذا لم يقم الناقل الجوي بهذه الإجراءات أو أهملها هو أو أحد من تابعيه فلا يمكن له الدفع باتخاذ الإجراءات الضرورية كسبب لإعفاء من **المسؤولية** عن حوادث الإرهاب الجوي.

وهذا ما قضت به محكمة تمييز دبي في حكما[1] لها بالقول: بأنه ليس للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد مسؤوليته إذا كان الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع منه أو من أحد من تابعيه إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك، فنشوء الضرر عن فعل الناقل أو امتناع منه أو من أحد تابعيه أثره عدم جواز تمسكه بتحديد مسؤوليته.

ومن ثم يقتضي إثبات الناقل الجوي انتفاء خطئه وخطأ تابعيه ضرورة إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، فالخطأ يعني أن الناقل قد أخل في بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر[2].

وبناء على ما سبق يمكننا القول بأن التدابير الضرورية التي يلزم الناقل الجوي بإثبات اتخاذها لتفادي مسؤوليته عن اعتداءات الإرهاب الجوية هي الإجراءات التي يتعين على الناقل الجوي الحريص القيام بها إذا ما وجد في نفس ظروف الناقل المسؤول، ومن ثم يمكن للقاضي الذي ينظر قضية تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الاعتداءات الإرهابية الاعتماد على أجهزة مراقبة الملاحة الجوية لتقدير كفاية التدابير الضرورية التي قام الناقل الجوي باتخاذها لمواجهة حوادث الإرهاب الجوي، مما يساعده على تحديد مسؤولية الناقل بدقة عن أضرار هذا الحادث، يضاف إلى ذلك ضرورة تقديم الناقل الجوي الدليل على أنه قام هو وتابعوه بالإجراءات اللازمة والعناية المعقولة لتنفيذ التزامهم، فإذا لم يقدم ما يدل على ذلك فإنه لا يمكن نفي مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي.

وهذا ما ذهبت إليه محكمة استئناف باريس في حكما[3] لها فقد قضت بمسؤولية شركة الطيران اليوغسلافية (JAT) لأنها لم تثبت سبب الحادث الذي أدى إلى تحطم الطائرة بالقرب من مدينة (ميونيخ) أثناء قيامها برحلة جوية من بلجراد إلى باريس، ولم تقدم

(1) محكمة تمييز دبي، الطعن 362 لسنة 1997، جلسة 28 / 3 / 1998.
راجع تفاصيل الحكم، أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، مرجع سابق.

(2) د. علاء التميمي عبده، مدى مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 557.

(3) Cour d'Appel de Paris, Civ II, 12 December 1961, See:
Marcel Planiol, Georges Ripert, Traité élémentaire de droit civil, op. cit, p913.

الدليل على اتخاذها التدابير الضرورية التي لها علاقة مباشرة بالحادث سبب الضرر.

المطلب الثاني: الإجراءات اللازم اتباعها أثناء عملية النقل الجوي لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب

يهدف تأمين عناصر النقل الجوي، على المستويين الدولي والوطني، إلى تعزيز الثقة في استخدامه، وتقليل حجم الأضرار والخسائر البشرية والمادية الناتجة عن تعرضه للجرائم والأفعال غير المشروعة[1]، لذا اهتمت منظمة (الإيكاو) بذلك الأمر، وقامت بوضع قواعد وإجراءات، لتأمين كافة العناصر المرتبطة بعملية الطيران والمرافق الخاص بها وحماية من الاعتداءات الإرهابية، والتي يتعين على الناقل الجوي القيام بتلك الإجراءات لضمان سلامة الركاب المسافرين.

وتنقسم هذه الإجراءات إلى مرحلتين، الأول مرحلة ما قبل إقلاع الطائرة، والثانية مرحلة ما بعد إقلاع الطائرة، ويمكننا توضيح ذلك من خلال فرعين هما:

الفرع الأول: الإجراءات اللازم على الناقل الجوي اتباعها قبل إقلاع الطائرة.

الفرع الثاني: الإجراءات اللازم على الناقل الجوي اتباعها بعد إقلاع الطائرة.

الفرع الأول: الإجراءات اللازم على الناقل الجوي اتباعها قبل إقلاع الطائرة

تعد الفترة التي تسبق إقلاع الطائرة من أهم مراحل الإجراءات التي يتم فيها تأمين الطائرة والاطمئنان على صلاحيتها للطيران وخلوها من المتفجرات أو أي مواد أخرى قد تستخدم كوسيلة تنفيذ عمليات الإرهاب الجوي.

ووضعت اتفاقية شيكاغو 1944 للطيران المدني الدولي[2] مجموعة من الإجراءات والتوصيات لمنع وقوع الاعتداءات الإرهابية من جانب ولتأمين سلامة الطائرة من جانب آخر، وأوصت الناقل الجوي باتباعها، وهذه الإجراءات هي: -

أولا- عمليات التفتيش قبل إقلاع الطائرة:

تمثل عمليات التفتيش قبل ركوب الطائرة أحد الحلقات الهامة في عملية الحماية الوقائية لأمن الطائرة، حيث يتم القيام بعمليات التفتيش قبل صعود الركاب إلى الطائرة من خلال

(1) د. محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، 2009، ص 220.

(2) Chicago Convention on International Civil Aviation 1944: https: //www. icao. int/publications/Documents/7300_orig. pdf

الكشف الأمني، بواسطة أشخاص قادرين على استخدام معدات الأمن التي يتم توفيرها بأعداد كافية، مع العمل على تحديثها باستمرار[1].

وتشمل عمليات تفتيش الطائرة، التفتيش الشامل للطائرة من الداخل والخارج، ومنع الدخول إلى الطائرة دون تصريح، والكشف على جميع الركاب وأمتعتهم ومستودع الطائرة، ومنع صعود أي راكب على متن الطائرة أو دخول حقيبة إذا ما تبين أن فيها ما يهدد سلامة الرحلة الجوية، والتأكد من إجراءات الأمن بالنسبة إلى الأشخاص المصرح لهم بحمل السلاح، والتحقق من الإجراءات المتبعة في قيادة ومراقبة حراس الأمن على متن الطائرة من جانب قائد الطائرة[2].

وكذلك يجب على الناقل الجوي أن يستعين بخبراء أمن على مستوى عال من الكفاءة، وأن يكون ضمن وظائفهم إجراء تقييم منتظم لمستوى أمن المطارات التي يتعامل معها الناقل الجوي، وذلك للوقوف على نقاط الضعف في هذه المطارات وتقديم الحلول الملائمة للتعامل معها[3].

وكذلك يعد من تلك الإجراءات التي يمكن للناقل اتخاذها في هذه المرحلة، تزويد الطائرة بجهاز الكشف عن الأسلحة ومراقبة عمليات التفتيش باستخدام جهاز الكشف عن الأشياء المعدنية، واستيقاف الشخص الذي أعطى الجهاز إنذارا بأنه يحمل مثل هذه الأشياء وإعادة تفتيشه[4].

وبناء عليه يعد الناقل الجوي مسؤولا عن الاعتداءات الإرهابية على الرحلة الجوية إذا لم يقدم الدليل على أنه اتخذ كافة الإجراءات الخاصة بالتفتيش، وهذا ما قضت به محكمة الاستئناف في الولايات المتحدة الأمريكية في حكما[5] لها في قضية متعلقة بحادث اختطاف

(1) د. طاهر عبد الجليل حبوش، د. شهاب رشيد خليل، الوسيط في أعمال شرطة العراق، بغداد الراية، الطبعة الأولى، 1998، ص316.

(2) Federal Aviation Administration(FAA) , AC 129 - 3 - Foreign Air Carrier, June 10, 1982, p3.
https: //www. faa. gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC129 - 3. pdf

(3) - د. علاء التميمي عبده، مدى مسئولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 604.

(4) Michael C. McClintock, Skyjacking, Its Domestic Civil and Criminal Ramifications, Journal of Air Law and Commerce, Vol 39, 1973, p29.
http: //scholar. smu. edu/cgi/viewcontent. cgi?article=2809&context=jalc

(5) U. S. District Court for the Southern District of New York - 713 F. Supp. 1483 (S. D. N. Y. 1989) https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/713 / 1483 / 1465770 /

طائرة تابعة لشركة (بان أمريكان) بعد إقلاعها من مطار كراتشي الدولي عندما أثبتت الشركة المدعى عليها أنها اتخذت كافة التدابير التي أوصت بها منظمة الطيران الدولي.

وكذلك يجب على الناقل الجوي الاستعانة بنظم الأمن الوقائي، يكون لديها القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب في ضوء التوقعات الأمنية والمعلومات الاستخبارية (Intelligence) على المستوى الدولي والمحلي[1]، وكذلك يجب على الناقل الجوي الاستعانة بأجهزة دقيقة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها المختلفة، وأن يخضع للفحص عبر هذه الأجهزة ليس فقط الركاب، بل أيضا يخضع لها العاملون في المطار[2].

ثانيا- التحذير كأحد واجبات الناقل الجوي:

التحذير في مجال النقل الجوي هو أحد واجبات الناقل الجوي التي يلتزم فيها بتحذير الركاب المسافرين إذا تبين له أن هناك خطرا حالا ومحقق الوقوع يهدد الرحلة الجوية والركاب المسافرين عليها في أنفسهم أو أموالهم وإلا عد مسؤولا عن تعويضهم.

لذلك تلتزم شركات الطيران بتحذير الركاب عن التهديدات الإرهابية التي قد تتعرض لها الرحلة الجوية بشرط أن تكون هذه التهديدات تفصيلية على نحو تشعر شركات الطيران بجديتها، أما التهديدات العشوائية فإن شركات الطيران لا تلزم بتحذير الركاب المسافرين بها، لأن ذلك سوف يؤدي حتما إلى الأضرار بالملاحة الجوية[3].

ويلتزم الناقل الجوي كما ذهبت مدنية نيويورك الأمريكية[4] بتحذير المسافرين كتابة على ظهر تذكرة السفر وبخط واضح، بل وأيضا يلتزم بتحذيرهم قبل ميعاد السفر بوقت كاف حتى يتمكن من إبرام عقد تأمين على الحياة يكمل به التعويض المحدود.

وقد سارت الأحكام القضائية على هذا الاتجاه وأوجبت على الناقل الجوي تحذير الركاب المسافرين، حيث رفضت المحكمة في قضية (Stratis. V. Eastern Airlines

(1) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص 604.

(2) National Aviation Policy White Paper, Chapter 8. Aviation security, Australian Government's, December 2009, p136.
https: //infrastructure. gov. au/aviation/publications/files/Aviation_White_Paper_final. pdf

(3) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 228.

(4) U.S.DistrictCourtfortheSouthernDistrictofNewYork-253F.Supp.237(S.D.N.Y.1966) April 1, 1966, Nos. 60 Civ. 4365, 61 Civ. 3426, 63 Civ. 1734 - 1736.
https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/253 / 237 / 1874777 /

Ins)[1] تطبيق حدود التعويض الواردة في المادة رقم (22) من اتفاقية وارسو 1929 على أساس أن الناقل الجوي قد أخل بواجب التحذير عندما لم يلتزم بتنبيه الركاب المسافرين وفقا لأحكام اتفاقية وارسو 1929.

وفي قضية أخرى قضت المحكمة العليا في ولاية (الاباما) الأمريكية في حكم[2] لها بإلزام الناقل الجوي بأداء تعويض كامل للركاب المسافرين، وذلك لإخلاله بواجب تحذير الركاب بوقت كاف يسمح لهم بإبرام عقد تأمين على الحياة.

ويلتزم الناقل الجوي بتحذير الركاب المسافرين في حالة وجود تهديدات باعتداءات إرهابية على الرحلة الجوية وإبلاغ الركاب بالمعلومات التي تلقاها، حتى يكون أمامهم الاختيار بين السفر وإلغاء الرحلة، ومن ثم يعد حرمان الركاب من هذا الاختيار وانفراد الناقل الجوي بالقرار مراعاة لمصالحه المالية أمرا ينطوي على عمل غير إنساني، وهو التضحية بحياة الركاب من أجل مصالح مادية[3].

ومن ثم نرى أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيب الركاب نتيجة تحذيرهم بوجود اعتداءات إرهابية تبين فيما بعد أنها تهديدات كاذبة، وهذا ما قضت به المحكمة الفيدرالية الأمريكية في قضية (Schroeder V. Lufthansa German Airlines)[4]، فقد قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الركاب نتيجة للإجراءات

(1) U. S. Court of Appeals for the Second Circuit - 682 F. 2d 406 (2d Cir. 1982) , Argued Jan. 11, 1982. Decided June 30, 1982, Efstratios Stratis, Plaintiff-appellee, v. Eastern Air Lines, Inc. , and United States of America, defendants- appellants. eastern Air Lines, Inc. , Third-party Plaintiff-appellee, v. United States of America, Third-party Defendant-appellee, New York City Health and Hospitals Corporation, Third-party defendant- appellant, and the Jamaica Hospital, Inc. , Third-party Defendant-appellee, 682 F. 2d 406 (2d Cir. 1982)
https: //law. justia. com/cases/federal/appellate-courts/F2 / 682 / 406 / 278328 /

(2) Supreme Court of Alabama, 28 March 1986, See:
Isabella Henrietta Philepina Diederiks-Verschoor, M. A. Butler, An Introduction to Air Law, Kluwer Law International, 2006, p108.

(3) Janet E. Assimotos, To Warn or Not to Warn: The Airlines' Duty to Disclose Terrorist Threats to Passengers, p 1098.
http: //scholar. smu. edu/cgi/viewcontent. cgi?article=1936&context=jalc

(4) US Court of Appeals for the Seventh Circuit -875 F. 2d 613 (7th Cir. 1989) , Argued Jan. 20, 1989. Decided May 23, 1989, Christine K. Schroeder, Plaintiff-appellant, v. Lufthansa German Airlines, et al. , Defendants-appellees, 875 F. 2d 613 (7th Cir. 1989)
https: //law. justia. com/cases/federal/appellate-courts/F2 / 875 / 613 / 179438 /

التـي تتخذهـا السـلطات فـي مواجهـة الـركاب نتيجـة التهديـد الـكاذب.

وتتخلـص وقائـع القضيـة فـي أن شـركة الطيـران (Lufthansa German Airlines) المدعـى عليهـا أثنـاء تحليـق رحلتهـا علـى الأراضـي الكنديـة، تلقـت السـلطات الكنديـة تحذيـرا بوجـود قنبلـة علـى متـن الطائـرة، فقامـت بتحذيـر الـركاب، وبعـد هبـوط الطائـرة فـي كنـدا، وبتفتيـش المشـتبه فيهـم تبيـن أن التهديـد كاذب.

ونـرى أن الناقـل الجـوي يلتـزم فقـط بتحذيـر الـركاب المسـافرين بالتهديـدات الإرهابيـة الصريحـة والمحـددة تجـاه رحلـة جويـة معينـة بالـذات، أمـا الرحـلات الجويـة المبهمـة فـلا يلتـزم بإبـلاغ وتحذيـر الـركاب بهـا، وذلـك للحفـاظ علـى الملاحـة الجويـة مـن الأضـرار التـي تنتـج عـن التهديـدات العشـوائية.

ثانيا- إجراءات التفتيش أثناء عملية الطيران:

مرحلـة الطيـران تعـد هـي المرحلـة الـذي يكـون فيهـا الناقـل الجـوي هـو المسـيطر الوحيـد علـى الطائـرة، ومـن ثـم فـإن الناقـل الجـوي يتمتـع خـلال هـذه الرحلـة بسـلطات واسـعة يمارسـها عـن طريـق قائـد الطائـرة الـذي يعـد المسـؤول الأول عـن أمـن وسـلامة الطائـرة وركابهـا، ومـن ثـم فهـو الـذي يسـتطيع ويحـق لـه إيقـاف الرحلـة الجويـة أو إلغاءهـا إذا مـا تبيـن لـه وجـود مـا يهـدد سـلامتها[1].

ومنحـت المـادة (6) مـن اتفاقيـة طوكيـو 1963 الخاصـة بالجرائـم والأفعـال التـي ترتكـب علـى متـن الطائـرات، قائـد الطائـرة سـلطات عديـدة أثنـاء الرحلـة الجويـة، فقـد نصـت علـى أنـه (يجـوز لقائـد الطائـرة إذا اعتقـد اسـتنادا إلـى أسـباب معقولـة أن شـخصا قـد ارتكـب أو شـرع فـي ارتـكاب إحـدى الجرائـم أو الأفعـال -المنصـوص عليهـا فـي الفقـرة الأولـى مـن المـادة الأولـى مـن الاتفاقيـة-علـى متـن الطائـرة، أن يتخـذ تجـاه هـذا الشـخص إجـراءات معقولـة بمـا فـي ذلـك إجـراءات القسـر الضروريـة، وذلـك لمـا يلـي: أ-حمايـة سـلامة الطائـرة أو الأشـخاص أو الأمـوال الموجـودة فيهـا. ب-المحافظـة علـى حسـن النظـام علـى متـن الطائـرة) .

كمـا نصـت المـادة (8) مـن الاتفاقيـة المشـار إليهـا علـى أنـه (لقائـد الطائـرة سـلطة اتخـاذ إجـراءات قمـع تجـاه الراكـب الـذي يرتكـب أو يشـرع فـي ارتـكاب أي فعـل يهـدد سـلامة الطائـرة أو الأشـخاص أو الأمـوال الموجـودة فيهـا) .

(1) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 229.

إلا أنه مع تعدد أنواع الطائرات المستخدمة في العالم اليوم، جعل من المستحيل تحديد إجراءات موصى بها لتفتيش الطائرات يمكن تطبيقها على مختلف القرارات والأنواع[1]، لذلك نرى ضرورة إلزام الناقل الجوي بإعداد قوائم بإجراءات التفتيش لكل نوع من أنواع الطائرات، وأن يتم الاعتماد على هذه القوائم كقوائم مرجعية للمحافظة على سلامة الرحلة الجوية.

وفي جميع الأحوال يعد كل ما يتخذه قائد الطائرة أثناء الرحلة الجوية من إجراءات من قبيل التدابير التحفظية الوقتية التي تنتهي بانتهاء الرحلة الجوية وهبوط الطائرة في مطار الوصول.

المبحث الثاني: الوسائل الاستثنائية لإعفاء الناقل من المسؤولية عنحوادث الإرهاب الجوي

نصت المادة (20) من اتفاقية واسو 1929 على أن (الناقل الجوي أن يتخلص من **المسؤولية** متى أقام الدليل على أنه هو وتابعيه قد استحال عليهم اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر) ، ونصت المادة (21) من ذات الاتفاقية على أن (يعفى الناقل الجوي من **المسؤولية** متى كان الضرر راجعا إلى خطأ المتضرر) .

ومن هذه النصوص يتضح لنا أن الطريق الثاني لإعفاء الناقل من **المسؤولية** عن حوادث الإرهاب الجوي هو طريق استخدام الوسائل الاستثنائية التي وردت في نصوص المواد سالفة الذكر، ويمكننا توضيح ذلك من خلال مطلبين هما: -

المطلب الأول: الاستحالة كسبب لإعفاء الناقل من **المسؤولية** عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الثاني: خطأ الراكب كسبب لإعفاء الناقل من **المسؤولية** عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الأول: الاستحالة كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي

نصت المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 على أن (الناقل الجوي لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنه هو وتابعوه يستحيل عليهم اتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر) .

وبتطبيق هذا النص على حوادث الإرهاب الجوي، نجد أن هذا النص يعتبر نصا عاما

(1) د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، يناير 1974، العدد الأول، السنة (16) ، ص 106

لم يوضح لنا ما المقصود بالاستحالة التي تعد سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الاعتداءات الإرهابية التي قد تتعرض لها الرحلات الجوية.

وقد حاول الفقه الوصول إلى تحديد مفهوم محدد لفكرة الاستحالة الواردة في اتفاقية وارسو 1929 كسبب لإعفاء الناقل من **المسؤولية** عن حوادث الإرهاب الجوي، فذهب بعض الفقه[1] إلى أن الاستحالة المقصودة في اتفاقية وارسو 1929 هي كل حادث غير متوقع ولا يمكن دفعه، فإذا أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لا نكون بصدد سبب أجنبي، واستحالة الدفع تعنى أن الآثار الناجمة عن الحادث مستحيلة الدفع، فإذا أمكن دفعه ودفع أثاره حتى ولو استحال توقعه لا نكون أمام قوة قاهرة.

وإن كان نص المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 لم يذكر صراحة أن القوة القاهرة من حالات الاستحالة، إلا أننا نرى أن عبارة أن الناقل لا يكون مسؤولا إذا أثبت أنه من المستحيل عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر الواردة بنص المادة تشمل أيضا القوة القاهرة كسبب من أسباب إعفاء الناقل الجوي من **المسؤولية**، وهي التي تتمثل في الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل الجوي والتي لا يمكن للناقل الجوي توقعها أو تفادي خطرها.

ونرى أن مدى توافر الاستحالة كسبب لإعفاء الناقل الجوي من **المسؤولية** يستلزم النظر إلى الحادث الإرهابي الذي أدى إلى وقوع الضرر وهل من المتوقع دفعه أم لا، فإذا أثبت أن الحادث الإرهابي قد وقع نتيجة لتقصير الناقل وإهماله كان مسؤولا عن الحادث، أما فيما عدا ذلك فيدخل الحادث في مفهوم القوة القاهرة التي لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث بشأنها.

أما عن معيار التوقع فيتعين أن يكون معيارا موضوعيا يقاس ليس من جانب الناقل المسؤول فحسب، بل من جانب الناقل الحريص إذا ما وجد في نفس ظروف الناقل المسؤول[2]، فالاستحالة التي تعد سببا لإعفاء الناقل الجوي من **المسؤولية** هي الاستحالة المطلقة، فلا تكون استحالة بالنسبة للناقل الجوي وحده، بل استحالة بالنسبة لأي ناقل جوي يكون في موقفه[3].

ويتضح لنا أن الاستحالة المقصودة في نص المادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 هي الاستحالة التي لا يستطيع الناقل الجوي أو تابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر

(1) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الجوي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 234.

(2) المرجع السابق، ص 234.

(3) René Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1973, p. 754.

والأضرار المترتبة عليه، ولذلك قضت محكمة تمييز دبي في حكما[1] لها بأن الناقل الجوي يعد مسؤولة عن تسليم البضاعة موضوع العقد ولا يعفى من هذه **المسؤولية** إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي من قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل إليه.

وبناء على ما سبق، يكون التساؤل هل تعد عمليات الإرهاب الجوي من قبيل الاستحالة التي لا يمكن للناقل الجوي دفعها، ومن ثم تعد سببا من أسباب إعفاء الناقل الجوي من **المسؤولية** إذا استحال عليه هو وتابعيه اتخاذ التدابير الوقائية لتفادي خطرها.

وذهب جانب من الفقه[2] في الإجابة عن هذا السؤال بالقول بأن الناقل الجوي يعفى من **المسؤولية** الناشئة عن الاعتداءات الإرهابية إذا أثبت أنه استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي أضرارها، أما إذا ثبت أن الناقل الجوي لم يتخذ الإجراءات المطلوبة لتوقي خطر الإرهاب فإنه يكون مسؤولا عن تلك الحوادث، ولا يمكن إعفاؤه منها.

وهذا ما قضت به محكمة باريس في قضية (Barboni v. Air France)[3]، فقد قضت بإعفاء الناقل الجوي من **المسؤولية** عما أصاب المسافر من أضرار نتيجة إخلاء الطائرة بواسطة أجهزة الإنقاذ الموجودة على الطائرة إثر إنذار بوجود قنبلة على متنها، وقالت المحكمة في حيثيات الحكم إن ظروف السرعة الضرورية لهذا الإخلاء قد وضعت الناقل في استحالة مطلقة لاتخاذ إجراءات أخرى.

ويجب الإشارة إلى أن الناقل الجوي يعد مسؤولا عن حوادث الإرهاب الجوي إذا لم يبذل جهدا معقولا في تفادي العمليات الإرهابية مع إمكانية ذلك، وهذا ما قضت به محكمة استئناف فلوريد بالولايات المتحدة الأمريكية في حكما[4] لها في قضية (Edwards v. National Air Lines) والتي تتلخص وقائعها في اختطاف إحدى الطائرات التابعة لشركة (National Air Lines) المدعى عليها أثناء قيامها برحلة جوية من مطار فلوريدا بالولايات المتحدة الأمريكية على يد مجموعة إرهابية اتجهت بها إلى كوبا وتم احتجاز ركابها، وأثناء الاحتجاز قدمت السلطات الكوبية أغذية غير صالحة مما أدى إصابة المدعية

(1) محكمة تمييز دبي، الصادر بتاريخ 19 / 2 / 2005 في الطعون 221 لسنة 2004, 279 لسنة 2004 تجاري: راجع تفاصيل الحكم. أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، مرجع سابق، ص 318.

(2) د. يحي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 245.

(3) Barboni v. Cie Air-France (1982) 36 RFDA 355, P. 219. See:
Ruwantissa I. R. Abeyratne, Frontiers of Aerospace Law, Routledge, 2017, p 263.

(4) Supreme Court of Florida, 336 So. 2d 545 (1976) , National Airlines, Inc. v. Edwards, No. 46, 952.
https: //law. justia. com/cases/florida/supreme-court/1976 / 46 - 952 - 0. html

بمرض شديد فور عودتها إلى وطنها.

ومن ثم قامت المدعية برفع دعوى تطالب فيها شركة الطيران بالتعويض، إلا أن شركة الطيران المدعى عليها دفعت بعدم مسؤوليتها عن الضرر على أساس أن الضرر الذي أصاب المدعية راجع إلى فعل الغير.

إلا أن المحكمة رفضت هذا الدفع وقضت بمسؤولية شركة الطيران؛ إذ إنه كان يتعين عليها أثناء الرحلة الجوية أن تتوقع وبدرجة كبيرة تعرض طائرتها للاختطاف، وأنه كان يمكنها دفع خطر تقديم أغذية فاسدة للركاب وذلك بإعداد وجبات جاهزة تقدمها هي إلى الركاب.

المطلب الثاني: خطأ الراكب المضرور كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي

خطأ الراكب المضرور هو إخلاله بالتزام قانوني ببذل عناية من أجل الحفاظ على سلامته الشخصية[1]، وقد نصت المادة (21) من اتفاقية وارسو 1929 على أنه (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها) .

وذهب جانب من الفقه[2] إلى أن الشرط الأساس لاعتبار فعل الراكب المضرور سببا من أسباب الإعفاء من **المسؤولية**، هو أن يشكل هذا الفعل خطأ، فإذا كان فعل المصاب من هذا القبيل، تنقطع علاقة السببية بين الضرر الذي إصابة وبين خطأ الناقل ومن ثم يعفى الناقل من المسؤولية، أما إذا كان الفعل لا يعد كذلك فلا تأثير له في مسؤولية الناقل الجوي.

وبناء على ذلك فإذا قام الراكب المسافر حال تعرض الطائرة الناقلة له لاعتداء إرهابي بإتيان أحد الأفعال التي من شأنها أن تؤدي إلى إصابته بأذى، فإنه لا يمكن أن نعتبر ذلك السلوك من جانبه من قبيل السبب المعفى للناقل الجوي من المسؤولية، لأن الراكب في هذه الحالة يكون معرضا لخطر حال أو على وشك الوقوع، ومن ثم ينتفي أحد العناصر الضرورية لاعتبار سلوكه من قبيل الخطأ، ويصبح تصرفه مجرد سلوك طبيعي لا يصلح

(1) René Rodière, Le régime légal de l’obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs, J. C. P. , 1952, P130.

(2) د. يحيي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 252.

أن يكون سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية[1].

مثال ذلك إذا أصيب أحد الركاب بهلع وفزع نتيجة تعرض الطائرة لاعتداء إرهابي، فأقدم على الإمساك بالإرهابي مما أدى إلى إصابته، فلا يعد هذا السلوك من جانبه مكونا لخطأ يصلح سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

والتطبيقات القضائية على ذلك عديدة منها:

1. حكم محكمة تمييز دبي في حكما[2] لها فقد قضت بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق بالبضائع، شرط عدم قيام إثبات الناقل أن خطأ المضرور هو الذي تسبب في إحداث الضرر، أم إذا أثبت المضرور أن الناقل هو الذي تسبب بخطئه فإن مسؤولية الناقل تظل قائمة.

وكذلك ما قضت به المحكمة الاتحادية العليا في دولة الإمارات العربية المتحدة في حكما[3] لها، بأن للناقل أن يثبت خطأ الشخص المضرور أو مساهمته في إحداث الضرر، فإذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور قد تسبب عنه الضرر أو أسهم في إحداثه، فللمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها، واستندت في ذلك على المادتين(386، 372) من القانون الاتحادي رقم (5) 1985 الخاص بالمعاملات المدنية بدولة الإمارات المتعلقتين بانقضاء الحق في حالة استحالة تنفيذ المدين لالتزامه لسبب أجنبي لا يد له فيه، ومن ثم يجوز للقاضي أن ينقص من مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه.

وكذلك ما قضت به المحاكم الأمريكية من منح الناقل الجوي الحق في أن يتخلص من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب إذا أثبت أنها راجعة إلى فعل المضرور نفسه، حتى ولو كان هذا الناقل قد سلم فيها بخطئه، طالما أن هذا الفعل يشكل خطأ، أما إذا كان فعل المضرور لا ينطوي على خطأ، فإن ذلك لا يؤثر في مسؤولية الناقل الجوي[4].

---

(1) Charles Bell, Damages for Mental Anguish Over the Injuries of a Third Person, Journal of Air Law and Commerce, vol 50, 1985, p366.

(2) محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 131 لسنة 2009 والطعن رقم 133 لسنة 2009 تجاري جلسة 8 / 2 / 2010. راجع تفاصيل الحكم. أ/ عيسى بن حيدر، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، مرجع سابق.

(3) المحكمة الاتحادية العليا، دولة الإمارات العربية المتحدة، الحكم الصادر في الطعن رقم 21، 43 لسنة 12 قضائية، مدني – اتحادية عليا – جلسة، 25 / 11 / 1990.

(4) Daniel LUIIEAU, La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et Convention de Varsovie, Paris Librairie générale de droit et de jurispru dence, 1961,

الخاتمة:

تعد مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب من المسائل المتشعبة في القوانين والاتفاقيات الدولية وكذلك الآراء الفقهية، ومن أهم النقاط التي تتشعب الآراء والاختلافات بشأنها الأساس القانوني لمسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي، وكذلك تفسير العبارات الواردة في اتفاقية وراسو 1929 حول معنى الصعود أو الهبوط من الطائرة، يضاف إلى ذلك تحديد وسائل إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن العمليات الإرهابية حيث تعد معظم أسباب حودث الإرهاب الجوي مجهولة، مما يضع عبئا ثقيلا على المسافر المضرور في إثبات مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الإرهابي.

وقد توصلنا في نهاية هذه الدراسة لمجموعة من النتائج والتوصيات هي كما يلي: -

أولا- النتائج:

1. أن تفسير عبارة على متن الطائرة تفسير واسع هو الرأي الأقرب إلى الصواب ومن ثم يعد الناقل الجوي مسؤولا عن كافة الأضرار التي تلحق بالركاب المسافرين خلال نقلهم من مطار القيام حتى تمام وصول الطائرة بمطار الوصول المتفق عليه، وتشمل هذه الفترة جميع الحالات التي قد تضطر فيها الطائرة للهبوط بشكل اضطراري، وتشمل كذلك عبارة على متن الطائرة الحالات التي يوجد فيها الراكب المسافر بعيدا عن الطائرة.

2. أن تفسير عبارة الصعود والهبوط من الطائرة لم يعد يتناسب مع الواقع الحالي والذي ظهرت فيها صور جديدة من حوادث النقل الجوي ومنها الإرهاب الجوي، حيث فتحت الاعتداءات الإرهابية على الركاب المسافرين داخل المطارات الباب للبحث عن تفسير جديد لعبارة الصعود والهبوط من الطائرة.

3. أن التمسك بظاهر نصوص اتفاقية وارسو 1929 بخصوص عبارة الصعود والهبوط من الطائرة، وقصر تفسيرها على اعتلاء سلم الطائرة صعودا وهبوطا، سوف يؤدي إلى نتائج غير مقبولة لم تقصدها الاتفاقية، وهي أن الناقل الجوي يكون غير ملتزم بسلامة الركاب خلال فترة ما قبل اعتلاء سلم الطائرة، وذلك على الرغم من أن الراكب المسافر في هذه الحالة يكون خاضعا لرقابة وإشراف الناقل الجوي.

4. أن الخطأ الإرادي هو أساس مساءلة الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي في حالة

p220.

القيام بفعل أدى إلى الحادث الإرهابي أو امتناع عن القيام بالتدابير اللازمة لمنع الحادث الإرهابي، أو في حالة وصول معلومات للناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي ولم يقم بإبلاغ الركاب بتلك المعلومات.

5. أن الخطأ الإرادي يعد من قبيل الخطأ المفترض الذي يسأل الناقل الجوي عنها، والتي لا يحتاج الركاب فيها إلى إثباتها، إلا أنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، على طريق قيام الناقل الجوي بنفي هذا الخطأ.

6. الناقل الجوي يعد مسؤولا عن الضرر الناجم عن ضياع أو تلف البضاعة خلال النقل الجوي، سواء كان هذا الضرر حدث في المطار أو على متن الطائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار، طالما كان النقل تنفيذا لعقد النقل الجوي بقصد الشخص أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى.

7. عدم مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الركاب نتيجة للإجراءات التي تتخذها السلطات في مواجهة الركاب نتيجة التهديد الكاذب.

8. الناقل الجوي يعد مسؤولا عن حوادث الإرهاب الجوي إذا لم يبذل جهدا معقولا في تفادي العمليات الإرهابية مع إمكانية ذلك.

9. أن كل ما يتخذه قائد الطائرة أثناء الرحلة الجوية من إجراءات من قبيل التدابير التحفظية الوقتية التي تنتهي بانتهاء الرحلة الجوية وهبوط الطائرة في مطار الوصول.

ثانيا- التوصيات:

1. توصي الدراسة المشرع الإماراتي بضرورة الاعتماد على التفسير الواسع في تفسير عبارة (الصعود والهبوط من الطائرة) لأنه الأقرب إلى الصواب خاصة فيما يتعلق بحوادث الإرهاب الجوي.

2. توصي الدراسة الناقل الجوي بضرورة الاستعانة بنظم الأمن الوقائي، يكون لديها القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب في ضوء التوقعات الأمنية والمعلومات الاستخبارية (Intelligence) على المستوى الدولي والمحلي.

3. توصي الدراسة الناقل الجوي بضرورة الاستعانة بأجهزة دقيقة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها المختلفة، وأن يخضع للفحص عبر هذه الأجهزة ليس فقط الركاب، بل أيضا يخضع لها العاملون في المطار.

4. توصي الدراسة الناقل الجوي حتى يعفى من المسؤولية عما قد تتعرض له الرحلة الجوي بضرورة تحذير الركاب من التهديدات الإرهابية التي قد تتعرض لها الرحلة الجوية بشرط أن تكون هذه التهديدات تفصيلية على نحو تشعر شركات الطيران بجديتها، أما التهديدات العشوائية فإن شركات الطيران لا تلزم بتحذير الركاب المسافرين منها.

5. توصي الدراسة الناقل الجوي لكي يعفى من المسؤولية عما قد تتعرض له الرحلة الجوي من مخاطر الإرهاب الجوي أن يقوم بتحذير المسافرين من وجود خطر إرهابي قد تتعرض له الرحلة الجوية كتابة على ظهر تذكرة السفر وبخط واضح، بل وأيضا يلتزم بتحذيرهم قبل ميعاد السفر بوقت كاف، حتى يكون أمامهم الاختيار بين السفر وإلغاء الرحلة، ومن ثم يعد حرمان الركاب من هذا الاختيار وانفراد الناقل الجوي بالقرار مراعاة لمصالحه المالية أمرا ينطوي على عمل غير إنساني، وهو التضحية بحياة الركاب من أجل مصالح مادية.

6. توصي الدراسة الناقل الجوي بأن يلتزم فقط بتحذير الركاب المسافرين من لتهديدات الإرهابية الصريحة والمحددة تجاه رحلة جوية معينة بالذات، أما الرحلات الجوية المبهمة فلا يلتزم بإبلاغ وتحذير الركاب منها، وذلك للحفاظ على الملاحة الجوية من الأضرار التي تنتج عن التهديدات العشوائية.

7. توصي الدراسة الناقل الجوي بأن يمنح قائد الطائرة سلطة اتخاذ إجراءات قمع تجاه الراكب الذي يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي فعل يهدد سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا- المراجع العربية:

1. **إبراهيم الدسوقي أبو الليل**، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، بدون تاريخ نشر.
2. **أبو زيد رضوان**، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، 1972.
3. **ثروت أنيس الأسيوطي**

مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة الأولي، 1960.

4. **جلال وفاء محمدين**، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديد، بدون تاريخ نشر.
5. **حمود أحمد الكندري**، النظام القانوني للنقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، لجنة التأليف والتعريب والنشر، 2000.
6. **خالد مصطفي فهمي**، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، دار الفكر الجامعي، 2007.

7. **رفعت أدبايير**، مدي مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف داخل المطارات، 1983.
8. **طاهر عبد الجليل حبوش، د. شهاب رشيد خليل**، الوسيط في أعمال شرطة العراق، بغداد الراية، الطبعة الأولى، 1998.
9. **عبد الرازق السنهوري**، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، المجلد الأول، العقد، دار النهضة، 1981.
10. **عبد الرحيم بن بوعيده**، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، الندوة العلمية حول القوانين العربية والدولية في مكافحة الإرهاب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 17 / 8 / 2013.

http: //repository. nauss. edu. sa/bitstream/handle/123456789 / 63758%20الاتفاقيات%20الدولية%20المتعلقة%20بمكافحة%20الإرهاب%20في%20مجال%20الطيران%20المدني.pdf?sequence=1&isAllowed=y

11. **علاء التميمي عبده**، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، طبقا لأحداث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 39، الجزء 1، 2015.
12. **عيسى بن حيدر**، قضاء محكمة تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، دار النهضة العربية، 2014.
13. **فاروق أحمد زاهر**، تحديد مسئولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1985.
14. **محمد فريد العريني**، القانون الجوي، (النقل الجوي الداخلي والدولي) ، دار الجامعة الجديدة، 2003.
15. **محمد نصر محمد القطري**، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، 2009.
16. **مختار بكور**، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة.
17. **مصطفي كمال طه**، القانون التجاري، الأوراق التجارية، العقود التجارية، عمليات البنوك والإفلاس، دار الفتح للنشر 1988.
18. **وضحه فلاح المطيري**، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن, 2011.
19. **يحيي أحمد البنا**، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1992.

ثالثا- الأحكام:

الأحكام العربية:

20. محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 131 لسنة 2009 والطعن رقم 133 لسنة 2009 تجاري جلسة 8 / 2 / 2010.
21. محكمة تمييز دبي، الطعن 362 لسنة 1997، جلسة 28 / 3 / 1998.
22. محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 172 لسنة 2009، جلسة 25 / 10 / 2009.
23. محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 16 لسنة 2008 تجاري، جلسة 23 / 12 / 2008.
24. محكمة تمييز دبي، الصادر بتاريخ 19 / 2 / 2005 في الطعون 221 لسنة 2004, 279 لسنة 2004 تجاري.

25. المحكمة الاتحادية العليا، دولة الإمارات العربية المتحدة، الحكم الصادر في الطعن رقم 21، 43 لسنة 12 قضائية، مدني – اتحادية عليا – جلسة، 25 / 11 / 1990.
26. حكم صادر بجلسة 2 مايو 1976 من محكمة بنغازي الابتدائية، الجمهورية العربية الليبية، غير منشور.

Transliteration Arabic References: ترجمة مصادر ومراجع اللغة العربية:

Almaraaji'e

Awwalan- Almaraaji'e Al'arabiyah:

1. Ibrahim Aldusouqy Abu Allail, mas'ouliyat naaqil al'ashkhaas fi alqanoun aldaakhily wa alqanoun aldawly, dar Alnahdah al'arabiyah, bidoun tareekh nashr.
2. Abu Zaid Ridwaan- alqanoun aljawy, qanoun altayaraan altijary, dar alfikr al'araby, 1972.
3. Tharwat Anees Al'asyouty- mas'ouliyat alnaaqil aljawy fi alqanoun almuqaarin, t, 1, 1960.
4. Jalal Wafaa' Muhammadain- tashdeed mas'ouliyata alnaaqil aljawy 'an al'adraar alhaasilah lilmusaafireen, dar aljami'ah aljadeed, bidoun taareekh nashr.
5. Hammoud Ahmad Alkandary- alnithaam alqanouny lilnaql aljawy wafqan littifaaqiyat Muntiryal 1999, jami'at Alkuwait, majlis alnashr al'ilmy, lajnat alta'leef wa alta'reeb wa alnashr, 2000.
6. Khalid Mustafaa Fahmy- ta'weed almadroureen 'an ala'amaal al'irhabiyah, dar alfikr aljami'y, 2007.
7. Rif'at Adbayir- madaa mas'ouwliyat alnaaqil aljawy wifqan littifaaqiyat Warsou 'an al'adraar allaty talhaq bi alrukkaab jarraa' 'amaliyaat ikhtitaaf altaa'iraat wa 'a'amaal al'unf daakhil almataaraat, 1983.
8. Taahir 'Abd Aljaleel Habboush, Dr. Shihaab Rasheed Khalil- alwaseet fi 'a'amaal shurtat Al'iraq, Baghdaad alraayah, t, 1, 1998.
9. 'Abd Alraaziq Alsanhoury- alwaseet fi sharh alqanoun almadany, masaadir al'iltizaam, almujallad al'awwal, al'aqd, dar Alnahdah, 1981.
10. 'Abd Alraheem bin bou'aidah, al'ittifaaqiyaat aldawliyah almuta'alliqah bimukaafahat al'irhaab fi majaal altayaraan almadani, alnadwah al'ilmiyah hawl alqawaneen al'arabiyah wa aldawliyah fi mukaafahat al'irhaab, jami'at Naayif al'arabiyah lil'uloum al'amniyah, Alriyaad 17 / 8 / 2013. http: //repository. nauss. edu. sa/bitstream/handle/123456789 / 63758 / al'ittfaaqiyaat% 20aldawliyah% 20almuta'lliqah% 20bimukaafahat% 20al'irhaab% 20fi% 20majaal% 20altayaraan% 20almadany.pdf?sequence=1&isAllowed=y
11. 'Alaa' Altamemy 'Abduh, madaa mas'ouliyat alnaaqil aljawy 'an adraar al'irhaab, tibqan li'ahdaath al'ittifaaqiyaat aldawliyah alkhaassah binaql al'ashkhaas, majallat alhuqouq, jami'at Alkuwait, al'adad 39, aljuz' 1, 2015.

12. ’Essa bin Haidar, qadaa’ Mahkamat tamyeez Dubai wa almahkamah alittihaadiyah al’ulyaa fi qadaayaa alnaql aljawy wa albarry, dar alnahdah al’arabiyah, 2014.
13. Farouq Ahmad Zaahir, tahdeed mas’ouliyat alnaaqil aljawy aldawly, dirasah fi ittifaaqiyat Varsoufia wa albroutokoulaat almu’addalah laha, dar Alnahdah al’arabiyah, 1985.
14. Muhammad Fareed Al’irainy- alqanoun aljawwy, (alnaql aljawy aldaakhily wa aldawly) , dar aljami’ah aljadeedah, 2003.
15. Muhammad Nasr Muhammad Alqatary- ‘ahkam alqanoun aldawly fi muajahat khatar alnaql aljawi, dar alnahdat alearabiat, 2009.
16. Mukhtar Bakour, mas’uoliat alnaaqil aljawwiy fi alqanoun almaghriby, maktabat aljalaa’ aljadidah, Almansourah.
17. Mustafa Kamal Taha: alqanoun altijary, al’awraq altijariat, al’uqoud altijaariah, amaliaat albunouk wa al’iflaas, dar alfath lilnashr, 1988.
18. Wadhah Falaah Almutairy- mas’ouliyat alnaaqil aljawy aldawly fi ‘aqd naql alrukkaab wafqan lilqaanounain alkuwaity wa al’urduny wa al’ittifaaqiyaat aldawliyah, kulliyat alhuqouq, jami’at alsharq al’awsat, ‘Amman, Al’urdun, 2011.
19. Yahya Ahmad Albanna- athar al’irhaab aldawly ‘alaa mas’ouliyat alnaaqil aljawy, risalat duktouraah, jami’at Al’iskandariyah, 1992.

Thaalithan- Al’ahkaam:

Al’ahkaam Al’arabiyah:

20. Mahkamat tamyeez Dubai, alta’n raqm 131 lisanat 2009 wa alta’n raqm 133 lisanat 2009 tijaary jalsat 8 / 2 / 2010.
21. Mahkamat tamyeez Dubai, alta’n 362 lisanat 1997, jalsat 28 / 3 / 1998.
22. Mahkamat tamyeez Dubai, alta’n raqm 172 lisanat 2009, jalsat 25 / 10 / 2009.
23. Mahkamat tamyeez Dubai, alta’n raqm 16 lisanat 2008 tijaary, jalsat 23 / 12 / 2008.
24. Mahkamat tamyeez Dubai, alsaadir bitaareekh 19 / 2 / 2005 fi altu’oun 221 lisanat 2004, 279 lisanat 2004 tijaary.
25. Almahkamah al’ittihaadiyah al’ulya, Dawlat Al’’imaaraat Al’arabiyah Almuttahidah, alhukm alsadir fi alta’n raqm 21, 43 lisanat 12 qadaa’iyah, madany- ittihaadiyah ‘ulya- jalsah 25 / 11 / 1990.
26. Hukm saadir bijalsat 2 Mayou 1976 min Mahkamat Binghaazy al’ibtidaa’iyah, aljumhouriyah Al’arabiyah Alleebiyah, ghair manshour.

الأحكام الأجنبية:

Supreme Court of Florida, 336 So. 2d 545 (1976) , National Airlines, Inc. v. Edwards, No. 46, 952. https: //law. justia. com/cases/florida/supreme-court/1976 / 46 - 952 - 0. html.

Greta HUSSERL, Plaintiff, v. SWISS AIR TRANSPORT COMPANY, Ltd. , 388 F. Supp.

1238 (S. D. N. Y. 1975, United States District Court, S. D. New York, February 10th, 1975. https: //www. courtlistener. com/opinion/2313442 / husserl-v-swiss-air-transport-company-ltd/?

United States Court of Appeals Second Circuit, LeROY v. SABENA BELGIAN WORLD AIRLINES, No. 172, Docket 29044, 344 F. 2d 266 (1965) . https: //www. leagle. com/decision/1965610344f2d2661535.

United States Court of Appeals, First Circuit, 545 F. 2d 279 - Martinez Hernandez v. Air France, No. 76 - 1146, 19 Nov 1976. https: //openjurist. org/545 / f2d/279 / martinez-hernandez-v-air-france

AristidesA.DAYetal,Plaintiffs-Appellees, TRANS WORLD AIRLINES, United States Court of Appeals, Second Circuit**,** No. 279, Docket 75 - -7341,Dec.22,1975. https: // openjurist. org/528 / f2d/31 / day-v-trans-world-airlines-inc-kersen.

US District Court for the Eastern District of Tennessee - 488 F. Supp. 559 (E. D. Tenn. 1978) , 6 **April 1978.** https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/488 / 559 / 1400147 /.

US District Court for the Eastern District of New York, In Re Air Disaster at Lockerbie, Scotland - 811 F. Supp. 89 (E. D. N. Y. 1993) 14 January 1993. https: // law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/811 / 89 / 2006132 /.

US Court of Appeals for the Seventh Circuit -875 F. 2d 613 (7th Cir. 1989) , Argued Jan. 20, 1989. Decided May 23, 1989, Christine K. Schroeder, Plaintiff-appellant, v. Lufthansa German Airlines, et al. , Defendants-appellees, 875 F. 2d 613 (7th Cir. 1989) https: //law. justia. com/cases/federal/appellate-courts/F2 / 875 / 613 / 179438 /

U.S.DistrictCourtfortheSouthernDistrictofNewYork-253F.Supp.237(S.D.N.Y.1966) April 1, 1966, Nos. 60 Civ. 4365, 61 Civ. 3426, 63 Civ. 1734 - 1736. https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/253 / 237 / 1874777 /

U. S. Court of Appeals for the Second Circuit - 682 F. 2d 406 (2d Cir. 1982) , Argued Jan. 11, 1982. Decided June 30, 1982, Efstratios Stratis, Plaintiff-appellee, v. Eastern Air Lines, Inc. , and United States of America, defendants- appellants. eastern Air Lines, Inc. , Third-party Plaintiff-appellee, v. United States of America, Third-party Defendant-appellee, New York City Health and Hospitals Corporation, Third-party defendant- appellant, and the Jamaica Hospital, Inc. , Third-party Defendant-appellee, 682 F. 2d 406 (2d Cir. 1982) https: //law. justia. com/cases/federal/appellate-courts/F2 / 682 / 406 / 278328 /

U.S.DistrictCourtfortheSouthernDistrictofNewYork-713F.Supp.1483(S.D.N.Y.1989) June 5, 1989, In re HIJACKING OF PAN AM WORLD AIRWAYS, INC. AIRCRAFT AT KARACHI INTERNATIONAL AIRPORT, PAKISTAN ON SEPTEMBER 5, 1986. https: //law. justia. com/cases/federal/district-courts/FSupp/713 / 1483 / 1465770 /.

Mark Quigley v. Wilson Line of Massachusetts, Inc, 154 N. E. 2d 77, 338 Mass. 125, Supreme Judicial Court of Massachusetts, (1958) . https: //law. justia. com/cases/massachusetts/supreme-court/1958 / 338 - mass-125 - 2. html.

Barboni v. Cie Air-France (1982) 36 RFDA 355, P. 219.

ROSMAN v. TRANS WORLD AIRLINES, Court of Appeals of the State of New York, 34 N. Y. 2d 385, 13 June, 1974 https: //www. leagle. com/decision/197441934ny2d3851368

Cour de cassation, chambre civile 1, Audience publique du 18 janvier 1966. https: //www. legifrance. gouv. fr/telecharger_rtf. do?idTexte=JURITEXT000006970358&origine=juriJudi

ثانيا- المراجع الأجنبية:

Bornier v Air Inter, Tribunal de Grande Instance de Paris, 1979, 4 Air and Space Law, Issue 3.

Charles Bell, Damages for Mental Anguish Over the Injuries of a Third Person, Journal of Air Law and Commerce, vol 50, 1985.

*C***hristian Jung, The Convention on the** Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) : *Survey,* Analysis and Trends of Recent German Case Law *Uniform Law Review*, Volume 2, Issue 1, 1997.

Cynthia Dokas, The Duty to Warn in Aviation Law: A New Tort Theory in the. Aftermath of Pan American Flight 103, N. Y. L. SCH. Journal of Human Right, Vol. 8, Issue 01, 1990.

Daniel LUIIEAU, La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et Convention de Varsovie, Paris Librairie générale de droit et de jurispru dence, 1961.

FitzGerald Gerald F, Unlawful interference with civil aviation. In Kean, Arnold. Essays in air law. Boston, Nijhoff, 1982.

Goedhuis, Observations Concerning, Chapter 3 of the Convention of Warschau 1929, in Cinquiime Congrs International de la Navigation A6rienne, at 1163 - 64 (1931) .

Isabella Henrietta Philepina Diederiks-Verschoor, M. A. Butler, An Introduction to Air Law, Kluwer Law International

Janet E. Assimotos, To Warn or Not to Warn: The Airlines' Duty to Disclose Terrorist Threats to Passengers http://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1936&context=jalc.

Jean Pierre Tosi, Responsabilité aérienne, librairie technique, LITEC, 1978.

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, Analyse comparative pour le Comité européen de coopération juridique (CDCJ) , Strasbourg, 27 novembre 2006. http: //www. youscribe. com/BookReader/Index/383920 / ?documentId=355411.

Marcel Planiol, Georges Ripert, Traité élémentaire de droit civil, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1949.

Michael C. McClintock, Skyjacking, Its Domestic Civil and Criminal Ramifications, Journal of Air Law and Commerce, Vol 39, 1973. http: //scholar. smu. edu/cgi/ viewcontent. cgi?article=2809&context=jalc

Paul Chauveau, Droit aérien, Paris, Librairies techniques, 1951.

Phillip A. Karber, Re-Constructing Global Aviation in an Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction, Harvard Journal of Law & Public Policy, vol 25, no 2, 2000.

R. H. Mankiewicz, Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien. Note sur la jurisprudence américaine, Revue française de droit aérien, 1977.

René Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 1973.

Le régime légal de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leurs voyageurs, J. C. P, 1952.

Ruwantissa I. R. Abeyratne, Frontiers of Aerospace Law, Routledge, 2017.

W. Müller-Rostin, Conversion of the Poincaré Franc of the Warsaw Convention in Germany (1988) 13 Air and Space Law, Issue 2.

The Liability of the Carrier for the Incidents of Air Terrorism (According to the International Aviation Conventions Applicable in the UAE): A Comparative Analytical Study

Ahmed Moustafa Al-Dabousi Elsayed

College of Law - American University in the Emirates

Dubai - U.A.E.

Abstract:

The issue of determining the air carrier's liability for the incidents of air terrorism has raised many controversies, as the air carrier has a role to play in the security of passengers traveling in accordance with the air transport contract. The air carrier has an obligation to ensure the safety of the passenger, with divergent views on the legal basis and nature of the liability. This problem is more frequent in countries where there is no legislation on air transport; hence, the liability for the incidents of air terrorism is determined in accordance with the general rules of liability, which is contrary to the nature of aviation and related incidents, particularly in terrorist incidents.

We propose through this study a number of problems, the most important of which are:

1. Does the air carrier bear responsibility for the damage caused to them by terrorist acts or not?
2. To what extent is terrorism considered an air incident? Can the air carrier exonerate itself from its liability in the event of air terrorism incidents towards the passenger?

At the end of the study, we reached a number of results, the most important of which are:

1. The voluntary error is the basis of interrogation of the carrier on the incidents of air terrorism in the event of an act which led to the terrorist incident, in case of failure to take measures to prevent the terrorist incident, or in case the carrier was informed of the possible terrorist incident and did not inform the passengers about it.
2. The voluntary error is a presumed error that the air carrier is interrogated about and that the passengers are not supposed to prove, but it is a simple presumption that can prove the opposite if the air carrier denies this error.

The study also reached a set of recommendations, the most important of which are:

1. The study recommends that the air carrier be exempted from liability for what may be exposed to the flight by the need to warn passengers of terrorist threats that the flight may be subjected to provided that these threats are serious.
2. The study recommends that the air carrier grant the pilot of the aircraft the authority to take repressive measures against a passenger who commits or initiates any act that threatens the safety of the aircraft or the persons or funds therein.

Keywords: The Liability of the Carrier, The Incidents of Air Terrorism, Aviation Conventions, UAE.