

النظام القانوني لدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين

اعداد الباحث

ياسر عبدالراضي أحمد طلب

تحت إشراف

أ.د. علاء التميمي عبده ضبيشة

أستاذ القانون التجاري

ووكيل كلية الحقوق - جامعة المنصورة لشئون البيئة و خدمة المجتمع

٢٠٢٣م

مقدمة

في ظل التحديات المتزايدة التي تواجه صناعة النقل الجوي، تعد مخاطر الإرهاب الجوي أحد أهم القضايا التي تشغل الرأي العام ويهتم بها الجميع. تلعب المؤسسات والمكاتب الناقلة الجوية وشركات التأمين دوراً حيوياً في تغطية هذه المخاطر وتحمل المسؤولية المترتبة عنها. يهدف هذا البحث إلى استكشاف النظام القانوني الذي ينظم دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين.

تشهد الدول والمؤسسات الدولية تطورات قانونية مستمرة للتعامل مع التحديات الأمنية والمسائل القانونية المتعلقة بالإرهاب الجوي. يتعين على النظام القانوني التحقق من اقرار التوافق بين حفظ حقوق المسافرين وتحمل المسؤولية للماءم للناقل الجوي وشركات التأمين.

يترتب على الإخلال بعقد النقل الجوي للركاب قيام مسؤولية الناقل الجوي، وعليه إذا أصاب الراكب ضرر نتيجة الإخلال بعقد النقل الجوي يستطيع ان يلجأ للقضاء ليطالب بالتعويض، فإذا تعرضت الطائرة لهجوم إرهابي بالمعنى الذي سبق بيانه ونشأ عنه إصابة أحد الركاب بضرر فإنه يحق للأخير رفع الدعوى المدنية تجاه الناقل الجوي بإلزامه بتأدية التعويض عما أصابه من ضرر، وقد نظمت الاتفاقيات الدولية دعوى المسؤولية عن طريق بيانها للمحكمة صاحبة الاختصاص بالفصل بين المتنازعين ، ولكن تجاهلت أيضا بعض المسائل الجوهرية الأخرى الأمر الذي يتعين معه العوده للتشريع الوطني للمحكمة المختصة لنظر النزاع.

إشكالية الدراسة

تركز هذه الدراسة على النظام القانوني لدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين. تواجه هذه المسألة العديد من التحديات والأسئلة القانونية. وتكمن الاشكاليه لتلك الدراسة في الاستفسار الاساسي ما هي القوانين المنظمه بخصوص دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين؟

ويتفرع عن هذا الاستفسار الأساسي العديد من الأسئلة المنبثقة التالية:

- ١- ما هي مسؤولية الناقل الجوي من مخاطر الإرهاب الجوي وحدود تعويض الأضرار المحتملة؟
- ٢- ما هي الأطراف المشاركة في الدعوى تجاه الناقل الجوي؟
- ٣- ما هي الإجراءات القانونية والمتطلبات لإثبات المسؤولية القانونية للناقل الجوي؟
- ٤- كيف تتعامل المحاكم والقضاء المختص مع دعاوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي؟
- ٥- ما هي الوسائل المتاحة لدفع مسؤولية المتعاقد علي النقل الجوي وشروط انقضاء الدعوى؟

٦- التحديات القانونية والقضائية وتعلقها بدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي؟

٧- كيف يتم اختصام شركة التأمين في حالات المسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب؟

٨- ما هي المشاكل القانونية التي تتعلق بصرف واستحقاق التعويضات وتسوية الخلافات في حالات الإرهاب الجوي؟

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في الأمر الذي يتم تناوله، حيث يعد أسس القانون المختص لدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي أداة لحماية حقوق المسافرين الذين يتعرضون لمخاطر الإرهاب الجوي. من خلال فهم الإجراءات والمتطلبات القانونية المعمول بها، يمكن تعزيز حماية المسافرين وتحسين معايير السلامة في صناعة النقل الجوي. كما يساهم النظام القانوني تجاه مسؤولية المتعاقد علي النقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي وتحميله بالتبعات القانونية المناسبة. وبذلك، يسهم البحث في تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين ومتطلبات صناعة النقل الجوي وشركات التأمين. ويعد جوهر الطر القانونيه لدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي أحد العناصر الأساسية في تعزيز العدالة وتحقيق التنمية القانونية. يمكن لهذا البحث أن يسهم في تحسين القوانين والأنظمة التشريعية المعمول بها وتعزيز فاعلية العدالة في نظر دعوى المسئوليه المدنيه.

هدف البحث:

يهدف البحث لتحقيق بعض من الأهداف نذكر بعضها فيما يلي:

١- تحليل وفهم القواعد القانونية السائدة في دولة المغرب بشأن الدعوى في مواجهة مسؤولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصام شركة التأمين. يتضمن ذلك دراسة القوانين والأنظمة ذات الصلة والتشريعات الدولية ذات الأثر على هذا الموضوع.

٢- تحديد وتحليل الأطراف المشاركة في دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي، بما في ذلك المسافرين المتضررين، الناقل الجوي نفسه، وشركة التأمين. يتم استكشاف حقوق والتزامات كل طرف ودوره في العملية القانونية.

٣- دراسة الوسائل المتاحة لدفع المسؤولية عن مخاطر الإرهاب الجوي تجاه الناقل، مثل التعويضات المالية والتسويات القانونية. يشمل ذلك تحليل الشروط والمتطلبات لتحقيق الدعوى وتحقيق العدالة للمتضررين.

٤- دراسة آليات انقضاء الدعوى المتعلقة بمخاطر الإرهاب الجوي، بما في ذلك المهل الزمنية والشروط المطلوبة. يسعى البحث إلى فهم الحدود القانونية لتقديم الدعوى ومتى يمكن أن تُعتبر الدعوى غير قابلة للمتابعة.

٥- تحليل ودراسة دور شركة التأمين في دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الجوي، بما في ذلك الطرق والأسانيد من القانون التي تكون متاحة للشركة وتحميلها بالنفقات المالية.

منهج الدراسة:

تعتمد الدراسة على توظيف الإطار القانوني التحليلي في دراسة وتحليل المصطلحات القانونية المتعلقة بدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي من مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين.

خطة الدراسة:

ويقتضي البحث في دعوى المسؤولية بيان أطراف الدعوى، وجهة الاختصاص القضائي، وأخيرا التعرض للدفع التي يمكن للناقل الجوي التمسك بها وتقادم دعوى المسؤولية وأسباب سقوطها، واختصاص شركة التأمين في دعوى الناقل الجوي ومسئوليته عن أضرار الإرهاب، وذلك على النحو التالي:

وعلى ذلك تقسم هذا الدراسة إلى المباحث الآتية:

المبحث الأول: أطراف دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي من مخاطر الإرهاب والقضاء المختص.

المبحث الثاني: وسائل تجنب الناقل الجوي ومسئوليته من مخاطر الإرهاب الجوي وانقضاء الدعوى.

المبحث الثالث: اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب.

المبحث الأول

أطراف دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب الجوي

والقضاء المختص

لا توجد صعوبة في تحديد أطراف الدعوى إذا كان المدعي والمدعى عليه هم ذاتهم أطراف عقد النقل الجوي، وهما الراكب والناقل الجوي، لكن الصعوبة تثور في حال وفاة الراكب، أو وفاة الناقل الجوي، أو عند تولي أكثر من ناقل جوي لعملية النقل^(١)، وعلى أية حال سيتناول هذا المبحث بيان من هو المدعي بكافة افتراضاته، ومن هو المدعى عليه أيضاً، وذلك من خلال المطلبين التاليين:

المطلب الأول: المدعي والمدعى عليه في دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب الجوي.

المطلب الثاني: القضاء المختص بنظر دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب الجوي.

المطلب الأول

المدعي والمدعى عليه في دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر

الإرهاب الجوي

وسوف نتناول في هذا الصدد بيان ما يلي:

أولاً: المدعي في دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب الجوي:

قد تتعرض الرحلة الجوية إلى عملية إرهابية لدى تنفيذ عقد النقل الجوي، ويترتب على هذه العملية إما إصابة الراكب أو وفاته، ووفقاً لذلك يختلف المدعي في القضية المدنية لدى المحاكم للمطالبة بتعويض، ويثور التساؤل حول شخصية المدعي في حال إصابته، وشخصية المدعي في حال وفاته، وذلك على النحو التالي:

١- المدعي في حالة إصابة الراكب نتيجة العمل الإرهابي:

قد يصاب الراكب عند تعرض الطائرة لعملية إرهابية، إما إصابات بليغة أو بسيطة، وأياً كانت هذه الإصابات يعتبر المدعى الأصيل في هذه الدعوى هو الراكب الذي أصابه ضرر، حيث يعتبر صاحب المصلحة الأصيل لدى رفع الدعوى أمام القضاء المدني، ومصالحته مصلحة قانونية تعتمد على التزام شخصي في ذمة الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه بخطئه. وعلى ذلك تتعدم

(١) د. محمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي

للأشخاص والبضائع"، مكتبة القانون والاقتصاد، ٢٠١٤م، ص ٢٢٨.

المصلحة إذا لم يصب الراكب بضرر، ومن ثم لا يحق له تحريك الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي إعمالاً لقاعدة أنه لا دعوى بغير مصلحة^(٢). وأكد القانون في مصر على احقية المدعي في المادة الثالثة من قانون المرافعات المدنية والتجارية رقم (١٣) لسنة ١٩٦٨م والمعدل بالقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٩٦م حيث نص على أن: "لا تقبل أي دعوى كما لا يقبل أي طلب أو دفع استناداً لأحكام هذا القانون أو أي قانون آخر لا يكون لصاحبه فيها مصلحة شخصية ومباشرة وقائمة يقرها القانون" وعليه يعتبر الراكب صاحب مصلحة وصفة في إقامة الدعوى فيما لو أصيب بجرح أو أي أذى بدني آخر وتكون المسؤولية طبقاً للاتفاقيات الدولية، أما لو أصيب شخص آخر غير الراكب بضرر فإنه لا يجوز له تحريك دعوى المسؤولية تبعاً للاتفاقيات الدولية ولكن تكون وفقاً لاسس المسؤولية في التشريعات الوطنية، وامثالاً لذلك لم تقبل المحاكم الأمريكية قضية أقامتها سيدة تعرضت طائراً يقلها زوجها إلى عملية اختطاف، ورفعت دعوى المطالبة بالتعويض عما أصابها من ضرر نتيجة متابعتها لحادثة اختطاف الطائرة^(٣).

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

٢- المدعي في حالة وفاة الراكب نتيجة العمل الإرهابي:

قد ينتج عن العملية الإرهابية الموجهة إلى الطائرة وفاة الراكب، كما لو حدث انفجار أو احتجاز رهائن وقتلهم^(٤)، وطبقاً للقانون المصري في هذه الحالة ينتقل الحق في تحريك الدعوى المدنية إلى ورثة الراكب باعتبارهم أصحاب صفة ومصلحة في إقامة دعوى تعويض عما أصابهم من اضرار.

ثانياً: المدعي عليه في دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب الجوي:
الأصل أن تقام الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي، ولكن تنور الإشكالية في عدة حالات، وهي : وفاة الناقل الجوي، وكذلك فيما لو تمت عملية النقل بواسطة أكثر من ناقل جوي، وأيضاً في حالة قيام أكثر من ناقل جوي بعملية النقل، وكذلك في حال التصرف القانوني بالطائرة حيث نكون أمام ناقل فعلي وناقل متعاقد، وأخيراً اختصاص شركة التأمين في دعوى التعويض، وذلك على النحو التالي:

(٢) ياسمينة بشار: مرجع سابق، ص ١٦٢.

(٣) ديجبي أحمد البنا: مرجع سابق، ص ٣١١.

(٤) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ : مرجع سابق، ص ٣٥٥.

١- وفاة الناقل الجوي:

يعتبر هذا الفرض نادر جدا فلم يُعد الناقل الجوي شخصا طبيعيا، حيث أن الناقلات الجوية تتبع دائما شركات عالمية رائدة في مجال النقل الجوي، ولكن اختلفت النظم القانونية قديما في تحديد المدعى عليه في حال وفاة الناقل الجوي، ففي الدول التي تأخذ بالنظام الروماني ترفع الدعوى على ورثة الناقل، أما الدول التي تأخذ بالنظام الأنجلوسكسوني فالأصل فيها أن تسقط الدعوى بمجرد وفاة المسئول، إلا أنها عدلت عن هذا الرأي لما ينطوي عليه من إهدار حقوق المضرور وحرمانه من التعويض^(٥).

٢- الناقلون المتتابعون:

يقصد بالنقل المتتابع هو النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع^(٦).

والأصل أن ترفع الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الذي وقع الحادث الجوي لدي توليه عملية النقل، إلا أن الاتفاقيات الدولية خرجت عن هذا الأصل ونصت على استثناء صريح، مفاده للمدعي رفع الدعوى على الناقل لدي وقوع الحادث في المرحلة التي كان يتولاها بالنقل، ولكن يجوز أن يرفع الدعوى في مواجهة الناقل الأول إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على مسئولية الرحلة كلها بأن اقر فعليا بأنه المسئول عن الرحلة في مجملها.

وكذلك أكدت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على هذا الاستثناء في الفقرة الثانية من المادة ٣٦ : "لا يحق للراكب أو أي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسئولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح"^(٧).

٣- الناقل المبرم للتعاقد والناقل الاصل:

قد ينطوي التعاقد الجوي على نوعين من الناقلين، أحدهم ناقل مبرم للتعاقد وهو الذي يبرم عقد النقل الجوي مع الراكب، والآخر ناقل فعلي وهو الذي يقوم بتنفيذ كامل العقد أو جزء منه وذلك باتفاق مع الناقل المبرم للتعاقد^(٨). ويختلف الناقل الاصل عن الناقل التالي المتتابع كون الأخير طرفا في عقد النقل الجوي في الفترة التي يتولى فيها القيام بالرحلة الجوية، على عكس الناقل الفعلي ليعد بأي حال من الأحوال طرفا في التعاقد المبرم الذي يقوم بتنفيذه^(٩).

(٥) د. عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، ٢٠٠٧م، ص ١٢٢.

(٦) د. محمد السيد الفقي، د. محمد فريد العريني : مرجع سابق، ص ٦٣٣.

(٧) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص ٦٣٣.

(٨) د. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص ٢٣٠.

(٩) د. عدلي أمير خالد : مرجع سابق، ص ١٢٤.

ويثور التساؤل على من ترفع دعوى المسؤولية المدنية؟ تولت ذلك إتفاقية جوادلاخار المكتملة لأحكام إتفاقية فارسوفي^(١٠)، حيث اقرت المادة (١)^(١١) من تلك الإتفاقية جواز رفع الدعوى إما على الناقل الفعلي أو الناقل الذي ابرم التعاقد، أو رفعها على كلا منهما مجتمعين أو فرادي، وذلك وفقاً لرغبة مقيم الدعوى، وإذا رفعت الدعوى على أحد الناقلين جاز له أن يطلب ضم الآخر ويحكم قانون المحكمة المختصة إجراءات طلبات الضم^(١٢) وبذلك وسعت الإتفاقية المكتملة لإتفاقية فارسوفي من نطاق اختصاص الناقل الجوي بحيث لا تترك المسألة محلاً للجدال الفقهي وهي بذلك رفعت سقف الضمان لمستغلي مرفق النقل الجوي.

واكدت على ذلك إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م حيث نصت على انه يجوز رفع الدعوى على كل من يقوم بالنقل الذي تم التعاقد معه ومن قام بالنقل الاصيلي، وقد تطرقت تفصيلاً لمسئوليتهما في عشرة مواد في الفصل الخامس.

٤- اختصاص شركة التأمين:

عند استخدام الطائرات في الطيران التجاري لم يكن هناك تنظيم قانوني للتأمين الجوي، فقد عرف التأمين البري والبحري قبل ذلك، وعند صدور إتفاقية باريس ١٩١٩ وهي أول إتفاقية جوية دولية كذلك لم تتطرق للتأمين، إلى أن جاءت إتفاقي مونتريال ١٩٩٩ ونصت صراحة على إلزام الناقل الجوي الدولي في جميع الحالات بان يقوم باجراء بالتأمين مدنيا وذلك وفق صريح المادة (٥٠) من الإتفاقية إذ تنص على أن: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسئوليتهم بموجب هذه الإتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على انه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسئوليته بموجب هذه الإتفاقية".

وينطبق التأمين الإجباري ليس على الناقل الجوي الوطني فقط، ولكن أيضاً على الناقل الجوي الأجنبي الذي ينظم رحلات جوية داخل دولة أخرى غير دولة جنسية الطائرة^(١٣)، وقد اشترط المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠م في الطائرات التي تعمل في

(١٠) وقعت هذه الإتفاقية في عام ١٩٦١.

(١١) المادة ٧ من إتفاقية جوادلاخار: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين وفقاً لما يختاره المدعي. وإذا أقيمت الدعوى على أيهما بمفرده جاز له أن يطلب ضم الآخر إلى هذه الدعوى، وينظم قانون محكمة النزاع أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به."

(١٢) تنظم مسألة الإدخال والتدخل في الدعوى المدنية المواد ٩٤ إلى ٩٦ من قانون الإجراءات المدنية الإماراتي رقم ١١ لسنة ١٩٩٢

(١٣) د. محمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٢٣٨.

إقليم الدولة أن يتم التأمين وفقاً لأحكام هذا القانون لصالح طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها وللغير على سطح الأرض^(١٤).

ووسع نطاق التأمين من مسئولية الناقل الجوي خلال الستينات ليشمل مخاطر الحروب، حيث يؤمن الناقل على جسم الطائرة من مخاطر الحرب مقابل قسط إضافي، ويفترض في هذه الحالة مرور الطائرة فوق إقليم يشهد حرب وتعرضها لخطر نتيجة لذلك، وهو ذاته ما حصل للطائرة الماليزية المنكوبة الرحلة رقم ١٧ في ١٤ يوليو ٢٠١٤ م عندما استهدفها انفصاليين أوكرانيين موالين لروسيا بصاروخ أدى إلى تحطمها ومقتل جميع طاقمها وركابها. إذ يعتبر المكان الذي تحطمت فيه الطائرة - شرق أوكرانيا - منطقة حرب حدودية بين روسيا وأوكرانيا.

ولكن يثور التساؤل فيما لو يشمل بند التأمين من مخاطر الحروب أضرار الإرهاب؟ عند طرح الموضوع في البداية رفضت شركات التأمين أن يشمل بند التأمين من مخاطر الحروب أضرار الإرهاب، غير أن القضاء الأمريكي سار بعكس ذلك الاتجاه فقد اعتبر أن مجرد النص في وثيقة التأمين على تغطية مخاطر الحرب فإنه يشمل ضمناً الاعتداءات الإرهابية^(١٥).

وكان نتيجة للاعتبارات المتعارضة بين شركات التأمين والناقل الجوي أن اتجهت بعض الدول في قوانينها الوطنية بترك المشكلة دون حل تاركة للناقل الجوي حرية التصرف إزاء التأمين من مسئوليته، بينما البعض الآخر فرض التأمين من المسئولية بشكل إجباري باعتباره أحد الشروط الأساسية لمزاولة هذا النشاط، ومن هذه الدول دولة الإمارات، والولايات المتحدة الأمريكية^(١٦).

وتطبيقاً لما تقدم، يستطيع المضرور اختصام شركة التأمين في دعوى المسئولية إلى جانب الناقل الجوي، وكذلك يستطيع الناقل الجوي في حال القيام بالقضية في مواجهته أن يدخل شركة التأمين في الدعوى طبقاً لما تنظمه القوانين الوطنية بشأن الإدخال في القضية المدنية^(١٧).

المطلب الثاني

القضاء المختص بدعوى المسئولية في مواجهة الناقل الجوي تجاه مخاطر الإرهاب

وضعت إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م اسس خاصة بالجبهة المختصة بدعوى مسئولية الناقل الجوي، وهي قواعد تختلف عن تلك التي أقرها التشريع المصري، وعليه سوف نتعرض للمحكمة

(١٤) الفقرة السادسة من نص المادة (١٠) من قانون الطيران المدني المصري: " يجب توفر الشروط الآتية في الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة: أن يتم التأمين وفقاً لأحكام هذا القانون لصالح طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها وللغير على سطح الأرض " .

(١٥) د.علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص ٤٨ - ٥٤.

(١٦) أبو زيد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة ١٩٧٤م، ص ٤٩-٥٠.

(١٧) د.محمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٢٣٨.

التي تختص بنظر الدعوى في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، والمحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون المصري، وذلك من خلال الفرعين التاليين:
الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

الفرع الثاني: المحكمة التي تختص بنظر دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي في القانون المصري.

الفرع الأول

محكمة الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية

في مواجهة المتعاقد للنقل الجوي في ظل إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م

أجازت إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لمن أصابه الضرر أن يرفع دعواه أمام إحدى المحاكم التي نصت عليها الفقرة الأولى من المادة (٣٣) : " ١- تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، أو أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد".

بيد أن الإتفاقية جاءت باستثناء خاص فيما يتعلق بوفاة الراكب أو إصابته، إذ نصت على محكمة خامسة يجوز للمدعي أن يرفع دعواه أمامها^(١٨)، وهو ما أورده الفقرة الثانية من المادة ٣٣ : " ٦- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري".

ويبدو أن الهدف من تعدد المحاكم التي يمكن لمن أصابه الضرر رفع دعواه أمامها هو تمكين القدر الأكبر من الرعاية والامان وحفظ حق لمن وقع عليه الضرر، وترك الخيار له في ذلك، بيد أن ذلك قد يشكل مشكلة في الاختصاص القضائي إذا باشر المضرور دعواه في أكثر من محكمة

(١٨) لم ينص على هذه المحكمة في إتفاقية فارسوفي، ولكن عند صدور بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة ١٩٧١ معدلاً لأحكام إتفاقية فارسوفي أضاف هذا البروتوكول الخيار الخامس المتمثل في الجهة القانونية التي يقع في دائرتها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للراكب موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم ذات الدولة المتعاقدة، وقد تبنت إتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هذا التعديل .

إذ لا يمكن ضم الدعاوى ولا يمكن كذلك فض النزاع الإيجابي في الاختصاص، كون أن القضية متعلقة بنقل دولي واختصاص دولي يمس سيادة الدول^(١٩).

وتطبيقاً لما تقدم، أجازت إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لمن أضرار الحق ان يرفع دعواه أمام خمسة محاكم، وقصر الإتفاقية الاختصاص على هذه الجهات القضائية هو من النظام العام إذ لا يخول لذوي الشأن التوافق على تعديل أحكام الاختصاص^(٢٠)، وهذه المحاكم هي :

١- محكمة مكان الناقل:

المقصود بمكان إقامة الناقل هو المحيط الذي تأسست فيه شخصيته المعنوية لمنشأة النقل، وليس المقصود المكان الذي يمارس فيه نشاطه^(٢١).

٢- محكمة المركز الرئيس لأعمال الناقل:

يقصد بمركز الأعمال الرئيسي لأعمال الناقل هو المركز الرئيسي الذي تتجز فيه الأعمال الفنية الخاصة بالنقل واللازمة لاستغلال مشروع الشركة المنبثق من عقود النقل، ويختلف المركز الرئيسي للأعمال عن المركز الرئيسي للإدارة إذ يقصد بالأخير المكان الذي يوجد به المبنى الرئيسي لإدارة شركة الناقل، وتتركز فيه الأجهزة التي يوكل لها إدارة الشركة وتصدر منه القرارات المتعلقة بتسيير الأمور فيها^(٢٢).

٣- محكمة المكان الذي لدى الناقل فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد:

يقصد بها أحد فروع الشركة أو وكالة أو مؤسسة النقل الجوى التابعة للناقل، والتي تم^(٢٣) بواسطتها إبرام عقد النقل.

٤- محكمة جهة الوصول:

يقصد بها محكمة وصول الطائرة فعلاً، والمتفق عليها في عقد النقل الجوى^(٢٤). ومثال على ذلك لو نص عقد النقل على تنفيذه من مطار القاهرة الدولي إلى مطار باريس شارل ديغول الدولي، وتعرضت الطائرة لعملية اختطاف وأجبرت على الهبوط في صحراء الأردن دون إكمال وجهتها إلى فرنسا، تكون محكمة جهة الوصول حينها المحاكم الفرنسية .

(١٩) أ.د. عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص ٣٥٦.

(٢٠) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مرجع سابق، ص ٧٥٩.

(٢١) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مرجع سابق، ص ٧٦٠.

(٢٢) أ.د. فايز نعيم رضوان: الشركات التجارية، أكاديمية شرطة دبي، ط ١، ٢٠٠٤، ص ١٠٨-١٠٩.

(٢٣) أ.د. عبد الفضيل محمد أحمد: مرجع سابق، ص ٣٥٥.

(٢٤) د. وهيب بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوى في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة،

الإسكندرية، ٢٠١٤م، ص ٢٦٦.

٥- محكمة محل إقامة من وقع عليه الضرر :

أجازت إتفاقية مونتريال لمن أصابه الضرر أن يرفع دعواه أمام المحاكم الوطنية التابعة للدولة التي له بها محل إقامة دائم، مع مراعاة الشروط الآتية^(٢٥):

١. أن يكون الضرر ناجما عن وفاة الراكب أو إصابته، وبمعنى آخر إن هذا الخيار مقصور فقط على حالة نقل الراكب وعلى الضرر الذي يصيبهم جرّاء عملية النقل، دون أن يشمل العقود الأخرى المرتبطة بالنقل الجوي كعقد نقل البضاعة.
٢. أن يكون للراكب محل إقامة دائم في الدولة التي يرغب برفع دعواه أمام محاكمها وقت الحادثة، وليس شرطاً أن يحمل جنسية تلك الدولة بل يجب أن يكون له مكان سكن ثابت ودائم في تلك الدولة وقت وقوع الحادث.
٣. أن يكون للناقل خطوطاً جوية لنقل الراكب من وإلى الدولة التي بها موطن أو محل إقامة الراكب، سواء أكان تنفيذ عقد النقل بواسطة طائراته أو طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري.

وتظهر جليا الأهمية لتحديد المحكمة صاحبة الاختصاص بنظر الدعوى من عدة نواحٍ^(٢٦):

١. قواعد المحكمة صاحبة الاختصاص هي التي يناط بهاتنظيم المسائل الإجرائية في الدعوى منذ بداية قيد الدعوى إلى حين صدور الحكم النهائي وتنفيذه.
٢. قانون المحكمة المختصة هو الذي يبين قواعد احتساب مدة التقادم.

الفرع الثاني

المحكمة صاحبة الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية تجاه الناقل الجوي في مصر

نفترض في هذه الحالة أن تكون المحاكم المصرية هي المختصة بنظر النزاع في حال كان النقل وطنياً لا دولياً، حيث نظمت المحاكم المختصة بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن عقد النقل الدولي في إتفاقية مونتريال سالفة الذكر.

بتمحص القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م الخاص بالطيران المدني نراه لم يتضمن محكمة الاختصاص بنظر المنازعات الناتجة عن النشاط الجوي حيث تضمنت المادة ١٧٨ منه أن: "تختص سلطات الاستدلال والتحقيق والمحكمة بالإجراءات المنصوص عليها في القانون وفي قانون الإجراءات الجنائية بالنسبة للجرائم التي تقع في الخارج وتسري عليه أحكام هذا القانون. وتكون محكمة جنايات القاهرة أو محكمة عابدين الجزئية بحسب الأحوال المختصة بنظر هذه الجرائم".

(٢٥) د. شريف غنام : مرجع سابق، ص ٣١٣.

(٢٦) د. عبد الفضيل محمد أحمد : مرجع سابق، ص ٣٥٦ - ٣٥٧.

المبحث الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي وانقضاء الدعوى

يؤكد الفقه أن تحديد الطرق المتاحة للناقل الجوي لدفع المسؤولية عنه يرتبط عموماً بالقواعد التي يقرها القانون والتي تقوم عليه هذه المسؤولية^(٢٧)، وقد اختلفت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية للنقل الجوي كثيراً حول الأسس القانونية التي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، كما خضعت الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل الجوي لتعديلات كثيرة بهذا الخصوص^(٢٨).

فالبداية كانت في إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م الخاصة بتوحيد بعض الأسس القانونية التي تتعلق بالنقل الجوي الدولي^(٢٩)، والتي تم فيها اقرار مسؤولية المتعاقد علي النقل الجوي عن الخطأ المفترض^(٣٠) في جميع حالات الإضرار بالركاب والبضائع. ثم جاء بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥م ليؤكد على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي القائمة على الخطأ المتوقع حدوثه، مع إقرار بعض التعديلات الطفيفة على إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، لا سيما تعديل المادة ١/٢٣ من الإتفاقية المذكورة بالنص فيها على جواز الاتفاق على درء مسؤوليه الناقل الجوي ، وذلك فقط بشأن الضرر الذي ينتج عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها، كما تم إلغاء الفقرة الثانية من المادة ٢٠، والتي كانت تنحى الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية بخصوص نقل البضائع والأمتعة.

(٢٧) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الرابعة، ٢٠١٣، ص ١٩٥ .

(٢٨) أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين إتفاقية وارسو ١٩٢٩م، وإتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، جامعة الإمارات العربية المتحدة، دبي ٢٣ - ٢٥/٤/٢٠١٢، ص ٧١ .

(٢٩) هذه الإتفاقية دخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٣/٢/١٩٣٣ .

(٣٠) يقصد بالمسؤولية القائمة على الخطأ المفترض مساءلة الناقل الجوي عن جميع الأضرار التي تلحق الركاب أو الأمتعة أو البضائع، دون الحاجة إلى قيام الركاب أو الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه، وبالتالي لا يكلف الركاب أو الشاحن للحصول على التعويض إلا بإثبات الضرر وعلاقة السببية بينه وبين الحادث الجوي. راجع بهذا الخصوص: فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية، دبي - الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، ١٩٩٠م، ص ١٨٨ .

وبعد ذلك جاء بروتوكول مونتريال سنة ١٩٦٦م ليتبنى مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي^(٣١)، والتي تقوم على المخاطر وتحمل التبعة في جميع حالات الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل الجوي، ثم تبعه بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م ليعترف بالمسؤولية الموضوعية بالنسبة لوفاة الركاب أو حدوث ضرر جسدي أو فقدان متعلقاتهم أو تلفها فقط، في حين بقيت مسؤولية الناقل قائمة على الخطأ المتوقع حدوثه بخصوص الأضرار التي تصيب البضائع أو تأخر إيصالها، وكذلك الحال بالنسبة لتأخر الركاب و/أو أمتعتهم.

ولاحقا لذلك جاء بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م ليعدل بروتوكول غواتيمالا المذكور، وليوسع نطاق المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي لتشمل هلاك البضائع وتلفها. ومؤخرا تم إقرار إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م^(٣٢)، والتي ألغت - بنص صريح في المادة ٥٥ منها - إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، وجميع البروتوكولات المعدلة لها، وتبنت مبدأ المسؤولية الموضوعية كقاعدة عامة، ولكنها - بالوقت ذاته - احتفظت بقاعدة المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض بخصوص حالات محددة في نصوص الإتفاقية.

فبخصوص المسؤولية عن وفاة الركاب والأضرار الجسدية، فرقت إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م بين حالتين: ففي حال كان التعويض المستحق للراكب لا يتجاوز مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة^(٣٣)، تكون مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية، أما في حال كان التعويض المستحق للراكب يتجاوز مئة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، فعندها تكون المسؤولية مؤسسة على الخطأ المتوقع حدوثه (المادة ١٧). وبخصوص الأضرار التي تصيب البضائع فقد تبنت الإتفاقية المذكورة بشأنها مبدأ المسؤولية الموضوعية (المادة ١٨)، في حين أن المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير في تنفيذ عملية النقل بقيت مسؤولية قائمة على الخطأ الناتج من جانب الناقل الجوي (المادة ١٩).

وعلى ذلك يقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

(٣١) تقوم المسؤولية الموضوعية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وهذا يعني اعتبار الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو الأمتعة أو البضائع متى ثبت أن هذه الأضرار وقعت أثناء تنفيذ عملية النقل، وذلك دون الحاجة لإثبات وجود خطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه من عدمه. راجع بهذا المعنى: محمد فريد العربي، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤م، ص ١٨٠.

(٣٢) هذه الإتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ إلا بتاريخ ٥ / ٩ / ٢٠٠٣م، وهو تاريخ تجاوز الحد الأدنى لعدد الدول المطلوب انضمامهم إليها (٣٠ دولة).

(٣٣) وحدة نقدية افتراضية ابتدعها صندوق النقد الدولي، وحددت قيمتها على أساس متوسط قيمة خمسة عملات رئيسية، هي: الدولار واليورو والجنيه الإسترليني والين الياباني والباون الصيني.

المطلب الأول: مدى إمكانية دفع مسئولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي.
المطلب الثاني: وسائل دفع مسئولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي وفقاً لإتفاقية
مونتريال ١٩٩٩م.
المطلب الثالث: الدفع بسقوط دعوى مسئولية الناقل الجوي وتقادمها.

المطلب الأول

مدى إمكانية دفع مسئولية الناقل الجوي من مخاطر الإرهاب الجوي

ونتناول في هذا الصدد ما يلي:

أولاً: إمكانية دفع مسئولية الناقل الجوي من مخاطر الإرهاب الجوي المستندة إلى المسئولية
الموضوعية:

لم تتبن إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م مبدأ المسئولية الموضوعية للناقل الجوي ولا في أي
حالة من حالات الضرر الذي يقع أثناء الرحلة الجوية، وإنما تقرر هذا المبدأ في البروتوكولات
المعدلة لها، حيث تم تبني المسئولية الموضوعية في جميع حالات الإضرار في بروتوكول
مونتريال لسنة ١٩٦٦م، وفي حالات محددة في بروتوكول غواتيمالا لسنة ١٩٧١م، وتبع ذلك
بروتوكول مونتريال ١٩٧٥م الذي عاد ووسع نطاق تطبيق المسئولية الموضوعية مقارنة مع ما
تم إقراره في بروتوكول غواتيمالا. وبالمقابل، تقرر في إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، تبني مبدأ
المسئولية الموضوعية كقاعدة عامة، ولكن أبقى على المسئولية القائمة على الخطأ المفترض
بخصوص حالات معينة.

وتنص المادة (١٧) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على أن: "يكون الناقل مسئولاً عن
الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي
سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود
الركاب أو نزولهم". وفي صياغة مشابهة بخصوص الضرر الذي يلحق بالبضائع، نصت المادة ١٨
من الإتفاقية ذاتها على أن: "يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو
ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال
النقل الجوي". وتعود الفائدة من هذه النصوص أن الناقل الجوي عندما تكون مسئوليته موضوعية لا
يمكنه نفي المسئولية عنه إلا إذا تقرر انتفاء صفة الحادث الجوي عن العمل الإرهابي الذي تسبب
بالأضرار، أو أن العمل الإرهابي وقع خارج فترة النقل الجوي، وذلك على النحو الآتي:

١- نفي صفة الحادث الجوي عن العمل الإرهابي:

تتشرط جميع التشريعات الدولية والوطنية المتعلقة بالنقل الجوي ضرورة أن تكون الأضرار الجسدية والمادية التي تلحق بالركاب والأمتعة والبضائع ناشئة عن الحادث". ففي المادة (١٧) من إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، وكذلك المادة (١٧) من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، تم النص صراحة على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع متى كانت هذه الأضرار ناجمة عن حادث وقع خلال عملية النقل الجوي. وفي قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م تم النص أيضاً في المادة ١/٢٨٨ منه على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي".

وبالرغم من صراحة النصوص سالفة الذكر في اشتراط وقوع حادث لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن الحادث، إلا أنها لم تهتم باظهار ماذا يقصد بالحادث الجوي، ولما لإمكانية نفي الناقل الجوي المسؤولية عنه بإقرار عدم وقوع حادث أو عدم ارتباط الحادث بعملية النقل، وذلك كالتالي:

أ- المقصود بالحادث الجوي:

لم يرد أي تعريف للحادث الجوي لا في إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م ولا في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، كما أن هاتين الإتفاقيتين لم تتناول بالتوضيح مفهوم مصطلح "الحادث" الذي يرتب المسؤولية على الناقل الجوي، فتركت هذا الأمر للأراء الفقهية والاجتهادات القضائية. وهناك خلاف كبير في الفقه والقضاء حول تحديد المقصود بـ"الحادث"، ويمكن حصر هذا الخلاف في اتجاهين: الاتجاه المضيق: يرى هذا الاتجاه ضرورة التضييق في تفسير المقصود بالحادث الجوي، بحيث لا نكون أمام حادث إلا إذا كان مرتبطاً بالاستغلال الجوي^(٣٤)، وهذا يعني أن الحادث هو فقط تلك الواقعة الفجائية التي تنتج عن عملية النقل الجوي وترتبط بعملية استغلال الطائرة، كتحطم الطائرة كلياً أو جزئياً نتيجة خلل فني في بعض أجهزتها أو عطل في أحد محركاتها.

الاتجاه الموسع: يذهب الفكر هنا إلى التوسع في تفسير المقصود بالحادث الجوي، ويرى أن الحادث الجوي هو كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب، سواء كانت ناتجة عن عملية النقل ومرتبطة بها، أم متأتية من عامل خارجي كفعل الطبيعة أو فعل الغير^(٣٥). ويبرر أصحاب هذا الاتجاه وجهة نظرهم بأنه لا يوجد في نص المادة ١٧ من إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م ما يوحي بقصر مفهوم الحادث على الوقائع الناتجة عن الاستغلال الجوي.

(٣٤) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤م، ص ٧٤.

(٣٥) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي: دراسة في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٥م، ص ١٧.

وفي الواقع، يبدو أن إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م تبنت المفهوم الموسع للحوادث الجوية، ذلك أنها جعلت مسؤولية الناقل الجوي في معظم الحالات مسئولية موضوعية، وفي حالات محددة مسئولية قائمة على الخطأ المفترض، وهذا يؤكد على رغبة المشرع الدولية في اقرار اسناد المسؤولية للناقل الجوي عن كافة ما يتسبب من ضرر لكل من الركاب وامتعتهم وبضائعهم أيا كان سبب أو مصدر الضرر، بما في ذلك الأعمال الإرهابية.

والقضاء - بدوره - يميل أيضاً إلى توضيح المفهوم الموسع للحوادث الجوية في العديد من أحكامه، ومن امثلة ذلك قضية "ساكس" تجاه الخطوط الجوية الفرنسية، عرفتة المحكمة العليا الأمريكية في الحكم الذي صدر في ١٩٨٥/٣/٤م أنه: "كل واقعة غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور^(٣٦)، ولا شك أنه مع هكذا تعريف يشمل الحادث الجوي القصف العسكري للطائرات وعمليات خطفها وسائر الأعمال التي تُعد إرهابية.

وبناء على ما تقدم، إن تبني مفهوم موسع للحوادث الجوية أمر يفرض نفسه، مما يجعل الناقل الجوي مسئولاً بالتعويض أيا كانت أسباب وقوع الحوادث: أحوال جوية أو ملاحية أو أمنية أو حتى إرهابية، فالناقل الجوي مسئول بالتعويض عن جميع الحوادث التي تلحق الضرر بالركاب والأمتعة والبضائع، بغض النظر عن وقت وقوعها خلال فترة تنفيذ عملية النقل الجوي، أو الأسباب التي تقف وراءها، أو الأشخاص المتسببين فيها. وبناء عليه، يمكن تعريف الحادث الجوي بأنه: "كل واقعة ترتبط باستغلال الطائرة أو بمناسبة ذلك، وتلحق الضرر بالركاب أو الأمتعة أو البضائع".

ولعلك تبني التفسير الموسع للحوادث الجوية يسمح باعتبار العمل الإرهابي التي قد تتعرض له الطائرة من قبيل الحادث الجوي، وبالتالي يسأل عنه الناقل الجوي، ذلك أن العمل الإرهابي لا يخرج عن كونه واقعة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية، وتلحق الضرر بالركاب والأمتعة والبضائع.

ب- إمكانية نفي صفة الحادث الجوي عن الأعمال الإرهابية:

في السابق كان نظام مسؤولية الناقل الجوي يقوم على الخطأ واجب الإثبات، ثم تحول إلى نظام قائم على الخطأ المفترض، ومؤخرا تم تبني نظام المسؤولية الموضوعية، وهذا النظام الأخير يقترب جدا من نظام المسؤولية القائمة على الضرر الموجب للضمان". والحقيقة أن التطور في نظم المسؤولية أدى إلى توسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي، وقصر طرق دفع المسؤولية عنه على طريقة واحدة وهي خطأ المضرور، الأمر الذي دفع الناقل الجوي للبحث عن طرق أخرى لدفع المسؤولية عنه، لا سيما نفي صفة الحادث عن الواقعة التي تسببت بالأضرار.

(٣٦) حكم مشار إليه لدى: محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة

الجديدة، ٢٠٠٧م، ص ١٩١.

فعندما تكون مسئولية الناقل الجوي مسئولية موضوعية لا يمكنه التخلي من المسئولية في حال كان الضرر بفعل الغير. فعلى سبيل المثال: في حالة إصابة أحد الركاب على متن الطائرة نتيجة الاعتداء عليه من راكب آخر، فإن هذا الاعتداء لا يعد حاداً جواً بالمعنى المقصود في إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م لأنه وقع بفعل الغير ولا يرتبط بعملية النقل^(٣٧)، وبالتالي لا يكون الناقل الجوي مسئولاً عن الضرر الجسدي الذي وقع للراكب. مع ذلك فإن هذا الموقف لا يتماشى مع إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م التي تبنت المسئولية الموضوعية، فبالنسبة لهذه الإتفاقية يدخل في مفهوم الحادث كل واقعة تتسبب بالضرر للركاب والبضائع سواء كانت مرتبطة بعملية النقل الجوي أم لا، ولا يمكن للناقل المتصل من المسئولية إلا لسبب وحيد، وهو إقرار أن الضرر وقع عن ما قام به المضرور نفسه من اخطاء .

ومن المعروف أن إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م أخذت بنظام المسئولية الموضوعية بالنسبة للأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع، ونظام المسئولية القائمة على الخطأ المفترض بالنسبة للأضرار الناجمة عن التأخير في إيصال الركاب والأمتعة والبضائع، مع ذلك فإن نص المادة ١٧ من الإتفاقية المذكورة توجي بضرورة إثبات إقرار الحادث الذي نتج عنه حدوث الأضرار، ولكن دون الحاجة لإثبات نسبة الحادث إلى الناقل الجوي. كما أنه في الحالات التي اعتبرت فيها إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م مسئولية الناقل الجوي قائمة على الخطأ المفترض، يبقى بإمكان الناقل الجوي درء المسئولية عنه بإقرار أن الضرر يعود لقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور نفسه.

• وقوع العمل الإرهابي خارج المدة المتعاقد عليها للنقل:

لقد جاء نص المادة ١٧/١ من إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م مطابقاً لنص المادة ١٧ من إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، حيث ذكر صراحة: "يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الركاب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم". ويستدل من هذا النص على أنه يشترط لتحديد المسئولية لمن قام بالنقل الجوي أن يقع الحادث خلال مدة التعاقد لتنفيذ النقل ؛ أي : خلال الفترة التي يضع الراكب نفسه تحت رقابة وإشراف الناقل الجوي إلى حين تحرره منها، وهذا يعني أن الناقل الجوي يكون مسئولاً عن الأعمال الإرهابية التي تقع خلال فترة التعاقد لتنفيذ النقل، أما ما يقع من حوادث خارجها؛ أي: قبل بدء عمليات الدخول للطائرة أو بعد اتمام الهبوط منها، فلا يسأل عنها طبقاً لأحكام الاتفاقيتين وارسو ١٩٢٩م ومونتريال ١٩٩٩م، وذلك كالتالي:

(٣٧) محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، ١٩٨٥م، ص ١١٤.

أ- تحديد مسؤولية القائم بالنقل الجوي عن العمل الإرهابي الذي يقع خلال الرحلة الجوية:

تقضي القاعدة العامة بأن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب وهم على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية، وقد ذهب البعض إلى القول بأن تفسير عبارة "على متن الطائرة" يقتضي وقوع الحادثة لدي القيام بأعمال النقل الجوي الفعلية وفق ما هو متفق عليه في عقد النقل، وهذه العملية تبدأ من اللحظة التي تطأ فيها قدم الراكب الطائرة وإقلاعها من مطار القيام، وتنتهي لحظة هبوط الطائرة ومغادرة الراكب بابها ووضع قدمه على سلم النزول منها في مطار الوصول⁽³⁸⁾.

ومثال الحوادث الإرهابية التي وقعت على متن الطائرة: قضية ساليرنو تجاه شركة الطيران بان أمريكان (Salerno v. Pan American World Airway)، والتي تتلخص وقائعها بأن السيدة ساليرنو استقلت الطائرة التابعة لشركة بان أمريكان من ميامي إلى أرغواي ذهاباً وإياباً، وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة بوجود جسم شديد الانفجار على هيكل الطائرة، فتم البحث عنه حتى تم الوصول إليه، وفي أثناء ذلك أصاب الراكب ذعر شديد، مما تسبب للسيدة ساليرنو بانهايار عصبي أدى إلى إجهاض حملها. وعلى إثر ذلك رفعت السيدة ساليرنو الدعوى تجاه الشركة مطالبة إياها بالتعويض، وعند نظر الدعوى من قبل محكمة جنوب نيو يورك قررت بأن الحادث الذي أصاب السيدة ساليرنو بالإجهاض غير متوقع ويخل بالسير العادي للرحلة، ومن ثم هو من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل عنها الناقل الجوي، رغم أن التهديد بوجود جسم شديد الانفجار هو أمر خارج عن إرادة ونطاق مسؤولية الناقل الجوي⁽³⁹⁾.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا: ماذا لو أرغمت الطائرة على إجراء هبوط اضطراري أثناء رحلتها الجوية، هل يكون الناقل مسؤولاً عن الراكب إذا نزل من الطائرة وابتعد عن مشارفها؟ بعض الأحكام القضائية حكمت بمسؤولية الناقل الجوي في مثل هذه الحالة، ومثال ذلك قضية سيسيليا تجاه شركة الطيران أميركان أوفرسيز (Cecelia Szigeti v. American Overseas Airlines)، والتي تتلخص وقائعها في أن الطائرة التابعة للشركة المذكورة وخلال تنفيذها لرحلتها من مطار فرانكفورت إلى مطار بتسبرج، اضطرت للهبوط في مطار نيويورك، وفي هذه الأثناء اصطحب أحد العمال التابعين للنقل الجوي أحد الركاب إلى الإدارة الصحية، وإذ يختفي الراكب فجأة، وبعد مرور عشرة أيام يعثر على جثة هذا الراكب ملقاة على ضفة خليج مومباي. ولدى نظر القضية بمعرفة المحكمة العليا بنيويورك تقرر عدم مسؤولية الناقل الجوي عما لحق الراكب من أضرار

(38) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م، مرجع سابق، ص 18.

(39) IRENE LARSEN, Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, 2002, p28.

على أساس أن ما أصاب الراكب ليس له علاقة بالمخاطر الجوية للطيران، ولأن الحادث لم يقع على الراكب وهو على متن الطائرة.

وهناك اتجاه آخر يرى بأن عبارة "على متن الطائرة" يقصد بها عملية النقل الجوي الفعلية، والتي تمتد من لحظة إقلاع الطائرة إلى لحظة هبوطها، بما في ذلك الحالات التي تضطر فيها الطائرة للهبوط القسري في منطقة ما، وهذا يشير إلى أن من قام بعملية النقل جوا هو المسؤول عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب لذي الرحلة الجوية الفعلية، وذلك حتى في الحالات التي يتواجد فيها الراكب بعيدا عن مشارف الطائرة، لأنه يفترض أن هذا الراكب ما زال تحت رقابته ومسئوليته، وهو مسئول عن سلامته إلى لحظة تحرر الراكب من سلطة الناقل الجوي في مطار الوصول. وبناء عليه، إذا تعرض الراكب للخطف أو تم اقتياده بعيدا عن الطائرة أثناء تنفيذها الهبوط اضطراري فإن الناقل الجوي يسأل عما يصيبه من أضرار، طالما أن الحادث حصل ضمن مدة التعاقد علي عملية تنفيذ النقل الجوي.

ب- مدى مسؤولية الناقل الجوي عن العمل الإرهابي الذي يقع أثناء عمليات الصعود والهبوط:

لا شك أن استخدام لفظ "عمليات" مسبقا بالصعود والهبوط، يجعلنا نعتقد بعدم قصر مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث التي تصيب الركاب أثناء صعودهم على سلم الطائرة ونزولهم عليه فقط، وإنما القصد من ذلك توسيع مدي مسؤولية الناقل الجوي لتشمل جميع العمليات التي يكون الغرض منها استئصال الطائرة عند الإقلاع ومغادرتها بعد الهبوط. ولهذا كان لا بد من توضيح المقصود بعمليات الصعود والهبوط، قبل الشروع في تحديد لحظة بدء وانتهاء هذه العمليات.

١- المقصود بعمليات الصعود والهبوط:

المعني المحدود لعمليات الصعود والهبوط: يفسر البعض المعني المحدود بـ "عمليات الصعود والهبوط" صعود الركاب إلى الطائرة في مطار القيام استعدادا للطيران، ونزوله منها بعد هبوطها وتوقفها تماما في مطار الوصول^(٤٠). واستنادا إلى ما ذكر، لا يُعد حادثاً جويًا الحادث الذي يقع قبل صعود الركاب إلى الطائرة أو بعد نزولهم منها، ذلك أنه يفترض ألا يسأل الناقل الجوي إلا عن مخاطر عملية النقل الجوي الفعلية؛ أي: تلك التي تحدث للركاب أثناء صعودهم إلى الطائرة وتواجدهم على متنها وعند نزولهم منها. ولا شك أن هذا التفسير يتماشى مع قواعد إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م التي كانت تقصر الحوادث الجوية على الوقائع المرتبطة بتشغيل الطائرة وتحليقها، وترتبط التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب ببداية عملية النقل الجوي الفعلية ونهايتها. والحقيقة أن تلك النظرة الضيقة لإتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م بخصوص مخاطر النقل الجوي كانت تتماشى مع الزمن الذي أقرت فيه، حيث كانت حوادث النقل الجوي تقليدية تتجم إما

(٤٠) هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٨م، ص ٣٨٤.

عن أعطال ميكانيكية في الطائرة أو سوء الأحوال الجوية، إلا أن هذه النظرة الضيقة لمخاطر النقل الجوي لإتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م لم تعد تتماشى مع عصرنا الراهن، نظراً لتضاؤل احتمال حصول أعطال ميكانيكية في الطائرات نتيجة التطور المذهل الحاصل في صناعة الطيران والملاحة الجوية عموماً هذا من جهة، ولظهور مخاطر جديدة يتعرض لها النقل الجوي ليست مرتبطة بتشغيل الطائرة وتحليقها ولكنه يؤثر بشدة على نشاط النقل الجوي من جهة أخرى، ونقصد هنا بشكل خاص تعدد حوادث الإرهاب التي تتعرض لها الطائرات.

التفسير الموسع لعمليات الصعود والهبوط: مؤخراً بدأ تبني مفهوم موسع لعمليات الصعود والهبوط، بحيث أصبحت تشمل فترة تواجد الركاب في مبنى المطار وساحاته استعداداً للصعود إلى الطائرة في مطار القيام، وأيضاً فترة تواجدهم في مبنى المطار وساحاته بعد هبوط الطائرة في ميناء الوصول، بما في ذلك تواجدهم في مطارات الترانزيت، ولما تنتهي مسؤولية الناقل الجوي تجاههم إلا لحظة تحررهم من سلطته وسلطة تابعيه^(٤١). أما العمليات السابقة لعمليات الصعود إلى الطائرة والعمليات اللاحقة لعمليات النزول من الطائرة، فلما يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الركاب خلالها، ولما تخضع لأحكام إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م أو إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، ونقصد بذلك عمليات تسليم الأمتعة إلى تابعي الناقل وإجراءات الجمارك والشرطة، فأية حوادث تقع خلال هذه العمليات والإجراءات تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

وقد تبني القضاء المعني للامحدود لعمليات الصعود والهبوط في العديد من أحكامه، كما هو الحال في قضية (Evangelinos v. Trans World Airlines Inc)، حيث أقرت المحكمة بمسئولية الناقل الجوي عن الأعمال الإرهابية التي حدثت في مطار أثينا عام ١٩٧٨م، رغم أن المسافرين كانوا في صالة الانتظار" ولم يكونوا على متن الطائرة كما دفعت الشركة^(٤٢). وكان رأي المحكمة يستند إلى قاعدة مفادها أن اقرار مسؤولية الناقل جواً في مثل هذه المواقف سوف يدفع الشركات إلى تشديد الإجراءات الأمنية في المطارات، مما يساهم - وبشكل فعال - حسب زعمها - في تقليل مخاطر الحوادث الإرهابية، ذلك أن شركات الطيران لها قوة تأثير أكبر في إقناع سلطات المطار بتشديد الأمن، كما أن ملاءتها المالية تسمح لها بتوظيف عمال أمن وشراء معدات متطورة، وبالتالي تخفيض احتمال وقوع الأعمال الإرهابية^(٤٣).

(٤١) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، ١٩٧١م، ص ١٢٦.

(٤٢) Adejoke o. Adediran, Current Regulation of Air Carriers' Liability and Compensation Issues in Domestic Air Carriage in Nigeria, Journal of Air Law and Commerce, Volume 81, 2016, p11.

(٤٣) Blanca I. Rodriguez, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 66, 2001. P66.

ومن وجه نظر الباحث أن توسع المحكمة في اقرار مسئولية الناقل الجوى في مثل هذه الحالات هو أمر غير مبرر، فنحن لا نؤيد اقرار مسئولية الناقل الجوى فقط كون لديه ملاءة مالية أكبر تمكنه من تحمل تبعات هذه المسئولية. كما أن القول بأن فرض المسئولية على الناقل الجوى سوف يدفعه إلى زيادة إجراءات الأمن والحماية، هو أمر ينكره الواقع، إذ لا يأبه أصحاب العقول الإرهابية" إلى هذه الإجراءات التي لا يرونها عائقا أمام تنفيذ جرائمهم. فمن غير المقبول وضع شركات الطيران بمثابة "كبش فداء" من أجل تحصين الدول من تبعات الحوادث والأعمال الإرهابية، فهذه تبقى مسئولية الدول وليست مسئولية الناقل جوا.

وبخصوص مدى مسئولية الناقل جوا عن الركاب أثناء تواجدهم في مطار الترانزيت، سبق أن عرضت قضية على القضاء تتلخص وقائعها في أن مجموعة من الإرهابيين - وأثناء عملية تفتيشهم من قبل السلطات اليونانية - قاموا بإلقاء ثلاث قنابل يدوية في صالة الترانزيت بمطار هلنكون في أثينا، مما أدى إلى سقوط العديد من القتلى والجرحى، وقد تمت مخاطبة شركة الطيران بتعويض المتضررين، إلا أن شركة الطيران دفعت بعدم مسئوليتها عن الأضرار التي أصابت الركاب، استنادا إلى أنهم كانوا متواجدين خارج عمليات الصعود والهبوط وفق مفهوم نصوص إنفاقية واسو لسنة ١٩٢٩م الواجبة التطبيق. مع ذلك، رفضت المحكمة هذا الدفع وأكدت بأنه لا يمكن قصر عمليات الصعود والهبوط على صعود الركاب على سلم الطائرة ونزولهم من عليه، وإنما يجب أن تمتد هذه العمليات لتشمل كافة العمليات اللازمة لتوجه الركاب إلى الطائرة وصعودهم إليها، وكذلك الأمر بالنسبة لعمليات الهبوط، مما يعني أن الحادث الإرهابي في القضية المذكورة وقع أثناء عمليات الصعود والهبوط.

٢- تحديد لحظة بدء عمليات الصعود وانتهاء عمليات الهبوط:

لا يكون الناقل مسئولًا عن الركاب قبل بدء الشروع في الصعود للطائرة، لا سيما مرحلة تواجد الراكب في مباني المطار والمقاهي والأسواق التي تكون فيه، لأنه لا يكون في هذه المرحلة تحت حراسة الناقل وسلطته. بمعنى آخر، لا يكون الناقل جوا مسئولًا عن الراكب إلا إذا خضع لأمرته أو أمرة أحد تابعيه، وهذا لا يتحقق إلا عندما يترك الراكب أماكن الانتظار ويتوجه إلى الطائرة، ففي هذه الفترة تحديداً يكون الناقل جوا مسئولًا عنه^(٤٤). وفي السياق ذاته، يكون الناقل الجوى مسئولًا عن الراكب أثناء تنفيذ عمليات الهبوط أو النزول من الطائرة، بدءاً من مغادرة باب الطائرة، ونزولهم على سلمها، واستقلالهم الحافلات المعدة لنقلهم إلى مبنى المطار، ومن ثم سيرهم

(٤٤) سميحة القليوبية، القانون الجوى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩م، ص ١٩٤.

على الأقدام داخل مبنى المطار واستلامهم أمتعتهم، حتى وصولهم إلى صالة الاستقبال وتحررهم من أمر الناقل وتابعيه^(٤٥).

ووفقا لمتام سرده انفا، تبدأ عمليات الصعود التي يسأل عنها الناقل الجوي من بدء تقديم الراكب تذكرة السفر إلى تابعي الناقل الجوي، وبالتالي تشمل هذه العمليات النقاط التالية:

- أ- تقديم تذاكر السفر لتابعي شركة الطيران.
 - ب- تسليم الحقائب والأمتعة لتابعي شركة الطيران ووزنها وفحصها .
 - ج- التفتيش الذاتي للبحث عن الأسلحة والمواد الممنوعة.
 - د- التقدم للموظف المسئول عن فحص الجوازات وتأشيرها .
 - هـ- التواجد في قاعة الانتظار استعدادا للذهاب إلى الطائرة.
 - و- ركوب الحافلة المعدة لنقل الركاب إلى سلم الطائرة.
 - ز- الصعود على سلم الطائرة والدخول إليها والجلوس على المقعد المخصص.
- أما عمليات الهبوط من الطائرة فلا تنتهي إلا بعد استلام الراكب أمتعته وحقائبه وتحرره من سلطة الناقل الجوي، ولهذا فإن عمليات الهبوط تشمل ما يلي:

- أ- مغادرة الطائرة والنزول على سلمها.
- ب- ركوب الحافلة المعدة لنقل الركاب إلى مبنى المطار.
- ج- التقدم للموظف المسئول عن فحص الجوازات وتأشيرها.
- د- تسلم الأمتعة والحقائب والتحرر من سلطة إدارة المطار.

أخيرا، ومن جانبنا نؤيد من يقول بأن وقوع الأعمال الإرهابية ما هو إلا انعكاس لتداعيات اقتصادية واجتماعية وسياسية ترافق مثل هذا النوع من الأعمال^(٤٦)، ولذلك يجب تبني مبدأ عام يقضي بمسئولية الدول عن الأعمال الإرهابية، بما في ذلك تلك التي تقع أثناء الرحلات الجوية على متن الطائرات وأثناء عمليات الصعود والهبوط.

ولو أخذنا كمثال تعويض ضحايا الطائرتان اللتان اصطدمتا ببرجي التجارة العالمي والمعروفة بأحداث سبتمبر ٢٠١١م، نلاحظ أن التعويض الذي منح للمتضررين من هذه الأحداث توله صندوق حكومي، وقد تجاوزت قيمته المليار ونصف المليار دولار لكل طائرة. وهذا التعويض

^(٤٥) عبد المجيد خلف العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، جامعة الإمارات العربية المتحدة، دبي ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢م، ص ٣١.

^(٤٦) Robert L. Rabin and Stephen D. Sugarman, The Case for Specially Compensating the Victims of Terrorist Acts: An Assessment. Berkeley Law Scholarship Repository, 1-1-2006, P912.

لم يمنح بناء على أساس قانوني ما، وإنما تقرر لتخفيف حدة الفجوة التي أصابت هؤلاء الجمع نتيجة هول تلك الأحداث.

وبالمقابل نلاحظ أن الحكومة الأمريكية لم تهتم لتداعيات إعصار كاترينا مثلا، والذي ضرب الولايات المتحدة وتسبب بمقتل ما يزيد عن ١٠٠٠ شخص في نيو أورلينز، ولم تقرر الضحايا الإعصار المذكور - كما فعلت بالنسبة لضحايا أحداث سبتمبر ٢٠١١م - أي تعويض أو مساعدة مالية. ومن السذاجة القول : إن هؤلاء ال يقطنون في مكان خطر ويفترض أنهم يعلمون مسبقا باحتمال تعرضهم لمثل هذا النوع من الأخطار.

ثانياً: إمكانية دفع مسؤولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي القائمة على الخطأ المفترض:
وأما بخصوص إمكانية دفع مسؤولية الناقل الجوي القائمة على الخطأ المفترض، تنص المادة ١/٢٠ من إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها". أما الفقرة ٢ من المادة ٢٠ من الإتفاقية المذكورة، فجاء فيها: "الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو في الملاحه، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل الاجراءات الضرورية لتفادي الضرر". وكذلك تنص المادة ٢١ من الإتفاقية ذاتها على أنه: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر، أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

وورد أيضاً في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩١م بشأن طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع، والتي تقوم على الخطأ المفترض: "... غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة الاجراءات المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه الاجراءات".

واستنادا لما جاء في النصوص المذكورة أعلاه والواردة في إتفاقية وارسو ١٩٢٩م وإتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وتقيدا بموضوع البحث نلاحظ أنه عندما تكون مسؤولية الناقل الجوي قائمة على الخطأ المفترض يستطيع دفع المسؤولية عنه في حالة وقوع أعمال إرهابية بنفي الخطأ من جانبه، وذلك بوسيلتين رئيسيتين: اتخاذ الناقل الجوي وتابعوه كل الاجراءات الضرورية أو المعتادة لتجنب الضرر، أو أنه اصبح مستحيل عليه وعلى تابعيه مراعاة تلك الاجراءات، وذلك على النحو التالي:

١- اتخاذ الناقل أو تابعيه الاجراءات الضرورية أو المعقولة لتجنب الأعمال الإرهابية:

عندما يكون الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ المفترض، فلا فرق بين إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م وإتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م في أن إثبات الناقل الجوي اتخاذه هو

وتابعيه كل الاجراءات الضرورية أو المعقولة لتفادي الضرر ينفي عنه المسؤولية. فما هو المقصود بالاجراءات الضرورية أو المعتادة، وما هي طبيعة هذه التدابير في الواقع، وذلك كالتالي:
أولاً: ماهية الاجراءات الضرورية أو المعقولة المطلوبة لتجنب الأعمال الإرهابية:

استنادا إلى ما جاء في المادة ٢٠ من الاتفاقية الأولى والمادة (١٩) من الاتفاقية الثانية، يمكن للناقل الجوي أن يتتحي من المسؤولية بإقرار أنه هو وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية أو المعقولة لتفادي الضرر، والحقيقة أن كلا الاتفاقيتين لم يوضح ماهية التدابير الهامه أو المعقولة الواجب على القائم بالنقل واتباعه اتخاذها لتفادي الضرر، وقد اختلفت الآراء في توضيح المقصود بالاجراءات الضرورية أو المعقولة، بين ثلاثة اتجاهات كالتالي:

الاتجاه الأول: اتجه بعض الفقهاء إلى شرح عبارة "الاجراءات الضرورية" تفسيراً حرفياً، ورأوا أنه يقصد بها تلك الاجراءات التي من شأنها أن تؤدي موضوعياً إلى تفادي حدوث الضرر، أو تلك التي لو تم اتخاذها لما وقع الضرر^(٤٧). وقد وجهت الانتقادات إلى هذا الاتجاه بشكل خاص لأنه يؤدي إلى حرمان الناقل جواً من الاستفادة من طريقه الأساسية لنفي المسؤولية عنه، وهي إثباته أنه اتخذ هو وتابعيه كل الاجراءات الضرورية لمنع الضرر^(٤٨)، وتحميله - بالتالي - تبعة السبب المجهول للضرر نتيجة صعوبة تحديد الاجراءات الضرورية التي يمكن للناقل إثباتها لنفي الخطأ المفترض من جانبه^(٤٩).

الاتجاه الثاني: اتجه فريق آخر من الفقهاء إلى شرح عبارة "الاجراءات الضرورية" تفسيراً ضيقاً، واعتبر المقصود بالتدابير الضرورية تلك التي ترتبط بسبب الحادث الذي نتج عنه الضرر ارتباطاً وثيقاً ومباشراً، بمعنى أنه حتى تنتفي المسؤولية عن الناقل الجوي عليه أن يثبت أنه اتخذ التدابير الضرورية المتعلقة بالحادث الجوي الذي وقع فعلاً^(٥٠). فعلى سبيل المثال: إذا كان سبب الحادث تعطل جهاز ما في الطائرة، فعلى الناقل الجوي إثبات أنه جرى الكشف على هذا الجهاز، وتم التأكد من أنه يعمل بشكل جيد قبل إقلاع الطائرة. ولكن هذا الاتجاه تعرض للنقد أيضاً، لأنه يفترض في الناقل أن يتكهن مسبقاً بسبب الحادث على وجه التحديد واتخاذ التدابير الضرورية بشأنه، الأمر الذي يبدو مستحيلاً في معظم الأحيان^(٥١).

(٤٧) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، مكتبة النصر، القاهرة - مصر، ١٩٩٢م، ص ١٣٦.

(٤٨) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، دار النهضة العربية ٢٠٠٤م، ص ١٤٤.

(٤٩) محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، ١٩٨٥م، ص ١٢٢.

(٥٠) عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٣٦.

(٥١) محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص ١٢٢.

الاتجاه الثالث: وهذا الاتجاه يمثل الرأي الراجح في الفقه والقضاء، وهو يتبنى تفسيراً واسعاً لعبارة "الاجراءات الضرورية"، فبحسب هذا الاتجاه يلزم الناقل الجوي لإعفائه من المسؤولية إثبات أنه اتخذ كل الاجراءات الضرورية أو المعقولة التي يتخذها عادة الناقل الجوي الحريص، وبخاصة أن التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب وحفظ البضائع هو التزام بعناية وليس بغاية^(٥٢).

ثانياً: طبيعة الاجراءات الضرورية أو المعقولة المطلوبة لتجنب الأعمال الإرهابية:

لا شك أن تقدير اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه للاجراءات الضرورية أو المعقولة، وبذلهم في ذلك عناية الناقل الحريص من عدمه، يُعد من المسائل الموضوعية التي يعود تقديرها لقاضي الموضوع^(٥٣). وبناء عليه، يجب على الناقل الجوي حتى ينفي المسؤولية عنه أن يثبت على سبيل المثال لا الحصر:

١. أن الطائرة كانت صالحة للطيران تماماً، وروعي قبل إقلاعها توفر جميع معايير السلامة.
٢. أن الطائرة كانت مزودة بالأجهزة الضرورية والخراطم اللازمة للملاحة.
٣. أن جميع أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يطلبها القانون والاتفاقيات الدولية.
٤. أن الطقس الجوي كان يسمح بإقلاع الطائرة.
٥. أن الناقل الجوي وتابعيه استمروا باتخاذ الاجراءات الضرورية طيلة فترة الرحلة الجوية، حتى لحظة وقوع الحادث الجوي.

وبالرغم من كل تقدم، يبدو أن القضاء لا يقبل من الناقل الجوي أي حجة تعفيه من المسؤولية في حال وقوع عمل إرهابي أثناء عملية النقل الجوي. وكمثال على ذلك: قضية "ساليرو" تجاه شركة الطيران بان أمريكان (Salerno v. Pan American World Airway)، والتي تتلخص وقائعها بأن السيدة ساليرو استقلت الطائرة التابعة لشركة بان أمريكان من ميامي إلى أرغواي ذهاباً وإياباً، وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة بوجود قنبلة على متن الطائرة، فتم التفطيش عنها حتى تم العثور عليها، وفي أثناء ذلك أصاب الركاب زعر شديد، مما تسبب للسيدة ساليرو بانهباء عصبي أدى إلى إجهاض حملها.

وعلى إثر ذلك رفعت السيدة ساليرو الدعوى تجاه الشركة مطالبة إياها بالتعويض، وعند نظر الدعوى من قبل محكمة جنوب نيو يورك قررت بأن الحادث الذي أصاب السيدة ساليرو بالاجهاض غير متوقع ويخل بالسير العادي للرحلة، ومن ثم هو من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل

(٥٢) شريف غنام، قانون الطيران المدني، مطبعة الفجيرة الوطنية، الفجيرة - الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، ٢٠١١م، ص ٣٨٨.

(٥٣) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، مرجع سابق، ص ١٤٦.

عنها الناقل الجوي، رغم أن التهديد بوجود قنبلة هو أمر خارج عن إرادة ونطاق مسئولية الناقل الجوي^(٥٤).

٢- استحالة اتخاذ الناقل أو تابعيه الإجراءات الضرورية أو المعقولة لتجنب الأعمال الإرهابية:

لم يرد أي نص في إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م ولا في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، يعفي الناقل الجوي صراحة من المسؤولية في حالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ وغيرها من الأسباب المعفية من المسؤولية، وإنما استدل على هذه الأسباب من عبارة: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، والتي وردت في المادة ٢٠ من الإتفاقية الأولى والمادة ١٩ من الإتفاقية الثانية. ومفاد ذلك أن الناقل الجوي يعفي من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعيه استحال عليهم اتخاذ التدابير الضرورية أو المعقولة لتفادي الضرر، وأن الضرر يعود لقوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المضرور نفسه، وذلك كالتالي:

أولاً: إمكانية اعتبار العمل الإرهابي من قبيل القوة القاهرة:

يعرف البعض القوة القاهرة على أنها: "تلك الحوادث المفاجئة التي تخرج عن نشاط الناقل الجوي، ولا يمكنه توقعها ولا تُلَافِي خطرها"^(٥٥)، كما تم تعريفها أيضاً بأنها: "كل حادث أو واقعة لا يمكن توقعها أو دفعها، وتكون مستقلة عن إرادة الناقل الجوي"^(٥٦). ومن هذين التعريفين نستنتج أنه يشترط توفر عدة شروط في الحادث حتى يعتبر من قبيل القوة القاهرة وتتنفي -بالتالي- مسئولية الناقل الجوي، وهذه الشروط هي:

١. أن يقع الحادث دون أن يكون للناقل أو تابعيه يد فيه.

٢. أن يكون الحادث غير متوقع من قبل الناقل أو تابعيه.

٣. ألا يكون بإمكان الناقل أو تابعيه دفع الحادث وتُلَافِي خطره.

ومثال ذلك: أن تدخل الطائرة أثناء تحليقها في مطب هوائي فيختل توازنها وتسقط وتتحطم، أو أن تكون إصابة الطائرة ناتجة عن صاعقة أو عواصف رملية أو ثلجية إلخ. ونوه هنا إلى أنه في حالة القوة القاهرة لا يكلف الناقل الجوي بإثباتها، وإنما الإثبات المطلوب منه دائماً هو اتخاذها هو وتابعيه كل التدابير الضرورية أو المعقولة لتُلَافِي الضرر أو استحالة اتخاذها، وبذله في ذلك عناية الناقل الحريص.

(54) IRENE LARSEN, Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, 2002, p28.

(55) فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص ١٩١.

(56) شريف غنام، قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص ٣٩٠.

ويقسم بعض الفقه الحوادث الجوية إلى حوادث داخلية وأخرى خارجية^(٥٧). أما الحوادث الداخلية فيقصد بها تلك الحوادث التي ترتبط بنشاط النقل الجوي ولا يمكن توقعها ولا دفعها، وهذا النوع من الحوادث مستبعد من نطاق القوة القاهرة، ومثال هذه الحوادث انفجار إحدى عجلات الطائرة، أو تعطل إحدى محركاتها، أو غير ذلك، فمع مثل هذه الحوادث لا يجوز دفع مسؤولية الناقل الجوي بها لأنها ترتبط بنشاطه، كما تعطي قرينة على إهمال الناقل الجوي الأعمال الصيانة الدورية والكشف الفني الدوري على الطائرة^(٥٨). وبالمقابل، يقصد بالحوادث الخارجية تلك التي لا ترتبط بنشاط النقل الجوي ولا يمكن توقعها ولا دفعها، وهذه الحوادث تعتبر من قبيل القوة القاهرة، ويجوز للناقل الجوي دفع المسؤولية عنه بها، ومثالها: تغير الظروف الجوية، وتعرض الطائرة للقصف العسكري، وغير ذلك.

أما غالبية الفقه فلا تؤيد تقسيم الحوادث الجوية إلى حوادث داخلية وأخرى خارجية، فبالنسبة لهؤلاء كلا النوعين من الحوادث يعتبر من قبيل القوة القاهرة متى كان مستقلا عن إرادة الناقل وتابعيه، ولم يكن بالإمكان توقعه أو تفاديه من قبلهم^(٥٩). وهذا يعني أنه بإمكان الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه سواء أكان الحادث الذي تسبب بالأضرار مرتبطا بنشاط النقل الجوي أم لا، فالأحوال الجوية السيئة وتعطل محركات الطائرة كلاهما يُعد من قبيل القوة القاهرة وينفي المسؤولية عن الناقل الجوي.

ثانياً: إمكانية اعتبار العمل الإرهابي من قبيل فعل الغير:

لم تنص إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م ولا إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على فعل الغير كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، ولكن إذا كانت الأضرار - في الواقع - ناجمة فعلا عن فعل الغير، فإن الناقل الجوي يستطيع أن ينفي المسؤولية عنه بأن يثبت أنه هو وتابعيه اتخذوا كل التدابير الضرورية أو المعقولة لتفادي الضرر الذي جاء نتيجة فعل الغير، والذي لا تربطه بالناقل أي علاقة. وبناء عليه، يجب أن يتوفر شرطان ليكون فعل الغير وسيلة مقبولة من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي، وهما:

أما الشرط الأول: فيتمثل في عدم وجود أي علاقة تعاقدية تربط الغير محدث الضرر بالناقل، وهذا يعني أنه إذا كان الضرر يرجع إلى خطأ قائد الطائرة أو أحد أفراد الطاقم فلا يستطيع الناقل نفي المسؤولية عنه، لأنه يُعد مسؤولاً عن أفعال وأخطاء تابعيه الذين لا يمكن اعتبارهم من الغير. وبالمقابل، إذا أمكن نسبة الضرر إلى خطأ أحد موظفي برج المراقبة أو الإدارة العامة

(٥٧) محمود مختار البريري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ٢٠٠٣م، ص ١٦٠.

(٥٨) فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص ١٩٢.

(٥٩) شريف غنام، قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص ٣٩١.

للمطار، فإن الناقل الجوي يمكنه في هذه الحالة نفي مسؤوليته باعتبار أن الضرر نجم عن فعل الغير (أحد تابعي إدارة المطار).

وأما الشرط الثاني: فيتجلى في ثبوت أن فعل الغير يمثل خطأ بالمعنى القانوني وليس مجرد فعل يقع من أي شخص عادي، وأن هذا الخطأ هو السبب الوحيد في إحداث الأضرار الواقعة. ويضرب أحد الكتاب مثالا على ذلك، قيام أحد ركاب الطائرة وتحت تهديد السلاح بإجبار قائد الطائرة على تغيير مسارها والتسبب بأضرار للركاب والبضائع، فهنا يمكن للناقل الجوي دفع المسؤولية عنه بإثبات أنه اتخذ وتابعيه جميع التدابير الضرورية، وأن الأضرار إنما نجمت عن فعل الغير خاطف الطائرة^(٦٠).

مع ذلك لا يعتبر القضاء عموماً خطف الطائرة لا من فعل الغير ولا من قبيل القوة القاهرة، ولا يقبله كسبب لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية. وينسب البعض ذلك إلى شيوع حوادث خطف الطائرات، بحيث أصبح يعتبر من الحوادث المتوقعة في دائرة نشاط الناقل الجوي^(٦١)، فعلى سبيل المثال حكم بمسؤولية الناقل الجوي عن حادث خطف الطائرة الذي وقع في الأردن عام ١٩٧٠م^(٦٢)، وتم إلزامه بدفع التعويضات لمن أصابه الضرر.

المطلب الثاني

وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي وفقاً لاتفاقية

مونتريال لسنة ١٩٩٩

عملت الاتفاقيات الدولية على الموازنة بين مصلحة الراكب والناقل الجوي، وتبعاً لذلك أجازت الحق في الاعتراض على المطالبة بالتعويض، وترتبط هذه الدفوع ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تقوم عليه المسؤولية سواء أكانت مسؤولية شخصية أساسها الخطأ، أو مسؤولية موضوعية أساسها الخطر وتحمل التبعة.

وتطبيقاً لذلك، ينبغي علينا تناول وسائل الدفع التي جاءت بها إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، وكذلك يستطيع الناقل الدفع أمام المحكمة بعدم قبول الدعوى وذلك في عقد نقل البضائع فقط أو الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقدمها إذ يشمل هذا الدفع كافة حالات مسؤولية الناقل الجوي بما فيها مسؤوليته عن الضرر الحاصل للركاب.

(٦٠) أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران، دار الفكر العربي، القاهرة - مصر، الطبعة الثانية، ١٩٨٢م، ص ٣٦٩.

(٦١) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ٢٠١.

(٦٢) مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران، مرجع سابق، ص ٣٢٧، هامش ١١٩.

ويثور تساؤل حول ماهية التدابير الضرورية التي يجب على الناقل إثباتها عند حدوث عمل إرهابي لتنتفي معها مسؤوليته؟ حقيقة لا توجد قواعد ثابتة يمكن الجزم معها بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأعمال الإرهابية، إلا أن المنظمات الدولية المهتمة بهذا الشأن اقترحت مجموعة من التدابير الضرورية اللازم إثباتها لدرء خطر الإرهاب الجوي، فمنها تدابير يجب أن تتخذ قبل عملية الإقلاع، وتدابير يجب أن تتخذ أثناء عملية الطيران وذلك على النحو التالي:

١- التدابير الضرورية الواجب اتخاذها قبل عملية الإقلاع :

تسعى شركات الطيران المدني إلى تأمين مقصوراتها والتأكد من صلاحيتها للقيام بالرحلات الجوية، وذلك على خلفية الاعتداءات التي طالتها منذ بداية السبعينات وترويع الأمنيين المستقلين لقطاع النقل الجوي.

أ- توصيات منظمة الطيران المدني الدولي:

ولقد وضعت منظمة الطيران المدني الدولي بعض الإرشادات الخاصة بعمليات الإرهاب وأوصت الناقل باتباعها، وهي^(٦٣):

١. حق الناقل الجوي في منع صعود أي راكب على متن الطائرة أو دخول حقيبته متى تبين له أن في ذلك ما يهدد أمن وسلامة الرحلة الجوية.

٢. تزويد الطائرة بجهاز قياس مغناطيسي للكشف عن الأسلحة ومراقبة عملية التفتيش باستخدام جهاز الكشف عن المعادن واستيقاف الشخص الذي أعطى الجهاز إنذاراً بأنه يحمل مثل ذلك وإعادة تفتيشه.

وبناء على ذلك، إذا تعرضت الطائرة لعمل إرهابي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ذلك وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية ما لم يقدم الدليل على أنه اتخذ التدابير الضرورية في هذا الشأن، وهو ما قضت به المحاكم الأمريكية في قضية متعلقة بحادث اختطاف تعرضت له شركة بان اميريكان Pan American Airways بعد إقلاعها من مطار كراتشي الدولي، وقد أثبتت شركة الطيران المدعى عليها أنها اتخذت كافة الإجراءات الضرورية التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي^(٦٤).

ب- التنبيه باتباع الحيطه والحذر:

يلتزم الناقل جواً أيضاً بالتنبيه بتحذير الركاب، ويمكن تعريف الالتزام بالتحذير بأنه إلزام أي شخص بتحذير شخص آخر إذا ما تبين له وجود خطر حال ومحقق يهدد الأخير في نفسه أو ماله^(٦٥)، ولا يعتبر هذا الالتزام من ضمن التدابير الضرورية، حيث يقصد به أن يكون الناقل الجوي

(٦٣) د. يحيى أحمد البنا: مرجع سابق، ص ٢١٨ - ٢٢٠.

(٦٤) د. يحيى أحمد البنا: مرجع سابق، ص ٢٢١.

(٦٥) د. علاء التميمي عبده: بحث مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، ص ٢٥.

على علم باحتمالية تعرض الرحلة الجوية لحادث إرهابي ولكنه يعتقد أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لذلك، ولكن يبقى على عاتقه إعلام وإبلاغ الراكب بذلك.

وقد أيد القضاء الأمريكي هذا الالتزام، وذلك في عدة قضايا عرضت عليه منها قضية شركة بان أميريكان Pan American Airways والتي تتلخص وقائعها في تعرض إحدى طائراتها لحادثة انفجار وهي تحلق فوق منطقة لوكيربي بأسكتلندا، وذلك بسبب انفجار قنبلة مدسوسة بأحد الأجهزة الإلكترونية في حوزة أحد ركابها، الأمر الذي أدى لوفاة ٢٥٩ راكبا و ٢٠ شخصا من سكان المدينة، وقد تبين للمحكمة أن السلطات الألمانية والإنجليزية والسفارة الأمريكية في بريطانيا قد تلقوا معلومات عن احتمال وقوع هجوم إرهابي على طائرة تابعة لشركة بان أميريكان وأن الشركة ذاتها على علم باحتمالية وقوع الهجوم.

وقد قالت الشركة أنها اتخذت كافة التدابير الضرورية لتفتيش الطائرة إلا أنها لم تتمكن من اكتشاف المتفجرات، وقد طالب المتضررين من المحكمة منحهم تعويضا كاملا عن الضرر الذي لحقهم، واستجابت المحكمة لطلب المدعين بإلزام الشركة بأن تؤدي التعويض الكامل لمن أصابه الضررين وذلك على أساس أن الناقل قد ارتكب خطأ إراديا عندما تقاعس عن تحذير الركاب من مخاطر الإرهاب، على اعتبار أن هذه المخاطر استثنائية يجب تحذير الراكب منها حتى يحدد مصيره^(٦٦).

رأي الباحث في الالتزام بالتحذير:

يرى الباحث أنه يجب على الناقل تحذير الركاب من أضرار الإرهاب متى كانت هذه المخاطر محققة وصحيحة، ولا يكون الأمر كذلك إلا مع التعاون والتوافق الكامل بين شركات الطيران والجهات الحكومية المسؤولة عن تأمين حركة الملاحة الجوية، فعندها يلتزم الناقل متى كان على علم محقق ومبني على تحريات ومعلومات صحيحة بتحذير الركاب من خطر الإرهاب الذي يهدد الرحلة وإلغاء الرحلة الجوية حفاظا على سلامة الركاب والطاقم وأمن الملاحة الجوية^(٦٧).

ولا يكون الناقل ملتزما بإعلام الركاب بالتهديدات الإرهابية متى كان الأمر مبني على بلاغات كاذبة لا يمكن التحقق من صحتها، كون أن التحذيرات المبنية على البلاغات الكاذبة تؤدي إلى الأضرار بعمليات الملاحة الجوية وكذلك بالنسبة لشركة الطيران حيث يسعى الركاب إلى تفادي التعامل معها.

٢- الاحتياجات الضرورية الواجب اتخاذها أثناء عملية الطيران:

(٦٦) د.علاء التميمي عبده: مرجع سابق، ص ٢٧.

(٦٧) Kaewunruen, S., Alawad, H., & Cotruta, S., "A decision framework for managing the risk of terrorist threats at rail stations interconnected with airports." Safety 4.3 (2018), p. 36.

بعد إقلاع الطائرة يكون قائدها هو المسيطر الوحيد عليها، فهو يتمتع وفقاً لمنصبه بسلطات واسعة اتجاه الطاقم والركاب، فهو المسئول عن الطائرة متعاوناً مع برج المراقبة في المطار من الناحية الفنية إذ يقوم البرج بوضع خطة الطيران وخط سير الرحلة وتحديد السرعات ومستويات الارتفاع وغيرها من الأمور الفنية، وكذلك يكون القائد على اتصال دائم بالناقل الجوي لمنحه التعليمات الإدارية، وبعد إبرام إتفاقية طوكيو ١٩٦٣م بشأن ما يقترف من جنایات وأفعال أخرى على متن الطائرات، منح قائد الطائرة سلطات أوسع لاتخاذ التدابير الإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الطائرة والأشخاص والأموال الموجودة على متنها وذلك وفق المادة ٦ من الإتفاقية^(٦٨).

وكذلك هو موقف المشرع المصري بنصه في المادة (١٤) من قانون الطيران المدني^(٦٩) حيث أعطى الناقل الجوي سلطات واسعة باتخاذ الاحتياطات الهامة واللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة، وهو بذلك جاء بنص مطلق وتقدير أفعال قائد الطائرة ما إذا كانت بغرض حفظ النظام من عدمه يرجع لقاضي الموضوع.

ب - استحالة اتخاذالقائم بالنقل ومن يتبعه الإجراءات الضرورية:

ذهب شرّاح القانون الجوي إلى اعتماد فرضيتين وهما : القوة القاهرة، وفعل الغير، وذلك

كالتالي:

(أ) القوة القاهرة:

يقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي كل حدث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يجبر الشخص أمام استحالة مطلقة في تنفيذ التزامه^(٧٠). ويقصد بالتزام هنا التزام الناقل بضمان

^(٦٨) المادة ٦ من إتفاقية طوكيو: ١- يجوز لقائد الطائرة عندما تكون لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بارتكاب أو احتمال ارتكاب جنایة أو فعل كما هو وارد في مادة الاولى فقرة الاولى من قبل أي شخص على متنها أن يفرض على مثل هذا الشخص إجراءات معقولة بما فيها أية ضوابط لازمة.

أ - لحماية سلامة الطائرة أو ركابها أو ممتلكاتها.

ب - لحفظ النظام والانسباط علي متنها أو لتمكينه من تسليم هذا الشخص إلى جهات الاختصاص أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل.

٢ - يجوز لقائد الطائرة أن يطالب أو يفوض أفراد طاقم الطائرة بتقديم العون بدون مطالبة الركاب بتقديم العون في ضبط أي شخص يحق له أن يضبطه ويجوز لأي من أفراد طاقم الطائرة أيضاً أن يتخذ الإجراءات الوقائية المعقولة بدون أن يلحق مثل هذا التفويض عندما تكون لديه أسباباً وجيهة للاعتقاد بضرورة اتخاذ مثل هذا الإجراء بشكل فوري لحماية سلامة الطائرة أو ما تحمله من ركاب أو ممتلكات.

^(٦٩) المادة (١٤) من قانون الطيران المدني المصري "قائد الطائرة مسئول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها أثناء فترة الطيران وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن". وهذا النص يوافق المادة (١١) من قانون الطيران المدني الإماراتي.

^(٧٠) د. عدنان سرحان، مرجع سابق، ص ١١٦

سلامة الركاب، فإن حصلت قوة قاهرة أدت إلى وقوع أضرار بدنية أو نفسية للركاب يعفى الناقل من المسؤولية.

وفي مجال النقل الجوي تتجسد القوة القاهرة في عوامل الطبيعة أو المخاطر الجوية كهبوب عواصف ثلجية أثناء الرحلة بالرغم من إحاطة الناقل بمؤشرات الارصاد الجوية التي تضمنت له سلامة الرحلة الجوية، ويكلف حينها الناقل الجوي بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة قاهرة، وعليه إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة إلا أنه استحال عليهم درء الضرر، وأنه وتابعوه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال كان سببا أو ساهم في وقوع الحادث^(٧١).

ولكن يحدث أحيانا خلل فني بالطائرة أو عيب ذاتي فهل يعتبر العيب الخفي في

الطائرة من قبيل القوة القاهرة ؟

يميل أغلب الفقه إلى إعطاء العيب الخفي ذات وصف القوة القاهرة، بحيث إذا أثبت الناقل الجوي وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية وأن الحادث مرجعه عيب ذاتي ليس له أية دلائل سابقة أعفي الناقل من المسؤولية. ولكن يجب عدم الخلط بين العيب الذاتي والتلف الناجم عن طول الاستعمال، فلما يعفى الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للركاب عند وقوع حادث بسبب عدم الصيانة وتنعقد المسؤولية في مواجهته^(٧٢).

(ب) فعل الغير:

قد يكون فعل الغير هو الوحيد المنتج للضرر، ويؤدي قيامه إلى انتفاء مسؤولية الناقل الجوي بتوافر شرطين:

١. أن يكون الغير أجنبيا عن الناقل الجوي لا تربطه به أي علاقة عقدية أو تبعية أو إشراف للقيام بعملية النقل الجوي، فلا يدخل ضمن عبارة الغير أفراد الطاقم الجوي وكل من في حكمهم، بينما يعتبرون من الغير إداريي وعمال المطار والإدارات الحكومية المتواجدة في المطار من الجمارك وإدارة الجنسية والإقامة وشؤون الأجانب.

٢. أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في وقوع الحادث، ويتمثل ذلك في إثبات الغير فعل يتصف بصفات القوة الخارجة عن الراده من حيث تعذر مقدرة الدفع والتوقع^(٧٣). ومثال على ذلك إطلاق شخص النار من على سطح بناية على الطائرة عند استعدادها للهبوط مما أدى إلى إصابة الركاب، و لا يشترط أن يكون الغير معروفا لدى الناقل فيعفى الناقل من المسؤولية حتى وإن كان الغير مجهولا .

(٧١) ياسمينه بشار: مرجع سابق، ص ١٠٠ - ١٠١.

(٧٢) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ: مرجع سابق، ص ٤٤٧ - ٤٤٨.

(٧٣) ياسمينه بشار: مرجع سابق، ص ١٠١.

ولكن يثور التساؤل في مدى اعتبار العمليات الإرهابية سببا خارجيا يعفي الناقل من درء المسؤولية

؟

يعتبر الدفع باستحالة درء خطر الإرهاب من أهم الدفوع القانونية التي يتمسك بها الناقل الجوي لدرء المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن العمليات الإرهابية حيث أنه استحالة عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. ولكن جاء رد المحاكم الأمريكية والفرنسية على أن الحوادث الإرهابية لم تكن معروفة سابقا أي الناقل لم يكن يتوقعها ولم يكن في استطاعتها دفعها، غير أن الحال قد تغير الآن حيث أصبح النقل الجوي هدفا للإرهابيين، وبالتالي أدى تكرار الحوادث إلى تخلف شرط عدم التوقع في الحوادث الإرهابية وترتب عليه مسؤوليته^(٧٤).

ثانيا : خطأ المضرور:

يمكن القول إن فعل المضرور هو السبب الوحيد المنتج للضرر أو قد يشترك في إحداثه مع فعل الناقل، وعليه ينبغي علينا التفرقة بين جزئيتين:

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

إذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد المنتج للضرر فإن المسؤولية المدنية تنتفي في مواجهة الناقل الجوي، كما لو تعرض المضرور للاختناق جراء تسالقه إلى مكان شحن أمتعة المسافرين^(٧٥).

(٢) اشتراك فعل من اصابه ضرر مع الناقل الجوي في إحداث الضرر:

قد يساهم من اصابه ضرر بفعله في إلحاق الضرر بنفسه مع فعل الناقل الجوي، حيث يعد ذلك سببا لتتحية الناقل الجوي جزئيا من الضمان وذلك بقدر مسؤولية من اصابه الضرر في إحداث الضرر^(٧٦).

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

لم تعرض مثل هذه المسألة على القضاء، غير أن العدالة تقتضي ألا يعتبر سلوك المضرور أثناء العمليات الإرهابية سببا يعفي الناقل من المسؤولية وذلك بسبب الحالة العصبية والنفسية التي يدخل بها من خوف وهلع، فلو أصيب أحد الركاب أثناء الاعتداء الإرهابي لمحاولته إنقاذ راكب آخر أو غيره من الأسباب فلا يعتبر ذلك خطأ من جانبه يعفي الناقل من المسؤولية^(٧٧).

(٧٤) د. يحيى أحمد البناء، مرجع سابق، ص ٢٣٨ - ٢٤٠.

(٧٥) عيسى غسان، مرجع سابق، ص ١٥٩.

(٧٦) د. عدنان سرحان: المصادر غير الإرادية في الالتزام، إثراء للنشر والتوزيع، ط ١، ٢٠١٠ م، ص ١١٩.

(٧٧) يحيى أحمد البناء: مرجع سابق، ص ٢٥٣.

وسائل دفع مسئولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م:

جاءت إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بغرض القضاء على التضارب الحاصل بين القوانين المحلية فيما يخص مسئولية الناقل جوا المدنية وذلك تلبية لرغبة المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية ثابتة وموحدة للنقل الجوي الدولي، وبذلك وفقت هذه الإتفاقية بين نظام المسئولية الشخصية للناقل الجوي القائمة على افتراض الخطأ، والمسئولية الموضوعية القائمة على المخاطر وتحمل النتيجة. وقد نصت على طرق دفع المسئولية في المادة (٢٠): " إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسئوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه .

وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسئوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب."

وضع النص السابق اساسا عاما لدرء المسئولية يسري على كافة العقود الخاصة بالنقل المبرمة سواء أكانت عقد نقل أشخاص أو بضائع بغض النظر عما إذا كانت المسئولية شخصية أو موضوعية، وهو جاء بسبب واحد لدفع المسئولية وهو خطأ الشخص المضروب وإهماله أو امتناعه، فيعفى الناقل كليا من المسئولية فيما لو أثبت أن فعل المضروب هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، ويعفى الناقل جزئيا في حال كان خطأ الناقل قد ساهم في حدوث الضرر^(٧٨).

إلى جانب هذا النص المطلق، جاءت الإتفاقية في مادتها (٦٠) ونصت على وسائل خاصة لدفع مسئولية الناقل جوا عن ماينتج من اضرار الحاصلة للراكب، وهي راعت في ذلك التفرقة بين نظامي المسئولية الشخصية والمسئولية الموضوعية للناقل الجوي، حيث نصت على أن :

" ١ - وبشان ماتعلق بالأضرار المنصوص عليها في البند الاول من المادة ١٧ والتي لا تزيد قيمتها ١٠٠،٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسئوليته أو أن يحد منها.

٢- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠،٠٠٠ وحدة حقوق المنصوص عليها في المادة ٢٠ وهو خطأ المضروب^(٧٩).

^(٧٨) د.محمود محمد عابنه: مرجع سابق، ص ٣٥٢.

^(٧٩) ياسمينه بشار: مرجع سابق، ص ١١٠.

أما الفقرة الثانية وهي التي يقوم فيها من اصابه الضرر بطلب تعويض يجاوز مائة ألف وحدة نقد، وتكون فيها مسئولية الناقل الجوي مبنية على أساس الخطأ المتوقع حدوثه، فقد منحت الاتفاقية حق للناقل بدفع مسئوليته وفي حالتين:

(١) إذا تم اثبات أن الضرر لم ينشأ عن خطأ وإهمال أو تقصير الناقل وتابعيه، ويعني ذلك أنه اتخذ هو وتابعيه ووكلائه جميع الاحتياطات اللازمة لدرء ذلك الضرر أو أنه خارج ارادته أو ارادتهم اتخاذ تلك أو تابعيه أو وكلائه يكون وفق معيار جوهري وهو الناقل العادي الذي يوجد في ذات ظروف الناقل المدعى عليه^(٨٠). (٦) إذا أثبت أن الضرر كان بسبب خطأ الغير، ويقصد شخص لا يرتبط بالناقل بأي علاقة قانونية، ويتعين على الناقل إثبات أن هذا الخطأ كان هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، فإذا تبين أن خطأ الناقل قد تلازم مع خطأ الغير في إحداث الضرر ألتزم الناقل بدفع التعويض^(٨١).

ويأخذ خطأ الغير إحدى الصور الآتية^(٨٢):

أ- أن يكون فعل الغير هو الوحيد المنتج للضرر:

يقصد بذلك أن يكون فعل الغير الأساس الوحيد في الضرر، ويجب ألا يكون الغير من بين الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسئولاً عنهم، أي لا يكون أحد أفراد الطاقم الجوي. وذلك لايكون ضرورياً أن يكون الغير معروفاً فقد تقوم القرينه على ارتكابه خطأ وهروبه إذ يبقى هذا السبب مؤثراً في مسئولية الناقل الجوي.

ب- اشتراك خطأ الناقل الجوي مع خطأ الغير:

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

ج- استغراق أحد الخطأين للآخر :

إذا كان لكل من خطأ الناقل الجوي وخطأ الغير سببا في إحداث الضرر، ولكن استغرق أحد الخطأين الآخر اعتبر الخطأ المستغرق هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، فإذا استغرق خطأ الناقل الجوي خطأ الغير اعتبر الناقل هو المسئول الوحيد في مواجهة المضرور، والعكس صحيح

(٨٠) د. محمد السيد الفقي، د. محمد فريد العريني: قانون النقل، مرجع سابق، ص ٣١٣.

(٨١) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ: مرجع سابق، ص ٤٨١.

(٨٢) د. عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول نظرية الالتزام بوجه عام، منشأة المعارف، ٢٠٠٤م، ص ٧٥٣-٧٥٨.

فإذا استغرق خطأ الغير خطأ الناقل الجوي انتفت مسؤولية الأخير وقامت مسؤولية الغير في مواجهة المضرور^(٨٣).

د- اشتراك خطأ الناقل الجوي وخطأ المضرور مع خطأ الغير:

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

المطلب الثالث

الدفع بسقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي وتقادمها

أجازت الاتفاقيات الدولية والمشرع الإماراتي الدفع بسقوط الدعوى، أو كما جاء المصطلح في قانون المعاملات التجارية الإماراتي بعدم سماع الدعوى، وإن اختلفت المصطلحات إلا أن المقصود بها مرور فترة من الزمن لا يستطيع بعدها المضرور رفع دعواه على الناقل الجوي حيث يسقط حقه في رفعها^(٨٤).

ويجب علينا في هذا الصدد أن نفرق بين سقوط الدعوى وسقوط الحق، إذ أن مرور الزمن مهما استطل لا يؤثر على الحقوق، فلا يؤدي سكوت المضرور عن المطالبة بحقه مهما طال إلى إسقاط هذا الحق وذلك إعمالاً لحديث الرسول صلى الله عليه وسلم : (لا يبطل حق امرئ مسلم وإن قدم) وذلك أمر مجمع عليه من المذاهب الأربعة. ولكن مراعاة لمصلحة الأطراف تسقط الدعوى بعد مرور الزمن المقرر قانوناً إذا لم يطالب المضرور بحقه أمام القضاء^(٨٥).

وبذلك نصت إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على إسقاط دعوى المسؤولية في المادة ٣٥، وذلك كالتالي:

١. يسقط الحق في المطالبة بالتعويض إذا لم يتم رفع الدعوى خلال عامين من تاريخ الوصول إلى الوجهة المحدده أو من الوقت المحدد لوصول الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.
 ٢. يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة .
- وكذلك فعل المشرع المصري في نص المادة (٢٩٦) من قانون التجاري المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩م إذ نص على: "٣- تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي

^(٨٣) د.محمد حسين علي الشامي: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري واليميني والفقه الإسلامي، دار النهضة العربية، ١٩٩٠م، ص ٦١٩ - ٦٢٠.

^(٨٤) د.شريف غنام : مرجع سابق، ص ٣٢٦ .

^(٨٥) د.جلال محمد إبراهيم: النظرية العامة للتزام أحكام الالتزام، مكتبة الجامعة، ط١، سنة ٢٠٠٦، ص ٦٢٤.

يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث ٣- تتقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي وتسري هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة وفي حالة عدم التعيين تسري من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف".

وتطبيقاً للنصوص سألفة الذكر، تبدأ مدة احتساب السنتين من تاريخ^(٨٦):

١. وصول الطائرة إلى نقطة المقصد، سواء وصلت في ميعادها أو متأخرة. وبذلك لو كان من المقرر وصول الطائرة إلى وجهتها مساء يوم الأحد، إلا أن حصل عطب فني جعلها تهبط اضطرارياً في إحدى الدول ثم أكملت مسيرها ووصلت وجهتها مساء يوم الثلاثاء، فإن مدة السنتين تبدأ بالاحتساب من مساء يوم الثلاثاء، وليس من اليوم المقرر لوصولها في عقد النقل الجوي.

٢. الوقت المحدد لوصول الطائرة، والمقصود في هذه الحالة هو عدم وصولها لوجهتها لسبب ما، كما لو استهدفت الطائرة بعبوة ناسفة، وبذلك يبدأ احتساب السنتين من التاريخ المقرر في عقد النقل الجوي لوصول الطائرة إلى مقصدها.

٣. تاريخ التوقف عن النقل في حال عزوف الناقل عن المضي بالالتزام في تنفيذ بنود عقد النقل لأي سبب كان.

وثار جدل فقهي حول الطبيعة القانونية لمدة السنتين، والتي وردت في المادة ٣٥ من إتفاقية مونتريال ١٩٩٩م سألفة الذكر، من حيث اعتبارها مدة تقادم أو مدة سقوط الدعوى، وهناك اتجاهين:

الاتجاه الأول : تعتبر مدة تقادم لدعوى المسؤولية:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المدة المنصوص عليها - السنتين - هي مدة تقادم، وبالتالي تسري عليها أحكام الوقف والناقطاع، وحثهم في ذلك أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى - البري والبحري - يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة والتي تعتبر دائماً فترة تقادم، فلا يوجد مبرر لاختلاف النقل الجوي عن سائر أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية وسيلة تنفيذه^(٨٧).

الاتجاه الثاني : تعتبر مدة سقوط دعوى المسؤولية:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المدة هي مدة سقوط الدعوى، ولا يرد عليها أحكام الوقف والناقطاع، وللقاضي أن يحكم بالسقوط من تلقاء نفسه، وحثهم في ذلك أن النص استخدم لفظ

(٨٦) د. عيسى غسان ربيضي: مرجع سابق، ص ٥٠٢.

(٨٧) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ: مرجع سابق، ص ٦٦٤.

السقوط صراحة وبالتالي لا يجوز الاجتهاد مع وضوح النص. وكذلك أن التقادم يخضع للقوانين الوطنية مما يؤدي إلى اختلاف شروطه وانقطاعه وقواعد احتسابه مما يناقض هدف الاتفاقية في توحيد أحكام النقل الجوي، بينما اعتبارها مدة سقوط ينهي هذا التناقض، وهو الرأي الراجح فقها وقضاء^(٨٨).

المبحث الثالث

اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل جوا عن أضرار الإرهاب

ما من شك في أهمية الدور الذي يلعبه التأمين لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية، وذلك لمساعدة الناقل في اقرار و سداد التعويضات المقررة المستحقة عن هذه الحوادث^(٨٩). وقد حظي التأمين البحري في الآونة الأخيرة بأهمية خاصة، وذلك على أثر الاستخدام المفرط للتكنولوجيا في تسيير حركة الطائرات وتشغيل المطارات، حيث حوت هذه التكنولوجيا بين طياتها العديد من المخاطر المستحدثة، والتي فرضت تحديات واسعة النطاق برز معها أهمية التأمين. ويقتضي الحديث عن مدى اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل التعرض للتدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لدرء مخاطر الإرهاب، وذلك بالنظر لارتباط اختصاص شركة التأمين بمراعاة هذه التدابير من عدمه، كما أن الأمر يقتضي أيضاً التعرض لمسئولية شركة التأمين عن تعويض أضرار الإرهاب، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: التدابير الضرورية الواجب على الناقل إتخاذها لدفع مخاطر الإرهاب:

يقتضي الحديث عن التدابير الضرورية التي يجب على الناقل مراعاتها لدفع مخاطر الإرهاب التعرض للتدابير الضرورية وقرينة الخطأ، ولأنواع التدابير الواجب على الناقل إتخاذها، وذلك على
البيان التالي:

١- التدابير الضرورية وقرينة الخطأ في حوادث الإرهاب:

يلحظ من مطالعة ماجاء في إتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ أنها ربطت بين قرينة الخطأ كأساس لمسئولية الناقل والتدابير الضرورية التي يجب عليه مراعاتها للتخلص من مسؤوليته، فقد نصت المادة (١٧) من هذه الإتفاقية على أن: "يسأل الناقل عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي الذي يصيب الراكب، إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود

^(٨٨) د.وهيبة بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة،

٢٠١٤م، ص ٢٧٤.

(89) Pohlit, Claude, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping. MS thesis. University of Cape Town, 2014, p 32.

والهبوط"، كما نصت المادة (١/٢٠) من ذات الإتفاقية على أن: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها".

وقد ساهم نص المادة (١/٢٠) سالف الذكر كما يرى جانب من الفقه^(٩٠) - ليس فقط في تحديد المقصود بالقرينة التي قررتها المادة (١٧) ولكن أيضاً، تحديد المقصود بخطأ الناقل الذي عرف بأنه عبارة عن إخلاله في بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر، الأمر الذي يظهر بجلاء الترابط بين قرينة الخطأ وبين التدابير الضرورية لتوقي الضرر، ففوق الحادث يفترض معه تلقائياً خطأ الناقل الذي لن يتمكن من تبرئة ساحته إلا بإثبات اتخاذه للتدابير الضرورية.

والملاحظ أن إتفاقية مونتريال على الرغم من أنها أسست مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالأضرار التي تجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة على أساس الخطأ المفترض، إلا أنها عندما عالجت وسائل دفع المسؤولية في المادة (٢٠) لم تستخدم عبارة التدابير الضرورية صراحة، ولكنها نصت في هذه المادة على أنه: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

وقد ذهب جانب من الفقه^(٩١) بناء على ذلك للقول بأن إتفاقية مونتريال لم تشترط كي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بل يكفي أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهماله أو خطئه أو امتناعه، ومن ثم يكون دفع المسؤولية في إتفاقية مونتريال أيسر وأسهل بكثير من دفعها في إتفاقية وارسو.

ولياتفق مع الباحث مع هذا الرأي فيما ذهب إليه، حيث يبدو لنا أن هناك ترابطاً فيما بين خطأ الناقل وقيامه باتخاذ التدابير الضرورية، فإثبات الناقل انتفاء خطئه وخطأ تابعيه يقتضي إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، فالخطأ يعني أن الناقل قد أخل في بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر. بمعنى آخر، قرينة الخطأ بالمفهوم الذي أخذت به إتفاقية مونتريال يقتضي وجود ارتباط قوي بين هذه القرينة وبين التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها، فافتراض الخطأ في حق الناقل يعني أنه لم يتخذ التدابير اللازمة، ولا يمكنه هدم هذا الافتراض إلا إذا أثبت أنه اتخذها^(٩٢).

(٩٠) يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٩٩.

(٩١) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي "دراسة في إتفاقية مونتريال ١٩٩٩

وقانون التجارة الجديد، مرجع سابق، ص ٤٦.

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

والأمر على هذا النحو يدعونا لتحديد المقصود بالتدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لتوقي حوادث الإرهاب والتي يسعى الراكب الإثبات عدم مراعاتها للتأكيد على مسؤولية الناقل، كما يمكن للناقل إثبات اتخاذها لدفع مسؤوليته. والملاحظ على موقف الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل الجوي أنها جاءت تخلو من تعريف للتدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذها للحيلولة تجاه وقوع الحوادث الجوية، الأمر الذي قد يفهم منه وجود رغبة في إسناد هذا الأمر لتقدير الفقه والقضاء. وعن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية فإن جانباً كبيراً من الفقه مستقر على أن مدلول التدابير الضرورية ينصرف إلى العناية الواجب على الناقل بذلها طبقاً لمعيار الرجل الحريص إذا ما وضع في نفس ظروف الناقل المسئول^(٩٣) وقد ذهب فريق آخر من الفقه، أظهر تشدداً في تفسير هذه العبارة للقول بأن المقصود بالتدابير الضرورية كافة التدابير التي تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث أي ضرر^(٩٤).

ويبدو لنا أن هناك عدة أمور يجب مراعاتها عند التصدي لتفسير عبارة التدابير الضرورية بخصوص حادث الإرهاب، وهي:

١- إن عبارة التدابير الضرورية لا تنصرف إلى الإجراءات اللازمة لمنع وقوع كافة صور الضرر، لأن مثل هذا التفسير من شأنه تكليف الناقل باتخاذ التدابير اللازمة حتى لدفع حوادث القوة القاهرة، وهذا يتنافى مع المنطق، حيث إن ثبوت أن الحادتي عود للقوة القاهرة، يعنى استحالة اتخاذ التدابير الضرورية^(٩٥).

٢- إن تفسير عبارة التدابير الضرورية من قبل الفقه والقضاء كان دائماً مرتبطاً من الأصل بالاستغلال الجوي للطائرة وتجهيزها من الناحية الفنية والبشرية، وهذا لا يتناسب مع واقع حوادث الإرهاب، التي تتسم بأنها غير مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة، ولكنها مرتبطة بالتزامات الأمانة للناقل، والتي تفرض بذل مستوى عال من الاهتمام والحرص من قبل الناقل.

٣- إن تفسير عبارة التدابير الضرورية يجب ألا يتم بمعزل عن طبيعة الالتزام بالسلامة وفق إتفاقية مونتريال، فالأضرار التي تقع في حدود ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة يكون التزام الناقل عنها التزاماً بتحقيق نتيجة، أما الأضرار التي تزيد عن هذا الحد فمسئولية الناقل عنها التزام ببذل عناية.

٤- إن القضاء عندما يتصدى لتفسير عبارة التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لتفادي حوادث الإرهاب يجب عندما يقارن سلوك الناقل المدعى عليه ألا يقارنه بنموذج خيالي، وإنما يجب أن تتم المقارنة في ضوء نموذج واقعي صالح للمقارنة يراعي ما عليه حال النقل الجوي في الوقت

(٩٣) عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص ٣١٦.

(٩٤) علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص ٥٩٩.

(٩٥) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن مرجع سابق ص ٤٤٥.

الراهن، دون التقيد بما جرى عليه القضاء فيما سبق، والذي كانت أحكامه تمثل انعكاساً لما كان عليه حال الطيران فيما سبق، والذي لا يتناسب مع ما عليه حاله في الوقت الحالي.

٥- إن حوادث الإرهاب تقتضي أن يكون المعيار المقاس عليه لتحديد طبيعة التدابير المكلف الناقل باتخاذها هي معيار الناقل المحترف وليس الناقل الحريص، حيث أصبحت الإجراءات المكلف الناقل باتخاذها ذات مضمون فني ومهني وأمني. يرتبط بكل ما يلزم لضمان سلامة الراكب، كما أصبحت هذه الإجراءات تنصرف إلى السلوكيات الشخصية للناقل وليس إلى التجهيزات المادية فقط، ومن ثم لا يكفي القول بأن الناقل مكلف بتقديم طائرة صالحة للملاحة من الناحية الفنية، وأنها مزودة بكافة أجهزة الاتصال والاستقبال، وأن يستعين بطاقم مؤهل تأهيلاً علمياً مناسباً، لكن يجب عليه أن يكون مؤهلاً هو وتابعيه على مقاومة وقوع حوادث الإرهاب والحد من آثارها بعد وقوعها.

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

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

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

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

ذهب الفريق الأول إلى القول بأن الناقل يمكنه إثبات اتخاذ التدابير الضرورية بأمرين، الأول: الدليل الإيجابي، أي بإثبات اتخاذ كافة الإجراءات والتدابير اللازمة التقادي ووقوع الحادث، وذلك على النحو الذي لا يتصور معه وقوع خطأ الناقل أو أحد تابعيه والثاني الدليل السلبي أي بإثبات أن السبب

الذي أدى إلى وقوع الحادث يعود إلى خطأ الغير، بمعنى آخر فإن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته على مرحلتين، الأولى بإثبات اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الحادث، والثانية بإثبات سبب الحادث^(٩٦). ذهب الفريق الثاني للقول بأن الناقل مكلف بإثبات اتخاذ دوراً إيجابياً للحيلولة دون وقوع الحادث، وذلك بإثبات أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية، وأنها كانت مزودة بكافة الوسائل الأمنية، وأن أفراد الطائرة مؤهلون تأهيلاً تاماً لتسيير الطائرة، والتعامل مع كافة الحوادث التي يمكن أن تقع على متنها، كما أنه في حالة إذا ما تبين أن سبب الحادث مجهول، فإن الناقل غير مكلف بإثبات سبب وقوع الحادث، ويكفيه إثبات اتخاذ التدابير الضرورية^(٩٧). وعلى الرغم من أن الاتجاه الأول يوصف بأنه متشدد فيما يتطلبه من وسائل لإثبات الناقل اتخاذ التدابير الضرورية، إلا أنه يبدو لنا متوافقاً مع إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ من ناحية ومتوافقاً مع طبيعة حوادث الإرهاب من ناحية أخرى.

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

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

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

ولعل المعطيات الفنية المتقدمة الخاصة بأجهزة مراقبة أدوات الملاحة الجوية سوف تمكن القاضي من تقدير كفاية التدابير المتبعة من قبل الناقل لمواجهة حادث الإرهاب من عدمه، وذلك على النحو الذي سيجعله يقف على حدود مسؤولية هذا الناقل بدقة عن أضرار هذا الحادث^(٩٨).

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

تدور التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لدرء مخاطر الإرهاب في فلك التزامه بسلامة، الركاب ومن ثم يجب على القضاء عندما يتصدى لتفسير المقصود بهذا الالتزام في حوادث الإرهاب أن يفسره في ضوء التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها، بمعنى آخر المشرع ليس مطالباً

(٩٦) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ٤١١.

(٩٧) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مرجع سابق، ص ٣١٦.

(٩٨) يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ٢١١.

بأن يعالج التفاصيل الخاصة بالإجراءات والتدابير الواجب على الناقل اتباعها لتحقيق سلامة الراكب بل يكفي أن يلزم الناقل بهذا الالتزام بصورة عامة، على أن يترك تحديد هذه الإجراءات للقضاء بحسب طبيعة الضرر الذي لحق الراكب.

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

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

على التفصيل التالي:

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

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

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

وقد لوحظ وجود صدق واسع لهذه التوصيات في أحكام القضاء الأمريكي، حيث قضت الدائرة الرابعة بمحكمة الاستئناف بأن شركة الطيران American Airlines مسؤولة عما لحق الركاب من أضرار على أثر الانفجار الذي وقع نتيجة تمكن أحد الإرهابيين من الصعود على متن الطائرة وبحوزته قنبلة، الأمر الذي ينم عن أن شركة الطيران قد قصرت في فحص وتفتيش الركاب وحقائبهم قبل الصعود للطائرة، واتباع الإجراءات الخاصة بمرور الركاب عبر أجهزة الفحص الآلي عن الأسلحة والمتفجرات^(٩٩).

والملاحظ على هذا الحكم أنه نظر للإجراءات الخاصة بالفحص الأمني للركاب قبل صعود الطائرة على أنه جزء لا يتجزأ من التزام الناقل بالسلامة تجاه ركاب الطائرة، وذلك على النحو الذي يجعله مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق الركاب على أثر إهماله الخطأ غير الإرادي. كما أن هذا الحكم

(٩٩) علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مرجع سابق، ص ٦٠٤.

قد نظر للالتزام الناقل بسلامة الراكب ليس فقط من وقت الطيران ولكن منذ وقت خضوع الراكب لرقابة الناقل ووصايته، بحيث يجب عليه ضمان سلامة الراكب ومن ثم اتخاذ التدابير الأمنية منذ ذلك الوقت.

من ناحية أخرى صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية كان أهمها^(١٠٠):

- ١- الاستعانة بأحدث نظم تفتيش وفحص الأفراد والبضائع والأمتعة قبل الصعود للطائرة.
- ٢- تطبيق المعايير الخاصة بمنع السرقة، ومنع صعود السوائل وغيرها من المواد الكيميائية على متن الطائرة.
- ٣- يجب على الناقل الاستعانة بنظم للأمن الوقائي، يكون لديها القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب في ضوء التوقعات الأمنية والمعلومات الاستخباراتية على المستوى الدولي والمحلي، ففي استراليا مثلاً تعمل وكالة الاستخبارات الأسترالية على التنبؤ بوقوع حوادث الإرهاب من خلال إجراء التحريات الاستخباراتية والتأكد من صحتها، ثم العمل على تزويد الهيئات المعنية بها لتوقّي وقوع هذه الحوادث، مثل شركات الطيران، وذلك لـاتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة.
- ٤- يجب على الناقل الجوي أن يستعين بخبراء أمن على مستوى عالٍ من الكفاءة، وأن يكون ضمن أهم وظائفهم إجراء تقييم منتظم لمستوى أمن المطارات التي يتعامل معها الناقل الجوي، وذلك للوقوف على نقاط الضعف في هذه المطارات، وتقديم الحلول الملائمة للتعامل معها.

٢ - التدابير الواجب على الناقل اتخاذها أثناء الرحلة الجوية:

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

هذا وقد صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا عدة تدابير خاصة بهذه المرحلة، كان أهمها^(١٠١):

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

- صد وردع التهديدات السريعة والمفاجئة التي تقع أثناء الرحلة الجوية.
- تنفيذ الخطط الأمنية المقررة لمواجهة الاعتداءات الإرهابية.

(١٠٠) المرجع السابق، ص ٦٠٤-٦٠٥.

(١٠١) علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص ٦٠٥.

- القدرة على استيقاف وتقييد كل من يهدد أمن الطائرة بقوة وسرعة.
 - القدرة على السيطرة على الطائرة، وتفتيشها أو تفتيش أي شيء على القدرة متتها في حالة تعرضها للخطر.
 - القدرة على الاستعانة بفرق وقوات الأمن الرسمية التابعة للدول لتقديم المساعدات الأمنية للطائرة.
 - القيام بعمليات تفتيش دورية ومنتظمة لكافة أجزاء الطائرة لضمان الحفاظ على التدابير الأمنية المناسبة.
- ٢- يجب على الناقل تزويد الراكب بالتعليمات الخاصة بحماية نفسه عند تعرض الرحلة لاعتداء إرهابي.
- ٣- الاستعانة بنظم أمنية قوية لتأمين كابينة قائد الطائرة، بحيث يكون من الصعب عبور أي راكب إلى هذه الكابينة إلا وفق ما يسمح به قائد الطائرة، وذلك لتجنب عمليات خطف الطائرات أو إعادة توجيهها.
- ٤- التزام قائد الطائرة بأن يبقى في حالة اتصال مستمر مع المحطات الأرضية المختلفة المتواجدة في خط سير الرحلة الجوية، وذلك للإبلاغ عن أية اعتداءات يمكن أن تقع اثناء الرحلة.
- ٣- التدابير الواجب على الناقل اتخاذها تجاه سلطات المطار:**
- على الرغم من أن الناقل الجوي لا يملك سلطة مباشرة على سلطات المطارات التي يتعامل معها، إلا أن هذا لا يمنع من أن يطالب هذه السلطات باتخاذ إجراءات معينة لمساعدته على تفادي وقوع الإرهاب، خاصة وأن سلطات المطار لها مصلحة قوية في عدم وقوع مثل هذه الحوادث في ساحات المطار أو أحد مرافقه.
- هذا وقد نظمت سلطات الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير الخاصة بهذه المرحلة، كان أهمها^(١٠٢):
- ١- فرض نظام رقابي مشدد وموسع على كافة مباني المطار ومرافقه، وعلى كافة العاملين بداخله من مشغلي الطائرات وعمال الشحن والتفريغ والعاملين لدى شركات الطيران.
 - ٢- الاستعانة بأجهزة دقيقة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها المختلفة (نووية وهيدروجينية وكيميائية والأسلحة البيضاء)، وأن يخضع للفحص عبر هذه الأجهزة ليس فقط الركاب والشاحنين، ولكن أيضاً كافة العاملين في المطار.
 - ٣- أن تحرص سلطات المطار على التواصل المستمر مع أجهزة الأمن والاستخبارات ليس فقط على المستوى الوطني ولكن على المستوى الدولي أيضاً، بحيث يتوافر لديها بيانات كاملة ودقيقة عن

(١٠٢) علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص ٦٠٦.

الحالة الأمنية السائدة، ويجب عليها إذا ما تبين لها خطورة التهديدات المحيطة بأية رحلة عليها أن تتخذ الإجراءات اللازمة حتى ولو تطلب الأمر إلغاء الرحلات المقررة.

٤- التوسع في تطبيق نظام بطاقات تحديد الهوية^(١٠٣) ليشمل كافة المتعاملين بالمطار، بحيث لا يسمح لأحدهم بالتعامل مع الركاب أو الطائرة قبل التأكد من هويته، وتطبيق هذا الأمر حتى على طاقم الطائرة والطيارين المتدربين.

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

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

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

من خلال التوصية بضرورة تنسيق الجهود الدولية في هذا الصدد، لتوفير أقصى درجات الأمان للركاب والبضائع المنقولة جواً، وقد أيد المؤتمر ضرورة العمل على تبادل المعلومات بصورة مشتركة، وتبني الفكر الاستباقي للتعامل مع هذه الاعتداءات. كما يجب تطوير الأجهزة الأمنية لتتواءم مع الإرهاب الحديث^(١٠٤).

^(١٠٣) ويهدف تطبيق هذا النظام إلى التقليل من خطر الإرهابيين الذين يخترقون المناطق ذات التأثير المباشر على تشغيل الطائرات، كما يعملون على منع الأفراد الذين سبق لهم ارتكاب جرائم جنائية من العمل في أي قطاع متصل بتشغيل الطائرات. ويوصى دائماً بتبني شروط قوية لمنح هذه البطاقات، كما يجب أن يراعى تجديدها كل فترة زمنية في ضوء ما يستجد بخصوص الحالة الأمنية لحامل هذه البطاقة، بحيث يتم إلغاء أية بطاقة في حالة وجود أية شبهات حول حاملها.

^(١٠٤) وقد أكد ريمون بينيامين السكرتير العام لمنظمة الأيكو على هذا الأمر من خلال إبراز أهمية تبادل المعلومات والاستفادة من أحدث معطيات الأمن وتوظيفها في مجال الطيران المدني وبالإضافة لما تم الاتفاق عليه من تخصيص مندوبين لدى كل دولة لإتمام هذا التبادل والعمل على تبني نظم للكشف المبكر عن المخاطر، أيضاً تم تبني نظم لمواجهة التهديدات التي يمكن أن ترتكب من قبل أفراد المطارات وعمال الشحن والتفريغ هذا وقد أبدت منظمة الطيران المدني (أيكو) والاتحاد الأوروبي الرغبة في التعاون المشترك فيما بينهم في مجال أمن الطيران وقد تم توقيع مذكرة تفاهم في هذا الشأن، ودخلت حيز التنفيذ في بداية عام ٢٠١٢.

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

ويقتضي الحديث عن مدى اختصاص شركة التأمين في دعوى مسئولية الناقل التعرض لمشاكل التأمين تجاه مخاطر الإرهاب ومسئولية شركة التأمين عن تعويض الأضرار الناتجة عن الإرهاب وذلك على التفصيل التالي:

١- مشاكل التأمين تجاه مخاطر الإرهاب:

يواجه التأمين تجاه مخاطر الإرهاب العديد من المشاكل التي دفعت بالعديد من التشريعات إلى العزوف عن قبول التأمين تجاه هذه المخاطر، ودفعت بالبعض الآخر إلى قبوله على استحياء وذلك للأسباب التالية^(١):

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

ب - إن القوانين الوطنية لا تغطي مخاطر الإرهاب إلا إذا وقع داخل الحدود الإقليمية للدولة، ومن ثم الإرهاب الذي يقع في خارج هذه الحدود لا يشملته التأمين.

ج- ترى شركات التأمين أن من الصعب تغطية المخاطر الناتجة عن الإرهاب، حيث إن هذه المخاطر غير مستوفية للشروط والمعايير اللازمة لسريان نظام التأمين عليها كما أنهم لا يملكون أية بيانات أو معلومات واضحة عن شكل الإرهاب الذي يمكن أن يخضع للتأمين، يضاف لذلك أنهم يخشون من أن حجم الخسائر الناجمة عن حوادث الإرهاب قد تتجاوز حجم المبالغ المتاحة لدى شركة التأمين.

د- ترى شركات التأمين أن الإرهاب على عكس الكوارث الطبيعية، يسعى إلى التدمير كجزء من مؤامرة تهدف إلى إحداث خلل داخل المجتمع، أما الكوارث الطبيعية فهي تقع بشكل عشوائي، ودون غرض محدد، كما أن نتائجها وعواقبها يمكن التنبؤ بها باستخدام البيانات والأساليب العلمية، يأتي كل هذا في ظل أن مخاطر الإرهاب يقل بشأنها الحافز أو الفرصة لدى المؤمن عليه لاتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لمواجهة مخاطر الإرهاب.

هـ- وأخيراً تجد شركات التأمين صعوبة في تسعير مخاطر الإرهاب، خاصة ما يطلق عليها حوادث الإرهاب العملاقة^(٢).

(١) علاء التميمي عبده، مسئولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة، دراسة تحليلية تأصيلية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، ٢٠١٤، ص ١٣١.

(٢) تبدو صعوبة تسعير مخاطر الإرهاب في تحديد مكان خطر الإرهاب، حيث يصعب نسبه لدولة معينة، فتسعير مخاطر الحروب منذ سنوات بسيطة كان يحدد في ضوء النطاق الجغرافي على أساس المناطق التي يوجد بها صراعات

وعلى الرغم من المشاكل والصعوبات السابقة، إلا أن شركات التأمين كانت تسعى دائماً إلى صياغة سياسات تأمينية جديدة للتأمين تجاه مخاطر الإرهاب، خاصة بعد وقوع أحداث الحادي عشر من سبتمبر.

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

قديماً قبل الحرب العالمية الثانية كان الأصل عدم وجود فرق بين مخاطر الحرب وباقي المخاطر الأخرى فيما يتعلق بجواز التأمين حيث كانت الحروب في ذلك الوقت منتشرة في أوروبا وكان السلام هو الاستثناء، وكانت مخاطر الحرب المختلفة منتشرة ومختلطة بمخاطر السلم، لكن مع نهاية القرن التاسع عشر، وعلى أثر قلة الحروب والنزاعات المسلحة أصبح خطر الحرب خطراً استثنائياً، وعزفت شركات التأمين على أثر ذلك عن قبول التأمين تجاه مخاطر الحرب والإرهاب^(١). وفي عام ١٩٣٧ خصصت شركات التأمين الفرنسية اتفاقاً خاصاً لمخاطر النقل عن طريق البحر، وهذا الاتفاق لم يكن يغطي مخاطر الحرب والإرهاب التي تلحق البضائع المنقولة خارج المركبات.

وقد أقر قانون التأمين الفرنسي رقم ٦٧-٥٢٢ في المادة ١٧٦-١٦ الصادر في ٣ يوليو

١٩٦٧ ذلك، حيث نص على أن المؤمن لا يضمن المخاطر الناجمة عن:

- الحرب أو الحرب الأهلية، وجميع الأسلحة وأدوات الحرب القرصنة.
- الاعتقال أو الاحتجاز من قبل أية حكومة أو سلطة أخرى. - مكافحة الشغب والاضطرابات ومخاطر الإرهاب.

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

هذا وقد شهدت المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب تغييراً كبيراً على أثر الهجمات الإرهابية التي شهدتها البلاد والتي كشفت عن عدم ملاءمة القوانين السارية الواقع النقل الجوي والبحث عن آلية جديدة للتعامل مع مخاطر الإرهاب. وقد عمد الاتحاد الأوروبي عام ١٩٨٣ إلى إبرام إتفاقية لتعويض ضحايا الجرائم العنيفة والتي دخلت حيز النفاذ في ١ فبراير عام ١٩٨٨، وقد ألزمت هذه الإتفاقية الدول الأعضاء فيها بتبني نظم قانونية تسمح بتعويض ضحايا الجرائم العنيفة، خاصة الإرهاب وقد

قائمة أو حديثة أو على الأقل الأماكن التي بها بعض التوتر، لكن الأمر قد شهد تغييراً، وذلك بسبب أننا نأخذ في الاعتبار المناطق الجغرافية بخصوص مخاطر أقل بكثير، لكن مخاطر الإرهاب بطبيعتها غير متوقعة وقد قيل هذا بأن البحر الأبيض المتوسط قد شهد مخاطر من هذا النوع عام ١٩٨٥ قبل هجوم وسابقاً كان التسعير يتم على أساس سعر الأساس والضرائب الإضافية، وهذا الأخير كان أقوى ومنتاسب مع المخاطر، لكن من اللازم الآن تغيير كل نظم التسعير ومراجعة فكرة سعر الأساس، وجعلها أكثر مرونة مع نظام الأقساط.

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

نصت الاتفاقية في المادة (3-b) على التزام كل دولة بتعويض المضرور من الإرهاب الذي يرتكب على إقليمها حتى ولو كان الجاني غير معروف، وذلك بشرط أن يكون المضرور ينتمي الجنسية دولة متعاقدة، أو ينتمي لدولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بشرط أن يكون مقيماً في الدولة التي وقوع الإرهاب على أراضيها.

وقد صدر على إثر ذلك في 9 سبتمبر 1986 قانون لتعديل قانون التأمين السابق، حيث خصص الفصل الرابع من هذا القانون للتأمين تجاه مخاطر الإرهاب وهي في الأصل لا تعد من قبيل المخاطر العادية إذا ما كانت الأعمال الإرهابية قد وقعت لأغراض سياسية أو مرتبطة بحرب أو أعمال تخريب.

وقد ألحق بهذا القانون المادة (126-2) من قانون التأمين، والتي نصت على ألا يمكن لشركة التأمين أن تقرر إعفاءات أو تقرر حداً أقصى للتعويض عن تلك التي قدمتها عن الأضرار المشابهة للأضرار الناشئة عن الإرهاب ولا تقيد من التزاماتها بخصوصها.

وينطبق النص السابق على كافة عقود التأمين الخاصة بالمتلكات والأراضي والبحار، سواء التأمين على الحياة أم على الممتلكات أو المركبات البرية والجوية والبحرية، والتأمين على البضائع. وفي 23 نوفمبر 1989 كانت شركات التأمين تدرج في عقودها شرطاً يعرف بشرط ضمان الأضرار والخسائر الناجمة عن الإرهاب، حيث كان هذا الضمان يقدم عن أضرار الإرهاب في حالات الحرب.

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

وفي عام 1990 تم تأسيس صندوق تعويض ضحايا الأعمال الإرهابية (FGTI)، حيث يضمن هذا الصندوق تعويضاً كاملاً لضحايا العمليات الإرهابية المرتكبة على الأراضي أو المياه الإقليمية الفرنسية. ويمول هذا الصندوق من ضريبة عقود التأمين على الممتلكات وتستكمل مواردها من صندوق يمол من حصيلة الأشياء التي تتم مصادرتها من قبل الإرهابيين والمطبقة بموجب نص المادة (22-4) من قانون العقوبات الفرنسي).

هذا وقد كشفت أحداث 11 سبتمبر عن مدى خطورة حوادث الإرهاب، الأمر الذي دعا الحكومة الفرنسية في 28 نوفمبر 2001 إلى إصدار المرسوم بقانون رقم 1337-2001، الذي عدل من أحكام قانون التأمين وقضى بإمكانية التأمين تجاه مخاطر الإرهاب، وقد سمح هذا التعديل بجواز اتفاق شركة التأمين والمؤمن على أن يكون التأمين في حدود 20% من قيمة المبلغ المستحق عن تأمين

الممتلكات (قيمة جسم السفينة والبضائع بحد أدنى ٢٠ مليون يورو في حالة التأمين على جسم السفينة، و٢٠% من قيمة الشيء المؤمن عليه، أيهما يفضل المؤمن^(١)).

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

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

- إن التأمين يجب ان يشتمل على الأضرار التي تلحق الممتلكات المادية والادوات التكنولوجية.
- إن التأمين يجب أن يشتمل على الأضرار التي تلحق الممتلكات المادية والادوات مبالغ التأمين عن الأضرار المباشرة والخسائر التشغيلية يجب أن تتجاوز ٦ ملايين يورو.
- يجب أن يكون الحادث قد وقع في الإقليم الفرنسي، أو في المياه الإقليمية.

والملاحظ أن شركات التأمين الفرنسية قدمت مؤخراً نوعين من الضمانات التأمين مخاطر الإرهاب الجوي على وجه الخصوص:

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

وفي عام ١٩٦٦ قرر المتخصصون في سوق التأمين في لندن أن الاتفاق الذي يتم ما بين الناقل وشركة التأمين لا يشتمل على مخاطر الإرهاب، وأن المخاطر الأخيرة تعد من قبيل مخاطر الحرب، لكن في عام ١٩٧٠ تزايدت مخاطر الإرهاب الأمر الذي دفع بشركات التأمين إلى إصدار وثيقة تأمين لتغطية مثل هذه الحوادث تضمنت الوثيقة بنداً خاصاً يسمى "War, Hijacking and other perils clause"^(٢).

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

وفي دولة أمريكا، فقد سار على منهاج فرنسا، حيث تم السماح بالتأمين تجاه مخاطر الإرهاب دون مخاطر الحرب، حيث ما تم استبعاده صراحة من مجال المخاطر التي يمكن التأمين عليها الحرب

(١) علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص ٦٠٩-٦١٠.

(٢) يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٢١.

والحرب الأهلية والأعمال العسكرية والتمرد والأنشطة المؤسسية العكسية للأعمال العسكرية واغتصاب السلطة، ولم يرد ذكر للمخاطر الإرهابية ضمن المخاطر المستبعدة، وذلك باعتبارها من المخاطر العادية.

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

- أن يكون هناك فعل من الأفعال العنيفة التي تشكل خطراً على الممتلكات والبشر والبنية التحتية
- يشترط تحقق النتائج الضارة داخل الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك باستثناء الاعتداءات الإرهابية التي تتم تجاه الطائرات أو السفن أو مقر البعثات الدبلوماسية الأمريكية.

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

وبالإضافة إلى شركات التأمين ظهرت نوادي تعمل على تغطية الرسوم والمصاريف الناتجة عن مخاطر الإرهاب، والتي لا تغطيها شركات التأمين (Protection & Indemnity Clubs) كما تهتم بتغطية المخاطر المستحدثة للإرهاب وهي تشمل الأضرار التي تلحق الطائرة، وكذا البضائع والأشخاص، ويرتبط تحديد مبلغ التعويض المستحق بقيمة الطائرة وحدود مسؤولية شركة التأمين عن تغطية المخاطر التي تلحق بها (٢٢) الفقه.

وبناء عليه يرى بعض الفقه^(٣) ضرورة إعادة النظر في مبدأ التأمين تجاه مخاطر الإرهاب

بشكل كامل، وذلك من خلال:

١. الوقوف بدقة على تعريف للإرهاب، وذلك للتخفيف على المؤمن عليه من الآثار الضارة

للاعتداءات العشوائية أو المقصودة، والتي قد تستبعد مبدأ التأمين.

٢. ضرورة تشجيع الحكومة على ضرورة التدخل لتأمين المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب

الجوي، ولا يترك الأمر فقط لشركات التأمين.

وقد حظي هذا الأمر باهتمام واسع النطاق لدى العديد من الدول، خاصة في الولايات المتحدة

الأمريكية منذ عام ١٩٦٢ والتي سعت منذ هذا الوقت إلى تشكيل لجنة تضم منظمات ومندوبين عن شركات النقل، وقد انتهت اللجنة إلى ضرورة أن يكون التأمين تجاه مخاطر التأمين إجبارياً.

(٣) علاء التميمي عبده، مرجع سابق، ص ٦١٦.

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

وبناءً عليه، للراكب المضرور من حوادث الإرهاب أن يقيم الدعوى تجاه الناقل، يتم اختصام شركة التأمين فكل منهما ملتزم بأن يؤدي التعويض، متضامنين، حيث إنه مفترض في العلاقة بينهما، باعتبار أننا بصدد مسألة تجارية التضامن فيها مفترض، ولا يحتاج لاتفاق خاص، لكن يجب ملاحظة أن مسؤولية شركة التأمين مرتبطة بقيام مسؤولية الناقل، **وقضت محكمة النقض في مصر بأنه:** "متى كان إختصام شركة التأمين أمام محكمة الموضوع مبناه وثيقة التأمين المعقودة بينها كمؤمنة وبين الناقل المؤمن له على أن تضمن شركة التامين بموجبها أداء مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل إذا ما ثبتت مسؤوليته قبل الغير عن الحادثة بتعويض الضرر الناشئ عنه"^(٤).

الخاتمة

(٤) نقض مدني، جلسة ١٥/٣/١٩٩٩ مجموعة أحكام محكمة النقض، س ١٧، العدد الثاني، ص ٥٨٥.

في ختام هذه الدراسة التي تناولت النظام القانوني لدعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي واختصاص شركة التأمين، يتضح أن هذا الموضوع يعد من أهم القضايا القانونية التي تشكل تحدياً للمجتمع الدولي وصناعة الطيران. وقد أسفرت الدراسة عن نتائج وتوصيات هامة تتعلق بكافة جوانب هذه المسألة.

أولاً: النتائج:

- ١- بالنسبة لأطراف دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي والقضاء المختص، تبين أن المدعي والمدعي عليه يلعبان دوراً حاسماً في هذه الدعاوى، ويتطلب القضاء المختص تقديم العدالة واتخاذ القرارات المنصفة والملائمة.
- ٢- بالنسبة لوسائل دفع مسؤولية الملتمزم بالنقل الجوي عن مخاطر الإرهاب الجوي وانقضاء الدعوى، يجب أن يلتزم المتعاقد على النقل الجوي باتخاذ الاحتياطات الكفيلة للتصدي للمخاطر الأمنية وتحمل التبعات المناسبة، ويمكن الرجوع إلي إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لتحديد الآليات المناسبة لذلك.
- ٣- فيما يتعلق بالاختصاصات المتعلقة بشركة التأمين في دعوى المسؤولية الناجمة عن أضرار الإرهاب، ينبغي أن توجد تعاقبات وآليات تعاون محددة بين الناقل الجوي وشركة التأمين لتوضيح الحقوق والالتزامات المترتبة على كل طرف.

ثانياً: التوصيات:

- ١- نوصى بتعزيز التشريعات والإجراءات المتعلقة بالتبعات القانونية لمكاتب وممثلي الطيران عن مخاطر الإرهاب الجوي، وضمان حقوق المسافرين والضحايا المحتملين.
- ٢- يجب على الناقلين الجويين اتخاذ التدابير اللازمة للتصدي للمخاطر الأمنية والحفاظ على سلامة الركاب والممتلكات.
- ٣- علاوة على ذلك، نوصى بتعزيز التوعية وتدريب العاملين في صناعة الطيران حول مخاطر الإرهاب الجوي والإجراءات الواجب اتخاذها للتصدي لها. ويجب أيضاً تعزيز التعاون بين النواقل الجوية والشركات التأمينية لتطوير آليات فعالة للتعامل مع أي ضرر ينتج عن الإرهاب الجوي وتسهيل عملية الاختصاص.

قائمة المراجع

أولاً: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

- ١- إتفاقية جوادلخار المكملة لأحكام إتفاقية فارسوفي لسنة ١٩٦١م.
- ٢- إتفاقية طوكيو بشأن ما يقترب من جنایات وأفعال أخرى على متن الطائرات لسنة ١٩٦٣م.

ثانياً: القوانين الوطنية

- ١- قانون الطيران المدني المصري
- ٢- قانون الطيران المدني الإماراتي
- ٣- قانون الإجراءات المدنية الإماراتي رقم ١١ لسنة ١٩٩٢

ثالثاً: الكتب والمصادر العربية

- ١- أبو زيد رضوان، القانون الجوي: قانون الطيران، دار الفكر العربي، القاهرة - مصر، الطبعة الثانية، ١٩٨٢م.
- ٢- جلال محمد إبراهيم: النظرية العامة للالتزام أحكام الالتزام، مكتبة الجامعة، ط١، سنة ٢٠٠٦م.
- ٣- حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي "الأفكار والقواعد الأساسية عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع"، مكتبة القانون والاقتصاد، ٢٠١٤م.
- ٤- سميحة القليوبية، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩م.
- ٥- شريف غنام، قانون الطيران المدني، مطبعة الفجيرة الوطنية، الفجيرة - الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، ٢٠١١م.
- ٦- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، الطبعة الرابعة، ٢٠١٣م.
- ٧- عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، ١٩٧١م.
- ٨- عاشور عبد الجواد عبد الحميد، موجز القانون الجوي، مكتبة النصر، القاهرة - مصر، ١٩٩٢م.
- ٩- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤م.
- ١٠- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م.

- ١١- عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول نظرية الالتزام بوجه عام، منشأة المعارف، ٢٠٠٤م.
- ١٢- عدلي أمير خالد: أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، ٢٠٠٧م.
- ١٣- عدنان سرحان: المصادر غير الإرادية في الالتزام، إثراء للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠١٠م.
- ١٤- فائز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية، دبي- الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الثانية، ١٩٩٠م.
- ١٥- فائز نعيم رضوان: الشركات التجارية، أكاديمية شرطة دبي، ط١، ٢٠٠٤م.
- ١٦- محمد حسين علي الشامي: ركن الخطأ في المسئولية المدنية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري واليميني والفقهاء الإسلاميين، دار النهضة العربية، ١٩٩٠م.
- ١٧- محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤م.
- ١٨- محمد فريد العريني، القانون الجوي: النقل الجوي وحوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧م.
- ١٩- محمود مختار البريري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، ٢٠٠٣م.
- ٢٠- محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، ١٩٨٥م.
- ٢١- محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، ١٩٨٥م.
- ٢٢- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٨م.
- ٢٣- هشام فضلي، مسئولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي: دراسة في إتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م وقانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٥م.
- ٢٤- وهيبه بن ناصر: المسئولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٤م.
- ٢٥- وهيبه بن ناصر: المسئولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٤م.
- ٢٦- يحيى أحمد البناء: أثر الإرهاب الدولي على مسئولية الناقل الجوي، بند ٦٨.

رابعاً: الدوريات العلمية:

- ١- أبو زيد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة ١٩٧٤م.

٢- علاء التميمي عبده، مسؤولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة، دراسة تحليلية تأصيلية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، ٢٠١٤.

خامسا: المؤتمرات العلمية:

١- أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين إتفاقية وارسو ١٩٢٩ م، وإتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م، مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية

والاتفاقيات الدولية"، جامعة الإمارات العربية المتحدة، دبي ٢٣ - ٢٥/٤/٢٠١٢

٢- عبد المجيد خلف العنزلي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، جامعة الإمارات العربية المتحدة، دبي ٢٣-

٢٥/٤/٢٠١٢ م

٣- علاء التميمي عبده : بحث مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

سادسا: المراجع الأجنبية:

- 1- Adejoke o. Adediran, Current Regulation of Air Carriers' Liability and Compensation Issues in Domestic Air Carriage in Nigeria, Journal of Air Law and Commerce, Volume 81, 2016.
- 2- Blanca I. Rodriguez, Recent Developments in Aviation Liability Law, Journal of Air Law and Commerce, Volume 66, 2001.
- 3- Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping.op.
- 4- IRENE LARSEN, Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, 2002.
- 5- IRENE LARSEN, Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, 2002.
- 6- Kaewunruen, S., Alawad, H., & Cotruta, S., "A decision framework for managing the risk of terrorist threats at rail stations interconnected with airports." Safety 4.3 (2018).
- 7- Pohlit, Claude, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping. MS thesis. University of Cape Town, 2014.
- 8- Robert L. Rabin and Stephen D. Sugarman, The Case for Specially Compensating the Victims of Terrorist Acts: An Assessment. Berkeley Law Scholarship Repository, 1-1-2006.