

## المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب و الاختطاف

### Civil Liability of the Air Carrier for the Damage of Terrorist and Hijack

المعهد العالي لإدارة الأعمال

ماجستير قانون الأعمال

إعداد الطالب

حسام سليم كبيسي

أطروحة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الأعمال

إشراف الأستاذ الدكتور / هيثم الزعيم الطحان

٢٠٢٣

## الإهداء

إلى من زرع بداخلي الطموح ومسك بيدي بأولى خطواتي ..... وإلى من دفعني إلى العلم  
والمعرفة وكان يقول دوماً:

**العلم يرفع بيوتاً لا عماد لها ..... والجهل يهدم بيت العز والكرم**

والذي الغالي رحمة الله عليه

إلى من أتمنى مسحة بيدها على رأسي... كنت أرجو من الله أن يطيل في عمرك ...  
والدتي الغالية رحمة الله عليها  
"سنشد عضدك بأخيك"....

أخوتي إياد فراس سلمى محمود

إلى رفيقة دربي ... وشريكة أحلامي ... من تفرح بنجاحي دائماً ... التي كانت معي خطوة  
خطوة ... ودعمتني ووثقت بي ... فرح الأيام وتفاصيلها ... أنت ... أمني ... قوتي ... ضعفي  
... عالمي ... ضحكتي أنت ...

زوجتي الغالية

إلى العيون التي تمدني بالقوة ... إلى الابتسامة التي بعثت بي الأمل من جديد ... من أرى الدنيا  
بأعينهم ... والسعادة في ضحكاتهم ... الورد الفواحة ... أولادي

سميرة كريم جنى

" إذا كنا في هذه الدولة نستقل سفينة واحدة، فعلياً جميع أن نعمل على تحقيق سلامتها حتى  
تستمر مسيرتها وتصل إلى بر الأمان، ولا يجوز أن نسمح بأي تهاون يعوق هذه المسيرة لأن  
نجاة هذه.. نجاة لنا.. وإذا فرض أن هناك من يحاولون إتلاف هذه السفينة فهل نسكت على  
ذلك، أبداً بالطبع، لأنها إذا غرقت فلا أحد يضمن السلام لنا"

إلى أرواح شهداء وطني من رجال الجيش العربي السوري الذين قدموا أرواحهم فداءً للوطن  
إلى روح الشهيد الغالي محمد جمال العسس شهيد أمن الطائرات

## شكر وتقدير

أتقدم بخالص الشكر والتقدير والامتنان إلى  
أستاذي الفاضل الدكتور هيثم الطحان الزعيم

على تفضله بقبول الإشراف العلمي على هذه الرسالة، والذي لم يبخل بجهده وتوجيهه فقد  
أعطاني من فيض علمه ووقته الكثير، فجزاه الله عني خير الجزاء.  
لقد كان لحرصك واهتمامك وملاحظاتك الأثر الكبير في انجاز بحثي هذا، وكنت لي نعم  
المعلم والناصح والمرشد ... وفقك الله ... وأمدك بثوب الصحة والعافية ...  
أستاذي الفاضل لك مني فائق الاحترام والتقدير والعرفان بالجميل وكل عبارات الشكر..

كما أتوجه بالشكر والامتنان إلى

**أعضاء لجنة المناقشة**

للتفضل بقبولهم المشاركة في لجنة الحكم والمناقشة على هذا العمل المتواضع.

ولا أنسى أن أتوجه بالشكر إلى

**جميع أستاذتي في المعهد العالي لإدارة الاعمال HIBA**

الذين ما بخلوا عليّ من ثمرات علمهم في جميع مراحل دراستي، إذ لولا جهودهم لما وصلت  
إلى عتبة التخرج من برنامج الماجستير.

وأخيراً... أتوجه بجزيل الشكر إلى

**المعهد العالي لإدارة الأعمال HIBA**

لاحتضانه لي في دراستي العليا، متمنياً أن تبقى هذا الصرح بفضل القيادة الحكيمة والإدارة  
المثابرة منبرا للعلم ونبراساً للثقافة.

### الملخص

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

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

1. شهد التاريخ البشري نموذجاً وأعمالاً إجراميه بشعة تصل في وحشيتها ودمويتها الى الاعمال الإرهابية.

2. شغل مصطلح الإرهاب السياسيين والقانونيين لوضع تعريف له والتفريق بينه وبين حق الشعوب في تقرير مصيرها والدفاع عن أرضها.

3. وضعت الاتفاقيات الدولية شروطاً محددة لقيام مسؤولية الناقل الجوي منها وقوع الحادث الجوي وأن يقع الحادث أثناء عملية النقل الجوي وأخيراً أن يترتب على هذا الحادث ضرر مادي أو نفسي.

4. أقرت الاتفاقيات الدولية أحكاماً للتعويض.

في حين تمثلت التوصيات في:

1. تعديل المادة 17 من قانون الطيران المدني 6 لعام 2004 والتي حملت قائد الطائرة المسؤولية عن سلامة الطاقم والركاب والبضائع في حين ان المادة 150 من القانون التجاري السوري لعام 2007 حمل المسؤولية للناقل. كما أن العدالة تقتضي أن تسأل شركة الطيران بدلا" من قائد الطائرة كونه تابعا" لها.
2. وضع تعريف واضح للحادث الجوي.
3. تبني ما جاء في الملحق 17 لمنظمة ICAO عن ضباط الأمن الجوي وضرورة تواجده على الطائرات وما جاء في المادة 59 من قانون الطيران المدني السوري لعام 2004، كون أمن الطائرات خط الدفاع الأخير ضد اختطاف الطائرات.

## **Abstract**

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

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

The study concluded a set of results, the most important of which are:

1. Human history witnessed a pattern of heinous criminal “actions” that, in their brutality and bloodiness, amounted to terrorist acts.

2.The term terrorism preoccupied politicians and jurists to define it and differentiate between it and the right of peoples to self-determination and defense of their land.

3.International agreements set specific conditions for establishing the responsibility of the air carrier, including the occurrence of an air accident, that the accident occurs during the air transport process, and finally, that this accident achieve result in material or psychological harm.

4.International agreements have established provisions for compensation.

While the recommendations were:

1.Amending Article 17 of the Civil Aviation Law 6 of 2004, which held the captain of the aircraft responsible for the safety of the crew, passengers and cargo, while Article 150 of the Syrian Commercial Law of 2007 held the responsibility of the carrier. Justice also requires that the airline be asked instead of "the captain of the plane, as he is affiliated" with it.

2. Develop a clear definition of the air accident.

3.Adopt what was stated in Annex 17 of the ICAO Organization on air security and the necessity of its presence on aircraft, and what was stated in Article 59 of the Syrian Civil Aviation Law of 2004, that aircraft security is the last line of defense against hijacking.

## قائمة المحتويات

I	الإهداء .....
II	الشكر والتقدير .....
III	الملخص .....
V	Abstract .....
VII	قائمة المحتويات .....
1	المقدمة .....
2	الدراسات السابقة .....
4	مشكلة الدراسة .....
5	أهداف الدراسة .....
5	أهمية الدراسة .....
6	منهج الدراسة .....
6	حدود الدراسة .....
6	محددات الدراسة .....
6	الدراسات السابقة .....
6	مصطلحات الدراسة .....
7	الفصل الأول: طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي .....
7	المبحث الأول: مفهوم وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي .....
7	المطلب الأول: مفهوم الإرهاب الجوي .....
8	الفرع الأول: مفهوم الإرهاب وسماته .....
13	الفرع الثاني: ماهية الاعمال الارهابية المهددة للنقل الجوي .....
21	المطلب الثاني: مفهوم وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي .....
22	الفرع الاول: مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو .....
30	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في ظل البروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة وموقف المشرع السوري منها .....
36	المبحث الثاني: شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي .....
37	المطلب الاول: الحادث الجوي .....
53	المطلب الثاني: تحقق الضرر .....
59	المطلب الثالث: العلاقة السببية .....



60	الفصل الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب وأحكام التعويض
60	المبحث الأول: دعوى المسؤولية
60	المطلب الأول: أطراف الدعوى
61	الفرع الأول: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل الجوي
62	الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل الجوي
66	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي
66	الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999م
69	الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون السوري
70	المطلب الثالث: وسائل دفع المسؤولية وانقضاء الدعوى
70	الفرع الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م
80	الفرع الثاني: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999م
83	الفرع الثالث: الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها
84	المبحث الثاني: أحكام التعويض في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع السوري
84	المطلب الأول: أحكام التعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999م وفي التشريع السوري
85	الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999م
86	الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون السوري
87	المطلب الثاني: مدى التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية
89	المطلب الثالث: معايير الجودة والسلامة لدى الناقل الجوي
91	الخاتمة
95	المصادر والمراجع
98	الملاحق

**1. المقدمة:** تعرضت الجمهورية العربية السورية في الأعوام العشر الأخيرة إلى أعنف الهجمات من قبل الإرهاب وداعميه. هذه الهجمات لم تستثنى أحداً وكان ضحيتها الإنسان والحجر وتخریبُ لمقومات الحياة.

فيما يتعلق بدراستي أردت فيها تسليط الضوء على أضرار الإرهاب على المسافر على شركات النقل وما يترتب عنه مسؤولية الناقل وينتج عنه التعويض ولماذا لا يتم التعويض عن ضحايا العمليات الإرهابية التي استهدفت الطيران المدني؟

أصبح الإرهاب أحد حقائق العصر الحديث، فلم تعد هناك دولة بمنأى عن هذا الخطر، وقد شغل مصطلح الإرهاب السياسيين والقانونيين كما أن تعريف الإرهاب يعد واحداً من أكبر العوائق التي تواجه المجتمع الدولي فقد سعت العديد من الدول والمنظمات الدولية لوضع تعريف له دون انحياز وضرورة التفرقة بينه وبين حق الشعوب في تحرير أقاليمها من القوى الأجنبية وحققها في تقرير مصيرها باعتباره عملاً مشروعاً بعكس الإرهاب والذي يعد في جميع أشكاله عملاً غير مشروع، فتعريف الإرهاب هو أمر غير سهل في ظل اختلاف السياسات الدولية والاتجاهات الفقهية.

يؤرخ الباحثون في مجال السياسة ظهور مصطلح الإرهاب حديثاً إلى الثورة الفرنسية عام 1798م والتي استخدمت فيها الحكومة الفرنسية كافة أنواع قمع المتظاهرين واستخدم فيها المتظاهرين أيضاً كافة أعمال العنف ضد الحكومة الفرنسية آنذاك. أذكر منها ما يلي<sup>1</sup>:

**مصر:** يعتبر دافع الإرهاب في مصر دافعاً سياسياً، فقد استهدفت التفجيرات الإرهابية عدة مقرات حكومية ومقرات تابعة للشرطة المصرية وشخصيات سياسية مصرية وأعمال إرهابية منها تفجيرات سيناء عام 2004م، وتفجيرات القاهرة عام 2005م، وتفجير كنيسة القديسين في عام 2011م، وكان آخر العمليات الإرهابية التي شهدتها مصر بين عامي 2014م و2015م ما حدث في سيناء من استهداف نقاط الأمن والشرطة، وتفجير حافلة سياحية في مدينة طابا، وكذلك استهداف الطائرة المدنية الروسية التي تعرضت للتفجير

<sup>1</sup>العنزي محمد حسين محمد جاسم: جرائم الارهاب، منشأة المعارف، ط1، 2015م، ص 11 - 21.

باستخدام قنبلة في 31 أكتوبر 2015م، وأخيراً اختطاف طائرة تابعة للخطوط الجوية المصرية في 29 من مارس 2016م .

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

تعتبر العمليات الإرهابية التي ذكرت من أبشع العمليات الإرهابية في البلدان العربية المستقرة نسبياً مقارنة بباقي الدول العربية والتي تخوض حرباً مع الإرهاب وهي دول غير مستقرة سياسياً ساهمت أراضيها المفككة بجعلها مستنقاعاً خصباً للعمليات الإرهابية منها العراق، وليبيا، وفي سوريا بلدنا الغالي الذي تعرض للإرهاب في السنوات العشر الأخيرة.

## 2. الدراسات السابقة:

1. -دراسة الطاهر، حاج قويدر (2004) بعنوان: الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الحقوق جامعة الجزائر، الجزائر. بحث هذه الرسالة في الحماية القانونية للأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الطيران المدني لسلامة الطيران المدني الدولي من مستخدميهم أو زبائنه أو منشأته أي تلك الأفعال التي تمس بحسن النظام لمرافق الطيران المدني الدولي، وكذلك الأفعال والجرائم الأخرى التي تقع على متن الطائرات او في المطارات كالقتل والسرقة. وبينت هذه الدراسة ان شركات الطيران يههما أكثر من غيرها سلامة الطيران المدني الدولي باعتبارها مشاريع تجارية تهدف للربح فهي المسؤولة عن ضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلات وان الاعتداء على الطائرات المدنية يهدد مصالحها لكونها المسؤولة عن تعويض المتضررين، بل قد يعصف حتى بالشركة إذ كثيراً ما أعلنت شركات الطيران افلاسها نتيجة لعمل غير مشروع ضد طائراتها.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في انها تطرقت الى الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي من خلال تقنينها للجرائم والاعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي وكيف تعاملت لقمع تلك الجرائم والاعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي، وكذلك دور المنظمات الدولية العامة والمتخصصة كأجهزة دولية للحماية الوقائية والعقابية لسلامة الطيران المدني الدولي بينما دراستي تركزت على المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الارهاب والاختطاف في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون السوري.

2. -دراسة الطاهر، حاج قويدر (2004) بعنوان: الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الحقوق جامعة الجزائر، الجزائر. بحثت هذه الرسالة في الحماية القانونية للأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الطيران المدني لسلامة الطيران المدني الدولي من مستخدميهم أو زبائنه أو منشأته أي تلك الأفعال التي تمس بحسن النظام لمرافق الطيران المدني الدولي، وكذلك الأفعال والجرائم الأخرى التي تقع على متن الطائرات او في المطارات كالقتل والسرقة.

وبينت هذه الدراسة ان شركات الطيران يهتما أكثر من غيرها سلامة الطيران المدني الدولي باعتبارها مشاريع تجارية تهدف للربح فهي المسؤولة عن ضمان سلامة المسافرين أثناء الرحلات وان الاعتداء على الطائرات المدنية يهدد مصالحها لكونها المسؤولة عن تعويض المتضررين، بل قد يعصف حتى بالشركة إذ كثيرا ما أعلنت شركات الطيران افلاسها نتيجة لعمل غير مشروع ضد طائراتها.

وتختلف هذه الدراسة عن دراستي في انها تطرقت الى الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي من خلال تقنينها للجرائم والاعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي وكيف تعاملت لقمع تلك الجرائم والاعمال المخلة بسلامة الطيران المدني الدولي، وكذلك دور المنظمات الدولية العامة والمتخصصة كأجهزة دولية للحماية الوقائية والعقابية لسلامة الطيران المدني الدولي بينما دراستي تركزت على المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الارهاب والاختطاف في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون السوري.

3. -دراسة محبوبي، وروشام الطاكي (2006) بعنوان: الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور على الموقع الإلكتروني <http://www.justice.gov.ma> تمّ الدخول الى الموقع بتاريخ 12/05/2023. بيّنت هذه الدراسة ان مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافرين سالما او بتسليم البضاعة سليمة الى المرسل في الميعاد المحدد، وفي الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي، على انه في حالة الاخلال بها يلتزم بتعويض الاضرار الناجمة عن هذا الاخلال، لكن لا يمكن الجزم بأن الاضرار التي تصيب الأشخاص او البضائع تكون نتيجة خطأ صادر من الناقل مباشرة اذ قد يتدخل أحيانا عوامل شتى تكون سببا في هذه الاضرار وبالتالي التطل منها إما كلياً او في جزء منها.

وأشارت الدراسة الى ان اتفاقية وارسو اعترفت بخطأ المضرور كسبب لإعفاء الناقل من المسؤولية وتماشيا مع تحقيق مصالح جميع الأطراف عقد النقل الجوي. ونختلف هذه الدراسة عن دراستي في انها بحثت الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي. اما دراستي فقد ركزت على المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الارهاب والاختطاف في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون السوري.

**3. مشكلة الدراسة:** تكمن المشكلة الأساسية في الدراسة فيما لو تعرضت إحدى الناقلات الوطنية أو الأجنبية أو أحد مطارات الدولة لعمليات إرهابية، تسببت بعدد من الضحايا، عندها يلجأ المضرورين للناقل الجوي باعتباره مسؤولاً عن الحادث الإرهابي. إلا أن الدراسة ستبين لنا شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المضرورين، إذ أنها شروط محددة وضعتها الاتفاقيات الدولية حفاظاً على توازن المصالح بين الناقل الجوي والمضرور. وفي ضوء ذلك تتجسد مشكلة الدراسة بالسؤال الرئيسي التالي:

**ما هي مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الناجمة عن حوادث الإرهاب والاختطاف؟**

وينبثق عن هذا السؤال الأسئلة الفرعية التالية:

1. ما المقصود بالإرهاب؟
2. ماهي طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي؟
3. ماهي دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب وأحكام التعويض؟

#### 4. أهداف الدراسة: تهدف إلى:

1. بيان الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي.
2. تحديد مسؤولية الناقل الجوي عنها.
3. بيان مسؤولية الناقل الجوي في المحافظة على سلامة الركاب.
4. اتخاذ التدابير الضرورية لحماية الركاب من أخطار الأعمال الإرهابية.
5. تقرير تعويضات متفق عليها دولياً بحيث لا يقل مقدار التعويض عن الحد الأدنى المقرر في الاتفاقيات الدولية.

**5. أهمية الدراسة:** تركز الدراسة على ظاهرة الإرهاب التي تطول مرافق النقل الجوي، وتظهر أهمية الدراسة في عدة نواح:

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

**الأهمية الاجتماعية:** تكمن أهمية الدراسة من الناحية الاجتماعية فيما أثارته المنظمات الإرهابية من رعب في نفوس مستغلي قطاع النقل الجوي، فبالرغم من التشديدات الجمركية في المطارات إلا أنه ما زالت هناك عمليات إرهابية تهدد النقل الجوي، و لعل آخرها كان في فبراير 2016م عندما استهدفت طائرة مدنية بعد اقلاعها بدقة من مطار مقديشو في جمهورية الصومال والتي أعربت منظمة شباب الصومال الإرهابية مسؤوليتها عنه، وكذلك ما تعرض له مطار بروكسل عاصمة بلجيكا في مارس 2016م من استهداف إرهابي عن طريق تفجير إرهابي هز قاعات المسافرين والذي أعلن تنظيم داعش مسؤوليته عنه ، إذ يستفاد من ذلك أن الإرهاب يمثل تهديداً مستمراً للنقل الجوي، وبالتالي يجب علينا التصدي لهذه الظاهرة التي تمثل تهديداً للأمن الوطني للدولة.

**الأهمية الاقتصادية:** تتجلى أهمية موضوع الدراسة من الناحية الاقتصادية الخاصة في الجمهورية العربية السورية استطاعت مقارنة بالدول العربية مضاعفة أعداد المسافرين

عبر ناقلاتها الوطنية سنوياً، ويعد ذلك تحدياً أمام الدولة في الحفاظ على تلك الأرقام العالمية رغم كل ظروف الحصار الاقتصادي الصعب.

#### **6. منهج الدراسة:** تعتمد الدراسة على عدة مناهج بحثية وهي:

**المنهج الوصفي التحليلي:** إذ لا بد من رؤية مدى تطبيق القواعد القانونية في المحاكم وذلك باستعراض بعض أحكام المحاكم الأمريكية والفرنسية كون قضايا الإرهاب عرضت عليها أكثر من القضاء العربي والذي يعتبر فقيراً في مثل هذا النوع. وبيان بعض نصوص الاتفاقيات الدولية منها اتفاقية وارسو، واتفاقية مونتريال، وقانون الطيران المدني السوري رقم (6) لعام 2004م.

**المنهج المقارن:** ستم المقارنة بين عدة قوانين منها القانون الأمريكي والقانون الفرنسي.

#### **7. حدود الدراسة:**

الحدود الزمانية: الفترة ما بين / 2021 – 2022 م./

الحدود المكانية: شركات الطيران والمطارات.

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

#### **9. مصطلحات الدراسة:** ترمز الكلمات الآتية إلى المعنى المبين نظير كل منها:

**اتفاقية وارسو 1929:** اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي الموقعة في وارسو بولندا.

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

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

**المسؤولية:** المسؤولية المدنية.

**الإيكاو:** منظمة الطيران المدني الدولي **ICAO** منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.

**الآياتا:** اتحاد النقل الجوي الدولي **IATA** اتحاد تجاري يضم شركات الطيران في العالم.

**ملحق 17:** دليل أمن الطائرات في منظمة الإيكاو من أصل 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو.

## الفصل الأول: طبيعة وشروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي

إن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي هي التي تحدد طبيعة المطالبة أمام القضاء، لذا يتوجب علينا وقبل الخوض في الموضوع والبحث فيه، أن نبحت بداية عن المقصود بمصطلح "الإرهاب الدولي" عموماً ومصطلح "الإرهاب الجوي" خصوصاً، ومن ثم الحديث عن طبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي؛ فقد اختلفت التشريعات الداخلية المنظمة للطيران المدني في تحديدها، فبعضها اعتبرتها مسؤولية عقدية، والبعض الآخر اعتبرها مسؤولية تقصيرية كالقول التي تأخذ بالاتجاه الأنجلوسكسوني. كما ينبغي علينا الوقوف عند حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الركاب باختلاف الضرر الواقع وذلك وفقاً للشروط التي أقرتها الاتفاقيات الدولية.

سوف يتم الحديث في هذا الفصل عن مفهوم الإرهاب الجوي وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي للركاب، ومن ثم بيان شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي للركاب والتي تضمنتها اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م

### المبحث الأول: مفهوم وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي

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

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

### المطلب الأول: مفهوم الإرهاب الجوي

أصبح الإرهاب أحد أهم مهددات الأمن الدولي في العصر الحديث، ولا توجد أي دولة في العالم بمنأى عن الإرهاب، وهو من أهم المخاطر التي تشل الدولة عن الحركة



الاقتصادية والسياسية والاجتماعية معاً، فلم يصبح الإرهاب مرتبطاً بإقليم أو ديانة أو عرقية معينة بل إنه تخطى حدود الدول الإقليمية.

وحرصاً على ذلك سعى المجتمع الدولي لإبرام العديد من الاتفاقيات في مجال مكافحة الإرهاب، وتعد سوريا من الدول الرائدة في مجال مكافحة الإرهاب.

فقد أصدر السيد الرئيس بشار الأسد القانون رقم 19 عام 2012 قانون مكافحة الإرهاب: الذي عرّف العمل الإرهابي: كل فعل يهدف إلى إيجاد حالة من الذعر بين الناس أو الإخلال بالأمن العام أو أي ضرر بالبنى التحتية أو الأساسية للدولة، ويرتكب باستخدام الأسلحة أو الذخائر أو المتفجرات أو المنتجات السامة أو المحروقة أو العوامل الوبائية أو الجرثومية أو باستخدام أية أداة تؤدي الغرض ذاته.

وما يعيننا في هذا الصدد هو العمليات الإرهابية الموجهة ضد الطيران المدني، حيث ينبغي علينا بداية بيان مفهوم الإرهاب وسماته (الفرع الأول)، ومن ثم معرفة ماهية الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي (الفرع الثاني).

#### **الفرع الأول: مفهوم الإرهاب وسماته:**

لقد اتجه الفقه السياسي والقانوني حديثاً لوضع تعريف للإرهاب والعملية الإرهابية نظراً لما يشهده الإرهاب والجريمة السياسية من تداخل كبير، وسوف يتطرق هذا الفرع لتعريف الإرهاب (أولاً) ومن ثم بيان خصائص وسمات الإرهاب (ثانياً)

#### **أولاً: مفهوم الإرهاب**

إن تعريف الإرهاب كان ولا يزال محل جدل في المجتمع الدولي، حيث أصبح وضع تعريف محدد أمراً صعباً بين الدول، ولكن ما يهمننا في هذا الصعيد هو المفهوم العام والأشمل للإرهاب.

#### **الإرهاب لغة:**

وجد لفظ "الإرهاب" أصوله في اللغة اللاتينية واستخدم لفظ terror,terrorism بالفرنسية للتعبير عن الإرهاب أو الترويع أو الحكم الإرهابي، و اشتق منه لفظ إرهابي terrorist,territories للتعبير عن أرض مملكة الرعب و التي أطلقت خلال الثورة الفرنسية عام 1789م، و قد أخذت اللغات الأوروبية لفظ الإرهاب من الفرنسية.

وفي اللغة الإنجليزية استخدمت كلمة terrorism للتعبير عن الذعر والرعب وكل ما يوقع الرعب في النفوس.

### (أ) الإرهاب في الاصطلاح:

تعددت التعريفات الفقهية للإرهاب، إلا أنه لم يتم التوصل لتعريف عام له، وظهرت فكرة الإرهاب في عالم الفكر القانوني ولأول مرة في المؤتمر الأول لتوحيد القانون العقابي الذي عقد في مدينة وارسو في بولندا عام 1930م ومنذ ذلك الوقت لم تتوقف المحاولات الفقهية لوضع تعريف جامع مانع لظاهرة الإرهاب.<sup>2</sup>

القائد الخالد حافظ الأسد طالب المجتمع الدولي بتحمل مسؤولياته ووضع تعريف موحد للإرهاب وتمييزه عن المقاومة المشروعة وحق الشعوب في استرداد حقوقها. في القاموس السياسي تعني كلمة "الإرهاب" نشر الذعر والفرع لتحقيق أهداف سياسية، أما في الموسوعة السياسية فيقصد بالإرهاب استخدام العنف والتهديد بكافة أشكاله المختلفة كالإغتيال والتشويه والتعذيب والتخريب والنسف بغرض تحقيق هدف سياسي معين مثل هدم معنويات الأفراد والمؤسسات أو كوسيلة للحصول على معلومات أو مكاسب مادية.<sup>3</sup>

### الإرهاب في الفقه الأجنبي:

ذكر الفقيه ويلكنسون الإرهاب على أنه "نتاج العنف والتعريف الذي يرتكب من أجل الوصول إلى أهداف سياسية معينة يضحي من أجلها بكافة المعتقدات الإنسانية والأخلاقية".

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

وعرف الفقيه ليكنين بأن " الإرهاب يقوم على تخويف الناس عن طريق أعمال العنف". ويرى الفقيه جيفانوفيتش بأنه "أعمال من طبيعتها ان تثير لدى الغير الإحساس بالخوف من ضرر أياً كان يحيق به، أعمال تعد ترويعاً تحت كل الظروف وبكل المقاييس".

<sup>2</sup> قطب طارق محمد: مكافحة الإرهاب وتعويض الحوادث الإرهابية. دار النهضة العربية 2015 ص9

<sup>3</sup> قطب طارق محمد: مرجع سابق ص 5

وقال الأستاذ الدكتور عبد العزيز سرحان أن الإرهاب هو: " كل اعتداء على الأرواح والأموال والممتلكات العامة والخاصة بالمخالفة لأحكام القانون الدولي العام بمصادره المختلفة بما في ذلك المبادئ العامة للقانون بالمعنى الذي تحدده المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية."

ويرى الأستاذ الدكتور محمد عبد العزيز شكري<sup>4</sup> " أن الإرهاب عبارة عن: "عمل عنيف وراءه دافع سياسي أياً كانت وسيلته، وهو مخطط بحيث يخلق حالة من الرعب والهلع في قطاع معين من الناس لتحقيق هدف سياسي، أو نشر دعاية أو مظلمة، سواء كان الفاعل يعمل لنفسه بنفسه أو بالنيابة عن مجموعة".

### الإرهاب من منظور الاتفاقيات الدولية:

كما وقد سعت المنظمات والاتفاقيات الدولية إلى وضع تعريف للإرهاب، منها ما يلي: تضمنت اتفاقية جنيف الخاصة بمنع وقمع الإرهاب لعام 1937 م في المادة الأولى على تعريف الإرهاب: " الأعمال الإجرامية الموجهة ضد الدولة والتي يكون من شأنها إثارة الفرع والرعب لدى شخصيات معينة أو جماعات من الناس أو لدى الجمهور".

وعرفت لجنة الإرهاب الدولي التابعة للأمم المتحدة عند وضعها اتفاقية موحدة بشأن إجراءات مواجهة الإرهاب الدولي عام 1980م على أنه: " عمل من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به، يصدر من فرد أو جماعة، سواء كان يعمل بمفرده، أو بالاشتراك مع أفراد آخرين ويوجه ضد الأشخاص، أو المنظمات، أو المواقع السكنية، أو الحكومية، أو الدبلوماسية، أو وسائل النقل و المواصلات، أو ضد أفراد الجمهور العام دون تمييز للون أو جنس أو جنسية، بقصد تهديد هؤلاء الأشخاص أو التسبب في إصابتهم أو موتهم أو التسبب في إلحاق الخسارة أو الضرر، أو الأذى بهذه الأمكنة، أو الممتلكات، أو تدمير وسائل النقل والمواصلات، بهدف إفساد علاقات الصداقة والود بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة، أو ابتزاز تنازلات معينة من الدول في أي صورة كانت."

ونصت كذلك الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام 1998م في الفقرة الثانية من المادة الأولى على تعريف الإرهاب بأنه: " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أياً كانت

<sup>4</sup>شكري محمد عبد العزيز - الإرهاب الدولي - الناشر دار العلم للملايين 1991 م

بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعرض أحد الموارد الوطنية للخطر.<sup>4</sup>

كما وسعت الاتفاقيات الخاصة بمكافحة الإرهاب من مجالات معينة كمجال النقل البحري ومجال النقل الجوي لوضع تعريف للإرهاب وحصره بأنشطة معينة مهددة لقطاع معين، وهو ما سيتم مناقشته لاحقاً عند الحديث عن الإرهاب الجوي خصوصاً.

### تعليق الباحث على هذه التعريفات:

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

ومع اختلاف التعريفات الواردة إلا أننا نلاحظ اجماعهم على ثلاثة عناصر وردت في التعريفات وهي:

أ. استعمال القوة والتهديد والعنف.

ب. تهدف إلى إشاعة الذعر والترجيع بين الأمنيين لتحقيق غرض غير مشروع.

ج. قد يكون الفاعل شخص أو جماعة أو دولة، والمتضرر كذلك.

### ثانياً: خصائص وسمات الإرهاب:

ظهرت الكثير من المنظمات الإرهابية تقوم بممارسة ذات الأعمال الإرهابية واشتهرت على اختلاف أهدافها منها ما هو سياسي، أو ديني، أو مالي، أو عرقي، حيث يتكون التنظيم من تجمع بشري ينمو بشكل سري من خلال هيكلية محددة تتطور بمراحل متتالية وتعتنق كوارد التنظيم فكراً مغايراً ومتطرفاً عن الفكر السائد في الدولة، بحيث يسعون بأساليب سرية ومتنوعة إلى تغيير الوضع القائم في الدولة بالقوة والعنف.<sup>5</sup> وعلى أية حال، ومع اختلاف التنظيمات الإرهابية المنتشرة في الوقت الحالي في البلدان العربية

4. مكتبة جامعة الدول العربية: أقرّ الاتفاقية مجلس الوزراء الداخلية العرب في 7/1/1998 والتي تهدف الى تحقيق تكامل الامن العربي <http://www.lasportal.org>

5 قطب طارق محمد: مرجع سابق، ص21.

والتي تتخذ أسماء مختلفة وتدعي الإسلام، فإن للعقلية الإرهابية ذات السمات والخصائص سواء وقعت من جماعة معينة أو جماعة أخرى وهي<sup>6</sup>:

الجريمة الإرهابية تتطوي على إحداث حالة من الذعر العام باستخدام الوسائل القادرة على إشاعتها من خلال طبيعتها المنشئة لخطر عام كالانفجارات، واستخدام الأسلحة النارية، والتدمير، والتخريب لوسائل النقل والمنشآت وغيرها. إن موضوع جريمة الإرهاب أفعال رمزية ترتكب بقصد إحداث تأثير سيكولوجي أكثر منه مادي. وقد وضع الباحثون عدة معالم تساعد على فهم متى يكون الفعل إرهابياً على النحو المبين.

**الباعث والغاية:** الهدف من وراء الجريمة الإرهابية أياً كانت هو إثارة الفزع، بحيث يكون الغرض الأساسي تحقيق غاية الجماعة المنتمي لها وليس تحقيق غرض شخصي.

**جسامة النتيجة:** دائماً ما يسعى الإرهابيون إلى تحقيق أكبر قدر من الخسائر المادية والبشرية، فكلما زادت جسامة نتيجة العملية الإرهابية كلما ذاع صيت الجماعة الإرهابية ويظنون بذلك إمكانية رضوخ الدولة لمطالبهم المتطرفة.

**الدعاية والإعلان:** إن الإرهابيين يتخذون نهج الدعاية والإعلان للجماعة الإرهابية فغالباً ما نشاهدهم يسوّقون لأنفسهم في المواقع الالكترونية ومواقع التواصل الاجتماعي، على عكس المجرمين العاديين الذين يعملون في الخفاء.

وفي رأي الباحث أن للإرهاب خصائص أخرى وهي:

أ- لا يرتبط الإرهاب بأي ديانة أو جنسية أو منطقة جغرافية معينة، فهو يضرب بعرض الحائط كافة القيم الإنسانية والتي فُطرت عليها البشرية.

ب- يتخذ الإرهاب في الوقت الحالي شكلاً وهدفاً معيناً، وهو محاربة دولة بعينها، أو نظام حكم بعينه، على عكس الماضي - قبل أحداث 11 سبتمبر - حيث كان يوجه إلى أشخاص أو جالية معينة.

ت- تمول الجماعة الإرهابية عن طريق نشاطات غير مشروعة يقوم بها أعضاء التنظيم من الإتجار بالبشر، والمخدرات وغسيل الأموال وتجارة السلاح.

6 الكندي سعيد عبيد سيف: جرائم الإرهاب في التشريع الاماراتي ومواجهتها تشريعياً وامنياً سلسلة الرسائل الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي 2015 م ص 21

ث- يعتمد التنظيم الإرهابي على هيكلية معقدة يصعب تدميره بشكل كامل للوهلة الأولى، حيث تساعدهم الهيكلية المعقدة على إضفاء نوع من السرية على عملياتهم الإرهابية.

### الفرع الثاني: ماهية الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي:

يعد قطاع النقل الجوي من أهم الروافد الاقتصادية للدولة، علاوة على اعتباره أهم عنصر في السياحة الوطنية لاستغلاله من قبل السياح للوصول إلى وجهتهم، وقد تعرض النقل الجوي في عدة دول لعدد من الأعمال الإرهابية ما جعل المجتمع الدولي ينص على الأعمال الإرهابية المهددة للنقل الجوي في اتفاقيات دولية وأهم تلك الاتفاقيات هي اتفاقية طوكيو 1963م، اتفاقية لاهاي 1970م، اتفاقية مونتريال 1971م والبروتوكول المعدل لها. سوف يتم الحديث في هذا المطلب عن أقدم عمل إرهابي وجه ضد الطيران المدني وهو اختطاف الطائرات (أولاً)، ثم سيتم بيان الأعمال غير القانونية الأخرى والتي تعتبر من قبيل الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ومنشأته (ثانياً).

### أولاً: اختطاف الطائرات:

درج الفقه على استخدام مصطلح "اختطاف الطائرات" للدلالة على الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وهي في حالة طيران، وتعتبر أول معاهدة دولية عالجت هذه الجريمة هي معاهدة طوكيو 1963م.

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

الدولية (أ)، وقد نصت الاتفاقيات على عقوبة هذه الجريمة كذلك فقد جرمتها التشريعات الداخلية على حد سواء (ب).

#### أ - أركان جريمة اختطاف الطائرات:

لقيام جريمة اختطاف الطائرة لابد من توافر أركان نصت عليها الاتفاقيات الدولية حتى يمكن تطبيق تلك الاتفاقيات على الواقعة، وهذه الأركان هي كالآتي:

#### (أ) الركن الشرعي:

ويقصد به الصفة غير المشروعة سواء كان فعلاً أو امتناعاً ولتحقيق هذه الصفة ينبغي أن يندرج السلوك لنص تجريم وليس لسبب إباحة. وقد نصت الاتفاقيات الدولية - طوكيو ولاهاي ومونتريال - على ضرورة انعدام الصفة الشرعية للفعل المرتكب على متن الطائرة. ويعني ذلك أن الأوامر التي تصدر ممن له صلاحيات التحكم بالطائرة كقائدها أو الطاقم تعتبر أوامر شرعية للحفاظ على سلامة الطائرة ومن عليها. ولكن قد يخالف قائد الطائرة أوامر برج المراقبة فهل يعتبر في هذه الحالة خاطئاً للطائرة؟

بتطبيق المبادئ العامة في الاتفاقيات الدولية لا يعتبر قائد الطائرة خاطئاً لها في حال مخالفته لأوامر برج المراقبة ذلك لان قائد الطائرة يستند إلى أساس قانوني يمنحه سلطة التحكم بالطائرة متى ما كانت هذه المخالفة مبنية على أساس حماية الطائرة ومن عليها دون قصد اختطافها، ومتى تحقق قصد الاختطاف اعتبر قائد الطائرة مرتكباً لجناية اختطاف الطائرة ويعاقب طبقاً للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

وتحقق الصفة غير المشروعة في حال قيام شخص ليس له صفة اصدار الأوامر أو التحكم بالطائرة في فرض رقابته عليها وسلب القيادة من قائدها الأصلي.<sup>7</sup>

#### (ب) الركن المادي:

يتحقق الركن المادي للجريمة بوقوع السلوك الإجرامي وحصول النتيجة الضارة لهذا السلوك، حيث يكون إما بالاعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوافر العلاقة

7 الحديثي عبد العزيز شعبان خالد: أحكام جريمة اختطاف الطائرات مجلة العلوم القانونية والسياسية كلية القانون والسياسة جامعة ديالى العدد الأول ص 2

السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة. ويقع الركن المادي لجريمة اختطاف الطائرات بوقوع الأفعال التالية<sup>8</sup> والتي نصت عليها الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن:

1- استعمال القوة أو التهديد باستخدامها، حيث يجبر المختطف قائد الطائرة و من عليها بالانصياع لأوامره وغالباً ما يحدث ذلك باستخدام القوة ممثلة بالأسلحة وغيرها من وسائل القوة و التهديد.

2- ارتكاب الفعل على متن الطائرة، وبذلك نصت اتفاقية لاهاي 1970م أن يقع الفعل على متن الطائرة، و هو نص يجب تعديله حيث أن الوسائل الحديثة المستخدمة في اختطاف الطائرات قد تحدث من أشخاص ليسوا على متن الطائرة، أو قد يكون المشارك بالفعل خارج المقصورة، و مثال عليه لو حلقت الطائرة المدنية فوق منطقة حرب و تم اختطافها من قبل طائرات عسكرية، فهذه الحالة لا تجد حلا لها في الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن.

3- أن يقع الفعل غير المشروع أثناء فترة الطيران، حيث نصت اتفاقية لاهاي 1970م على ان فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي تم فيها اغلاق كل أبواب الطائرة الخارجية بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم، و يعني ذلك أن أي فعل يوجه للطائرة بغرض الاستيلاء عليها و هي واقفة على أرضية المطار لا يعد جريمة اختطاف الطائرة المجرمة وفقاً للاتفاقيات الدولية ، و لكن قد تنطبق عليه نصوص التجريم الوطنية للدولة.

4- الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها، وهو العنصر الأساسي في الركن المادي والفعل المكون للجريمة بأن يصل المختطف إلى درجة الاستيلاء على الطائرة وفرض أوامره على الطاقم والركاب.

### (ج) الركن المعنوي:

يأخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي، أي بتوافر العلم والإرادة، فينبغي أن ينصرف علم الجاني - فاعلاً أصلياً أو شريكاً- إلى عناصر السلوك الإجرامي، وأن تتجه ارادته

<sup>8</sup> الحديثي عبد العزيز شعبان خالد: مرجع سابق، ص 2 - 2.



إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة، أياً كان السبب وراء ذلك سواء قصد بذلك ارباب الركاب أو مجرد المزاح إذ أن ذلك يخلف الرعب والذعر بين الركاب، ولكن يجب الأخذ بالاعتبار أن تتجه نيته إلى الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها، فإن كانت نيته هي السرقة أو سلب الأموال أو الانتحار فلا تقع الجريمة وإن كانت تشكل جريمة أخرى مستقلة.<sup>9</sup>

#### (د) الركن الدولي:

لا تقع جريمة خطف الطائرات (الجريمة الدولية) إلا إذا كان الطيران دولياً أي متجه من دولة إلى أخرى، فهو لا يقع في مجال الطيران الداخلي، وإن كان ذلك يشكل جريمة أخرى تجرمها التشريعات الداخلية للدول. ويشترط الركن الدولي للجريمة حتى يمكن تطبيق الاتفاقيات الدولية والعقوبات التي نصت عليها.<sup>10</sup>

#### ب - عقوبة جريمة خطف الطائرات في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية:

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

#### (أ) عقوبة جريمة اختطاف الطائرات في الاتفاقيات الدولية:

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

<sup>9</sup> الحديثي عبد العزيز شعبان خالد: مرجع سابق، ص3.

<sup>10</sup> الجمل حازم حسن: الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون.

وقد تنبه المجتمع الدولي إلى ضرورة فرض عقوبة على هذا الفعل للحد من آثاره السيئة، وبذلك نصت المادة الثانية من اتفاقية لاهاي على أن: " تتعهد كل دولة متعاقدة بإخضاع مثل هذه الجناية لأقصى أنواع العقوبات." فإن لم ترغب الدولة التي هبطت فيها الطائرة محاكمة الجاني وجب عليها تسليمه إلى الدولة المسجلة فيها الطائرة وفق قواعد التسليم في الدولة واتفاقيات تسليم المجرمين الدولية.<sup>11</sup>

أما اتفاقية مونتريال قد جاءت وأكدت على ما نصت عليه اتفاقية لاهاي، ونصت في مادتها الثالثة على أن: " تتعهد كل دولة متعاقدة بإخضاع الجنايات الواردة بالمادة (1) للعقوبات الصارمة." وهو ذات النص الذي جاءت به سابقاً اتفاقية لاهاي وأن اختلفت صياغته، وهو ما يؤكد تشديد العقوبة.

أخذ المشرعون في العالم اتجاهين في تجريم فعل خطف الطائرات:

#### الاتجاه الأول: إصدار قانون جديد يعاقب على جريمة خطف الطائرات

ومن الدول التي عالجت جريمة الاختطاف بقانون مستقل عن قانون العقوبات في قانون الطيران المدني السوري رقم (6) في العام 2004:

مادة - 174 مع عدم الإخلال بالعقوبات الاشد المنصوص عليها في القوانين النافذة يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة من خمس إلى خمس عشرة سنة:

أ- كل من اقدم بالقوة او بالتهديد بالاستيلاء على طائرة او السيطرة عليها.

ب- كل من اقدم على عمل من اعمال العنف ضد شخص على متن الطائرة وهي في حالة الطيران، اذا كان من شان هذا العمل تعريض سلامة الطائرة للخطر.

ج- كل من اقدم باي وسيلة مادية او غير مادية على تدمير طائرة في الخدمة أو أحدث بها تلفا جعلها عاجزة عن الطيران.

د- كل من اقدم على وضع مادة او جهاز على طائرة في حالة الخدمة من شأنه احتمال تدميرها، او تعريض سلامتها او سلامة من عليها للخطر.

هـ - كل من اقدم على تدمير او تخريب منشآت الملاحة الجوية، بشكل يؤدي الى تعريض السلامة الجوية للخطر.

<sup>11</sup> رفعت أحمد محمد: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وقرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، ص32.

و- كل من اقدم على سرقة معدات او تجهيزات تابعة للملاحة الجوية او اي اجهزة او الات لازمة لتأمين سلامة الطيران.

ز- كل من شارك مع اي شخص ارتكب او شرع في ارتكاب اي من الافعال السابقة. ومن الدول الأخرى التي نصت على جريمة خطف الطائرات في قانون مستقل المملكة البريطانية المتحدة، فقد أصدرت قانون اختطاف الطائرات لسنة 1971م بغرض تنفيذ اتفاقية لاهاي لسنة 1970م ونصت المادة الأولى على تعريف جريمة اختطاف الطائرة: " كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يستولي على الطائرة أو يمارس السيطرة عليها باستعمال القوة أو التهديد من أي نوع كان يعتبر مرتكباً جريمة اختطاف الطائرات أيّاً كانت جنسيته وأياً كانت دولة تسجيل الطائرة."

وقد حددت الفقرة الاولى من المادة الثانية عقوبة هذه الجريمة أو التحريض عليها أو المساعدة عليها بالسجن المؤبد، إلا ان هذا القانون لم ينص على الشروع في الجريمة كما فعلت اتفاقية لاهاي.

#### **الاتجاه الثاني: تعديل قانون العقوبات ليتضمن جريمة اختطاف الطائرات**

سعت بعض الدول إلى تعديل قانونها العقابي ليشمل جريمة اختطاف الطائرات، و منها دولة مصر حيث اصدر المشرع المصري القانون رقم (28) لسنة 1981م يعنى بحماية و سلامة الطيران المدني إلا أنه لم ينص صراحة على جريمة اختطاف الطائرات، و قد تلافى هذا القصور بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات و الاجراءات الجنائية في عام 1992م، حيث نص في المادة(88) من القانون رقم(97) لسنة 1992م على جريمة اختطاف وسيلة من وسائل النقل اذ نص على ما يلي: " يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها لخطر ... "

#### **ثانياً: الاعتداء على سلامة الطيران المدني ومنشأته:**

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات هي الجريمة الإرهابية الوحيدة المهددة للنقل الجوي المدني، ولكن هناك جرائم واعتداءات أخرى يتعرض لها النقل الجوي نصت عليها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، ومن هذه الجرائم ما يلي:

### (أ) أعمال العنف الموجهة ضد شخص على متن الطائرة:

تتطلب هذه الصورة من صور الاعتداء على سلامة الطيران المدني أن يكون الجاني على متن طائرة وأن يقوم بعمل مادي من أعمال العنف ضد أي شخص آخر على متن الطائرة، ويشترط كذلك ان تكون الطائرة بحالة طيران، شريطة أن تكون من شأن هذه الأعمال تعريض سلامة الطائرة للخطر بأي شكل كان.

وقد نصت اتفاقية لاهاي على ذلك في الفقرة الأولى من المادة الأولى: " أ. نفذ عملاً من أعمال العنف ضد أي شخص على متن أية طائرة أثناء طيرانها إذا كان مثل هذا العمل يهدد بالخطر سلامة تلك الطائرة" ..

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

ليس من لضروري في هذه الصورة أن يكون الفاعل موجوداً على متن الطائرة بل يجب أن تكون الطائرة في الخدمة وقد أوضحت المادة 181 في الفقرة (أ) و (ب) من قانون الطيران المدني السوري أنّ:

أ- تعتبر الطائرة في حالة الطيران في اي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها اغلاق جميع ابوابها الخارجية بهدف الاقلاع بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح اي من هذه الابواب من اجل مغادرة الركاب لها، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها حيال الطائرة والاشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.

ب- تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء اعداد الطائرة للطيران من قبل عناصر الخدمات الارضية او من قبل طاقم الطائرة ولغاية 24 ساعة بعد اي هبوط، وتمتد فترة الخدمة على اي حال الى كامل المدة التي تكون الطائرة خلالها في حالة طيران، كما عرفت في الفقرة (ا) من هذه المادة.

### (ج) وضع جهاز أو مادة من شأنها تدمير الطائرات أو إتلافها:

نص المشرع السوري على هذه الجريمة في المادة 174 - مع عدم الاخلال بالعقوبات الاشد المنصوص عليها في القوانين النافذة يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة من خمس الى خمس عشرة سنة: كل من أقدم على وضع مادة او جهاز على طائرة في حالة الخدمة

من شأنه احتمال تدميرها، أو تعريض سلامتها أو سلامة من عليها للخطر وهو مطابق للفقرة (ج) من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال: "وضع أن التسبب في وضع داخل الطائرة القائمة في الخدمة بأية طريقة كانت جهازاً أو مادة من أجل تدمير تلك الطائرة أو إلحاق أضرار بها بطريقة تفقدها المقدرة على الطيران أو يتسبب في إلحاق أضرار بها بطريقة تهدد سلامتها أثناء الطيران."

#### (د) إتلاف منشآت الملاحة الجوية:

لقد اكدت الفقرة (هـ) من المادة 174 من قانون الطيران المدني السوري على هذه الجريمة، وكذلك الفقرة (د) من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال، فقد يستهدف الجاني منشآت الملاحة.

قانون الطيران المدني السوري: "أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو ان يدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأعمال احتمال تعرض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.

شريطة أن تكون هذه الأعمال من شأنها تعريض سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر، وهذه الأعمال وإن كانت لا ترتبط بالطائرة ارتباطاً وثيقاً إلا أنها من شأنها شل حركة الطيران المدني وتدخل ضمن الفكر العام للجريمة الإرهابية حيث أن تخريب منشآت الطيران من شأنه إثارة القلق والرعب وزعزعة الاستقرار، ولا يشترط في تخريب منشآت الملاحة الجوية أن يكون الجاني على متن الطائرة.

يمكن أن تحدث هذه الجريمة بالنشاط الايجابي للجاني، كذلك يمكن أن تحدث بالامتناع عن القيام بالواجب كما لو قام أحد موظفي المطار بالعبث بغرفة التحكم وتوجيه الطائرات أو بإضاعة ممرات الهبوط والإقلاع أو الامتناع عن اضاءتها ويلزم أن تؤدي هذه الأعمال إلى تعريض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران.

### (هـ) الإدلاء بمعلومات كاذبة تعرض طائرة وهي في حالة طيران للخطر:

نصت الفقرة الثانية من المادة (176) من قانون الطيران المدني السوري على هذه الجريمة وأكدت عليها الفقرة (هـ) من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال، ويجب لقيام هذه الصورة أن يكون الجاني عالماً بأن معلوماته كاذبة، مثل أن يبلغ بوجود قنبلة على متن الطائرة وهي في حالة طيران ويجبرها على الهبوط الاضطراري ويثير الرعب لدى الطاقم والركاب، ويجب كذلك أن تكون هذه المعلومة لو صحت أن تعرض الطائرة للخطر.

### (و) عقوبة الجرائم:

يعاقب بالجرائم التي ذكرتها المادة (174) من قانون الطيران المدني السوري والمادة الأولى من اتفاقية مونتريال، بالحبس المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب عمداً الجرائم المذكورة أو اشترك في ارتكابها أو شرع فيها، وذلك حسب ما نصت عليه المادة (174) من قانون الطيران المدني السوري<sup>12</sup>.

### المطلب الثاني: مفهوم وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي

اختلفت التشريعات الداخلية المنظمة للطيران المدني في تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي، فحين يراها البعض مسؤولية عقدية قائمة على عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل الجوي والراكب، يراها آخرون مسؤولية تقصيرية قائمة على أركانها الثلاث الخطأ والضرر والعلاقة السببية. مما دفع المجتمع الدولي لضرورة إبرام اتفاقيات دولية موحدة للنقل الجوي الدولي، وتباينت مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لهذه الاتفاقيات إلى ثلاثة أراء: الرأي الأول: هو الرأي الذي أخذت به اتفاقية وارسو، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تعاقدية، قائمة على أساس العقد المبرم بين الناقل والراكب، وتتعقد المسؤولية في

<sup>12</sup> المادة (174) من قانون الطيران المدني السوري: "يعاقب بالأشغال الشاقة من خمسة إلى خمسة عشر سنة .... والمادة (175): يحكم على الفاعل بالإعدام إذا تسبب أحد الأفعال المنصوص عليها في الماد السابقة بموت شخص أو أكثر. ويعتبر الشروع في ارتكاب الجرائم المنصوص عنها كالجريمة التامة سواء اكان الفعل المؤلف لها تاماً او ناقصاً او مشروعاً فيه."

مواجهة الأول بمجرد الإخلال بالالتزام التعاقدى لأنه التزام بتحقيق نتيجة، وعليه لا يستطيع الناقل دفع المسؤولية إلا بإثباته السبب الأجنبي.

الرأي الثاني: يؤسس المسؤولية على أساس الخطأ التقصيري الذي يجب على المضرور إثباته.

الرأي الثالث: بنى هذا الرأي مسؤولية الناقل على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية بقوة القانون متى ما وقع الضرر وتم إثباته مع قيام علاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل، ولا يستطيع الناقل عندها التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة فعل المضرور.

ورغم وجود الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، إلا أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي لا زالت نقطة خلاف في المجتمع الدولي وذلك ما سنناقشه في هذا المبحث.

وعلى أية حال يقتضي تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب البحث عن الطبيعة العقدية لهذه المسؤولية والتي تبنتها اتفاقية وارسو (الفرع الأول)، وما إذا كانت قائمة على أسس قانونية أخرى كما يتبين من خلال التوجهات اللاحقة لاتفاقية وارسو (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية وارسو:

تبنت اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة 1929م فكرة "المسؤولية العقدية للناقل الجوي" وعليه يجب أن يتوافر العقد بداه لقيام هذه المسؤولية، وقد نص القانون التجاري السوري في المادة 129:

"عقد النقل عقد يلتزم الناقل بمقتضاه مقابل أجر بأن يقوم بوسائطه الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر"، وبناء على هذا التعريف يمكن بيان عقد النقل الجوي على أنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يدعى "الناقل" في مواجهة شخص آخر يسمى "المسافر" أو "الشاحن" بنقله أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد. وعليه فإن أطراف عقد النقل الجوي هما الناقل والمسافر أو الراكب. إن عقد النقل الجوي لا يختلف من حيث أركانه وتكوينه عن باقي العقود، حيث لا بد من توافر الشروط الموضوعية العامة في العقود من رضا ومحل

وسبب. سيناقش هذا المطلب طبيعة عقد النقل الجوي والالتزامات الناشئة عنه (أولاً)، ومن ثم أطراف عقد النقل الجوي (ثانياً).

**أولاً: طبيعة عقد النقل الجوي والالتزامات الناشئة عنه:** تقتضي دراسة عقد النقل الجوي بيان طبيعته القانونية (أ) ومن ثم معرفة الالتزامات المترتبة على عاتق كل من أطراف العقد (ب).

#### أ - الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوي:

لا يختلف عقد النقل الجوي عن العقود الأخرى، وبما أنه عقد فيجب ان تتوفر فيه الشروط الموضوعية للعقود، من رضا ومحل وسبب.

ينعقد التراضي في عقد النقل الجوي باقتران الإيجاب بالقبول، ويعتبر الناقل الجوي في حالة إيجاب دائم كونه يقدم العروض لعامة الناس، أما القبول وهو الصادر من طرف الراكب بقبوله عرض الناقل الجوي في نقله من مكان إلى آخر مقابل أجر محدد.

وعن المحل في عقد النقل الجوي فهو نقل الأشخاص وأمتعتهم من مكان لآخر، ويجب أن يكون المحل مشروعاً، فلا يجوز للناقل أن يحمل معه مواد ممنوعة وخطيرة، وهذا ما أكد عليه المشرع السوري في نص المادة (70) من قانون الطيران المدني السوري حيث نص على الأشياء الجائز نقلها شريطة أخذ الموافقة المسبقة من السلطة المختصة، وإن خالف ذلك يعتبر مسؤولاً، ومنها الاسلحة والذخائر، المواد النووية، والغازات السامة.

أما السبب في عقد النقل الجوي هو سبب مباشر يقتضي بأن يكون سبب التزام الناقل هو دفع الراكب لأجرة النقل، وسيكون مقابل دفع هذه الاجرة والالتزام بدفعها سبباً لالتزام الناقل في مواجهة الراكب لإتمام عملية النقل\*. ومن حيث خصائص عقد النقل الجوي فهو يتميز عن غيره من العقود كونه عقداً رضائياً، وعقد اذعان، علاوة على كونه عقداً تجارياً.

#### (1) عقد النقل الجوي عقد رضائي:

يقصد بالعقد الرضائي هو العقد\* الذي يتم إبرامه بمجرد توافق القبول بالإيجاب، فهو لا

\* بشار باسمينة: مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، ط1، 2013م، ص30.

\*\* أحمد عبد الخالق حسن: مصادر الالتزام، اكااديمية شرطة دبي، ط1، 2003م، ص30.



يستلزم لكي يقوم العقد أن تظهر الإرادة بشكل معين. وعليه لا يشترط في العقد شكلاً معيناً، فالوثائق الصادرة عن الناقل الجوي - كتذكرة السفر أو استمارة الأمتعة - لا تعدو كونها لازمة للإثبات العقد، وقد أكدت على ذلك اتفاقية وارسو\* في المواد (3/2) (4/4) (2/5) حيث تعد تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل حجة على إبرام العقد، وعلى شروطه حتى يقوم الدليل على عكس ذلك، كما أن العقد يبقى قائماً وخاضعاً لأحكام الاتفاقية حتى مع عدم وجود هذا المستند أو ضياعه\*\*. لا يلزم كون العقد من العقود الرضائية أن يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل أو أحد تابعيه، أو أن يلتزم الراكب بوضع نفسه تحت تصرف الناقل، فهو ليس من العقود العينية أي أن التسليم لا يعد شرطاً لانعقاد العقد، وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزاماته التي ترتبت على عاتقه بموجب عقد النقل\*\*\*.

## (2) عقد النقل الجوي عقد اذعان:

عقد الاذعان هو العقد الذي يتم بين طرفين أحدهما قوي لاحتكاره سلعة أو خدمة ضرورية كالنقل، والطرف الآخر ضعيف يجد نفسه مضطراً لقبول هذه السلعة أو الخدمة، فيملي عليه الطرف القوي شروطه في صيغة عقد مطبوع مسبقاً يرضخ لها الطرف المضطر ولا يحق له مناقشتها أو تعديلها. ويمكن القول ان الشروط المطبوعة على تذكرة السفر أو استمارات نقل الأمتعة تجعل من عقد النقل الجوي عقد اذعان.

\*اتفاقية وارسو 1929م:

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

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

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

\*\*المطيري وضحة فلاح: (رسالة ماجستير) مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، جامعة الشرق الاوسط، 2011، ص18.

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

وعليه يعتبر عقد النقل الجوي عقداً رضائياً بالرغم من وضوح صفة الاذعان فيه، كغيره من العقود الذي ينشأ بمجرد ارتباط الايجاب بالقبول وإن كان أحد اطرافه ضعيف لا يمكنه لوقوف على قدم المساواة مع الناقل، إلا ان المشرع يتدخل لتخفيف هذا الحد من عدم المساواة، وقد قيد المشرع السوري حرية الناقل الجوي في م 150 من قانون التجارة السوري لعام 2007

" يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية." وأكدت عليه أيضاً اتفاقية وارسو في المادة (23): "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه المعاهدة يكون باطلاً..".

### (3) عقد النقل الجوي عقد تجاري:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود التجارية، وذلك لما نص عليه المشرع السوري في المادة السادسة من القانون التجاري رقم (33) لعام 2007 والتي حدد بها الأعمال التجارية "تعد من الأعمال التالية أعمالاً تجارية بحكم ماهيتها: مشروع النقل برّاً أو جواً وعلى سطح الماء". ولا خلاف على الطبيعة التجارية لعقد النقل الجوي بغض النظر عن الشخص القائم بعملية النقل ان كان شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً و إذا كان عقد النقل الجوي تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى باشره على شكل مشروع، فإنه لا يكون كذلك بالنسبة للمسافر أو الشاحن إلا اذا كان تاجراً أو كان النقل بمناسبة تجارته.<sup>13</sup>

### (4) الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يعتبر عقد النقل الجوي للركاب من العقود ذات الاعتبار الشخصي، أي أن لكل من أطرافه اعتبار في العقد، فلا يجوز للمتعاقد مع الناقل الوارد اسمه في تذكرة السفر أن يتنازل عنها للغير لأنها تكون اسمية عند الإصدار، ولو أراد ذلك يجب عليه ان يقدم طلباً للناقل، ولأخير كامل الحرية في قبول أو رفض الطلب.<sup>14</sup>

### ب- الالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي للركاب:

<sup>13</sup>الزعيم هيثم: قانون الأعمال مرجع سابق

<sup>14</sup> الشيخ احمد ابراهيم: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929م و مونتريال 1999 م ، دار النهضة العربية، 2009 م ص 117.

يعد عقد النقل الجوي من العقود الملزمة للجانبين، ومتى انعقد صحيحا رتب التزامات على عاتق الناقل الجوي (أ) ومن جهة أخرى رتب التزامات على عاتق الراكب (ب) (أ) التزامات الناقل الجوي:

يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل الجوي، وكذلك اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، وتتلخص هذه الالتزامات فيما يلي:

(1) إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يلتزم الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية، وهو ما أكد عليه المشرع السوري في قانون الطيران المدني السوري: " يجب ان تتوفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه .....: د- أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات التي تقرها دولة التسجيل علاوة على ما تحدده السلطة المختصة".

كذلك يلتزم الناقل بالقيام بالصيانة الدورية اللازمة للطائرة، حيث نص المشرع السوري في قانون الطيران المدني السوري في المادة 47:

1- يلتزم مستثمر أية طائرة مسجلة في الدولة ألا يقوم بتشغيلها في النقل الجوي التجاري أو الاعمال الجوية، ما لم تتم صيانة الطائرة. " .... وإن تقاعس الناقل الجوي في إعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية أو امتنع عن تنفيذ هذا الالتزام وترتب عليه إلغاء الرحلة، أصبح ملزماً بتعويض المسافر عن الضرر الذي تعرض له جراء ذلك.

(2) اصدار تذكرة السفر للراكب:

يلتزم الناقل الجوي بمجرد إبرام عقد النقل الجوي أن يزود الراكب بتذكرة السفر، مبينا فيها بعض البيانات الإلزامية، منها مكان وتاريخ إصدارها، مطار الإقلاع ومطار الوصول، المحطات التي ستهبط بها الطائرة، واسم وعنوان الناقل الجوي، إلى جانب غيرها من البيانات التي أكدت عليها اتفاقية وارسو في مادتها الثالثة الفقرة الأولى: " يتعين على الناقل عند نقل الركاب أن يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات الآتية: أ-مكان وتاريخ اصدارها.

ب- نقطتي القيام والوصول.

ج- المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في أن يشترط أن يكون في وسعه تعديلها في حالة الضرورة وذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية عن النقل.

د- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

هـ- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في هذه المعاهدة."

### (3) الالتزام بضمان سلامة الركاب:

يعد هذا الالتزام جوهر الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي، حيث يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب منذ إقلاع الطائرة إلى هبوطها أرض المطار المتفق عليه، وهذا ما أكد عليه المشرع السوري في نص المادة (17) من قانون الطيران المدني السوري: " قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها اثناء فترة الطيران...."، ونصت اتفاقية وارسو على هذا الالتزام في المادة (11): " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي اذى بدني آخر يلحق بالراكب. ". وبالمقارنة بين النصوص سالفة الذكر، نرى ان المشرع السوري عقد المسؤولية في مواجهة قائد الطائرة، إلا ان اتفاقية وارسو\* جعلت الناقل الجوي- شركة الطيران - المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالركاب، وبذلك جعل المشرع السوري المسؤولية المدنية عن الأضرار الحاصلة للركاب مسؤولية شخصية في مواجهة قائد الطائرة وحده دون شركة الطيران، وهو أمر يحتاج إلى تعديل تشريعي.

### (4) التزام الناقل باحترام ميعاد النقل:

يجب أن يحترم الناقل ميعاد النقل المتفق عليه في عقد النقل الجوي، وإخلاله بذلك يترتب عليه التزامه بتعويض الأضرار الناشئة عن التأخير. وبذلك صدر الطعن رقم (128) (144) لسنة 2005م عن المحكمة الاتحادية العليا في دولة الامارات العربية المتحدة، إذ وضعت قاعدة مفادها أن التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل هو التزام بتحقيق

نتيجة، ومؤدي ذلك مسؤوليته عن الأضرار التي تترتب نتيجة إخلاله بهذا الالتزام والتأخير في نقل الركاب.<sup>15</sup>

### (5) نقل الامتعة الشخصية:

يلتزم الناقل كذلك بنقل الامتعة الشخصية للراكب التي على متن الطائرة، وقد اكدت على ذلك المادة (4) الفقرة الأولى من بروتوكول لاهاي لعام 1955م: "ويلتزم الناقل بنقل الامتعة التي يحملها معه الراكب اثناء السفر"...،

### (ب) التزامات الراكب:

#### (1) دفع اجرة النقل: 16

يعتبر عقد النقل الجوي من عقود المعاوضات، التي يلتزم فيها أحد الأطراف بدفع مبلغ معين مقابل الحصول على السلعة أو الخدمة، وعليه يلتزم الراكب بدفع اجرة النقل كاملة، ولم تنص اتفاقية وارسو على الجزاء المترتب جراء عدم دفع اجرة النقل، ومن ثم يرجع الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق، وحق الناقل في حبس أمتعة الراكب ضماناً لأجرة النقل، علاوة على ذلك منح الناقل حق امتياز على ثمن الامتعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة المترتبة على عملية النقل، وذلك وفق: مادة 8 شروط الآياتا: "جاز للناقل التصرف بالبضاعة كلها أو جزء منها بالبيع في المزاد العلني".

#### (2) حجز مقعد على متن الطائرة:

" دفع أجرة التذكرة وحدها لا تكفي لنقل الراكب من مكان لآخر، و عليه يجب على الراكب أن يحجز مقعداً في الطائرة، لذلك إذا أصر الراكب على صعود الطائرة دون وجود حجز للمقعد فمن حق الناقل منعه من الصعود.<sup>16</sup> من الشروط العامة للآياتا

#### (3) التواجد في المطار في الميعاد:

يقتضي تطبيق عقد النقل الجوي للركاب احترام تعليمات الناقل الجوي بالتواجد في مطار الإقلاع في الوقت المحدد في تذكرة السفر، كون الناقل الجوي ملتزم ايضاً بتعليمات

<sup>15</sup>عيسى بن حيدر: قضاء محكمة تمييز دبي و المحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي و البري، دار النهضة العربية، طعن

رقم 128 و 144 الجلسة المنعقدة في 2005/1/27م

<sup>16</sup>عبد الرحمن ابراهيم: مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات والاتفاقيات الدولية

السلطات المختصة بعمليات الملاحة الجوية، وعليه أن يلتزم كذلك بتعليمات التفتيش والجمارك وغيرها من اللوائح الإدارية المفروضة في المطارات. فإن خالف الراكب هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظاره، ولا مسؤولية عليه حتى و لو أدى ذلك إلى الإضرار بالراكب مراعاة للمصلحة الجماعية للركاب.<sup>17</sup>

### ثانياً: أطراف عقد النقل الجوي:

ينظم عقد النقل الجوي العلاقة القانونية القائمة بين طرفين، وهما الناقل الجوي (أ) والراكب (ب).

### أ- الناقل الجوي:

يعتبر الناقل الجوي هو الشخص المنفذ والمسؤول عن عملية النقل الجوي، حيث يقوم بإبرام العقد مع الراكب ويلتزم نحوه بتنفيذ عملية النقل الجوي<sup>18</sup>، بقوله إنه كل شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع.

وعليه يعتبر ناقلاً جويًا وفق القانون السوري أي شخص طبيعي، أو اعتباري، يستثمر في قطاع النقل الجوي في خدمات نقل الركاب أو البريد أو البضائع. وقد يكون الشخص الاعتباري إما من أشخاص القانون العام كوزارة النقل، أو قد يكون من أشخاص القانون الخاص مستثمراً في قطاع النقل الجوي. ولكن قد يثور إشكال في تحديد وصف الناقل الجوي، في حال التصرف القانوني بالطائرة، كون المشرع السوري أجاز التصرف بالطائرة شريطة موافقة السلطة المختصة، وذلك وفق تصريح المادة (29) من قانون الطيران المدني السوري حيث نصت على إنه:

"لا يجوز التصرف القانوني في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص آخر سواء بالبيع أو الرهن أو الايجار أو أي تصرف قانوني آخر، إلا بعد موافقة سلطة الطيران المدني المختصة، ويبقى مالك الطائرة مسؤولاً في جميع الأحوال عن تشغيلها عملاً بأحكام هذا القانون". وهذا ما أشعل جدلاً في الفقه حول مدى اكتساب المؤجر أو

<sup>17</sup> عبد الحميد عاشور عبد الجواد: الموجز في القانون الجوي دار النهضة العربية 1997 ص 86

<sup>18</sup> بشار ياسمين: مسؤولية الناقل الجوي للركاب دار الكتب العلمية الطبعة الأولى 2013 م ص 30

المستأجر لصفة الناقل الجوي في حال إيجار الطائرة، وذلك ما حدا بالفقه إلى وضع الافتراضات التالية<sup>19</sup>:

### (1) إيجار الطائرة بدون الطاقم:

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

### (2) إيجار الطائرة بطاقمها:

يرى الفقه في هذه الحالة ان كلا من المؤجر والمستأجر يكتسبان صفة الناقل، حيث أن المؤجر يكتسب صفة الناقل الفعلي كون الطائرة مملوكة له بطاقمها، أما المستأجر فيكتسب صفة الناقل المتعاقد الذي أبرم عقد الإيجار وتم النقل بناء على أوامره.

إلا أن المشرع السوري اتخذ موقفا صائبا من الاختلافات الفقهية، كونه عقد المسؤولية لمالك الطائرة مع المستأجر عن تشغيلها، ويقصد بذلك أن يكون مالك الطائرة مسؤولاً بالتضامن عن كل ما تتعرض له الطائرة من أخطار وتتعقد المسؤولية المدنية في مواجهته وذلك سواء كانت الطائرة تحت تصرفه أم تحت تصرف الغير طبقاً للتصرفات القانونية المبرمة طبقاً للمادة 36 من قانون الطيران المدني السوري.

### ب - الراكب:

الراكب أو المسافر هو الطرف الثاني في عقد النقل الجوي، وهو الطرف الذي يتولى إبرام عقد النقل الجوي كون أن الناقل في حالة إيجاب دائم، وقد يتولى إبرام عقد النقل الجوي إما الراكب بنفسه بواسطة نائبه القانوني.

### الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في ظل البروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة وموقف

#### المشرع السوري منها:

لم تحقق اتفاقية وارسو التوازن بين حقوق الناقل والراكب، حيث أنها راعت مصلحة الناقلين على حساب المستغلين للمرفق الجوي وذلك بسماحها للناقل الجوي بالتدخل من

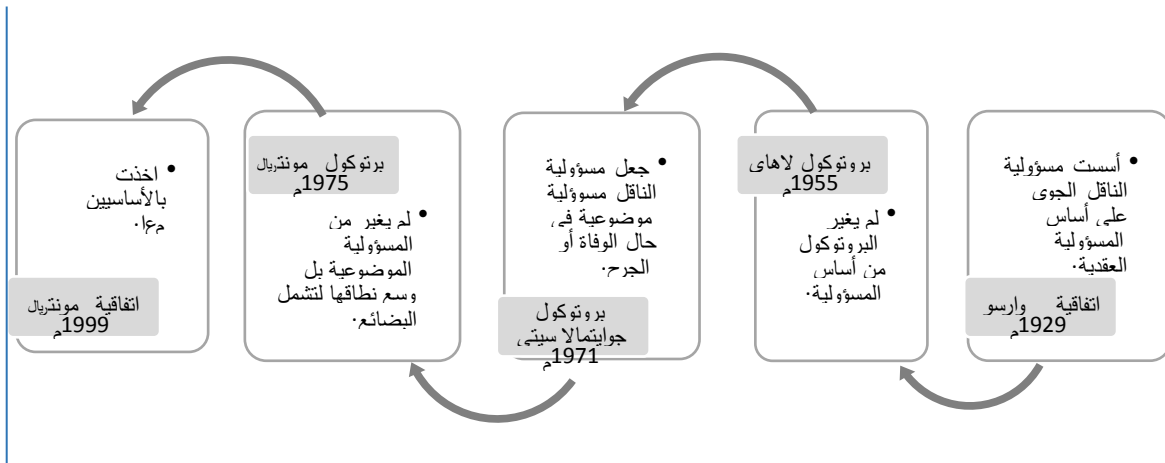
<sup>19</sup>بشار، ياسمينة: مرجع سابق ، ص51.

مسؤوليته بطرق بسيطة، كما أنها حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه مستغلي وسائل النقل الأخرى.

نظراً لذلك ظهرت الحاجة لتعديل نصوص الاتفاقية لتحقيق أكبر قدر من الحماية للركاب، وظهرت بعدها عدة اتفاقيات منها بروتوكول لاهاي 1955م إلا أنه لم يعدل من أساس المسؤولية، وبناء على ذلك هددت الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو بحجة الأساس القانوني للمسؤولية والذي أكد عليه بروتوكول لاهاي ومبلغ التعويض الضئيل اللذان لا يحميان الركاب حماية كافية.<sup>20</sup>

ومن هنا ظهرت الحاجة لإبرام بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م الذي لم يدخل حيز التنفيذ، إلا أنه جعل مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا اثبت ان خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر. وكان آخر تعديل لاتفاقية وارسو هو بروتوكول مونتريال 1975م والذي لم يغير من أساس المسؤولية الموضوعية إلا أنه وسع من نطاقها لتشمل هلاك وتلف البضائع، وحدد حالات دفع المسؤولية عن البضائع على سبيل الحصر.

وأخيراً جاءت اتفاقية مونتريال 1999م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي لتعدل من أساس مسؤولية الناقل الجوي، وقد أخذت هذه الاتفاقية بأساسين لمسؤولية الناقل الجوي (أولاً)، كما سنقف على موقف المشرع السوري من مسؤولية الناقل الجوي (ثانياً). ويمكن اختصار المراحل التي مرت بها مسؤولية الناقل الجوي في الشكل المبين أدناه:



<sup>20</sup> ربيضي عيسى غسان: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وامتعتهم دار الثقافة للنشر والتوزيع 2008 م ص 83.



### أولاً: مسؤولية الناقل الجوي للركاب في اتفاقية مونتريال:

نظراً لما شهدته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها من استياء المجتمع الدولي، جاءت اتفاقية مونتريال لتعدل في مسؤولية الناقل الجوي وقد أخذت بالمسؤولية العقدية المبنية على الخطأ العقدي المفترض في حالتين (أ) كما أخذت بالمسؤولية الموضوعية في حالتين أيضاً (ب)

أ -المسؤولية العقدية في اتفاقية مونتريال: ذكرنا سابقاً أن اتفاقية وارسو أسست مسؤولية الناقل الجوي على أساس عقدي قائم على عقد النقل الجوي المبرم بين الناقل والراكب، وكذلك فعلت اتفاقية مونتريال غير أنها حصرت المسؤولية العقدية للناقل الجوي في حالتين:

(أ) تأخر النقل: <sup>21</sup>

يسأل الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض في حال تأخر في نقل الركاب والبضائع والأمتعة الخاصة بالمسافرين، ويستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية إذا أثبت انه وتابعوه اتخذوا كافة الاجراءات اللازمة لمنع حدوث التأخير، وقد نصت على ذلك المادة (19) من الاتفاقية: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الامتعة أو البضائع بطريق الجو. غير ان الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا اثبت انه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو انه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير."

(Murad V SYRIAN AIR) 2009 م: تتلخص وقائع الدعوى بان السيد رامز مراد قام بشراء تذكرة على الخطوط الجوية السورية على متن الرحلة 1253 (دمشق - بودابست -دمشق) واثناء تواجده في مطار دمشق وفي الوقت المحدد للرحلة فوجئ بإعادته بحجة عدم وجود حجز له على الرحلة والسبب في ذلك بان مكتب السفر قد حجز له على الخطوط الجوية السورية لصالح خطوط الماليف للطيران ولعدم سريان اتفاقية النقل المتبادل بين الشركتين

ما ترتب عليه ضرر مادي ومعنوي وتأخر الراكب بالوصول قد فوت عليه إتمام صفقة عمل كان سيجني منها أرباح بسبب خطأ ليس له فيه يد ولم يكن يتوقعه.

جاء رد الخطوط الجوية السورية في الدعوى المقامة من قبل السيد رامز مراد: بأن الناقل الجوي الدولي يخضع للقواعد الموقعة في اتفاقية مونتريال 1999 والتي تعتبر نافذة في الجمهورية العربية السورية ولا يخضع للقانون المدني السوري ووفق ما ورد في المادة 19 من الاتفاقية المذكورة موجزها أن مسؤولية الناقل الجوي هي التزام بتحقيق غاية وهي وصول الراكب إلى المكان المحدد في عقد النقل، وتقاعسه أو تأخره في تنفيذ التزامه يرتب مسؤوليته عن الضرر الذي ينشأ عن فعله دون الحاجة لإثبات هذا الخطأ من قبل الراكب مالم يثبت الناقل انه وتابعوه اتخذوا كل ما يلزم لتفادي الضرر وأنه كان مستحيلا عليهم تفادي وقوعه.<sup>22</sup> وبما أنه يجب ان يكون هناك حجز مؤكد والذي لا يظهر على نظام الحجز لدى الخطوط الجوية السورية لعدم تفعيل الاتفاقية بين الشركتين وتوقف العمل بها بتاريخ حجز التذكرة ما يعفي الخطوط الجوية السورية من المسؤولية واخراجها من الخصومة وحصرها بمكتب السفر والخطوط الهنغارية .

(ب) الضرر الذي يصيب الراكب في المستوى الثاني:

وضعت اتفاقية مونتريال نظاما ذو مستويين بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب، وما يعنينا هنا هو المستوى الثاني، والذي يكون في الحالة التي يطالب فيها المضرور بتعويض يجاوز مائة ألف وحدة نقد، حيث تكون المسؤولية هنا قائمة على الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل اثبات العكس<sup>23</sup>.

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

<sup>22</sup> إدارة قضايا الدولة دعوى رقم أساس 2011/993 م

<sup>23</sup> غنام، شريف: بحث مسؤولية الناقل الجوي ، مقدم في دورة القوانين و المعاهدات الدولية المنعقدة في الرباط 2014 م ، المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني ص 7.

ب - المسؤولية الموضوعية في اتفاقية مونتريال: تتعدد المسؤولية الموضوعية في مواجهة الناقل الجوي ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر في حالتين على سبيل الحصر:

(أ) الأضرار التي تلحق بالبضاعة:

قد يتسبب خطأ الناقل الجوي في إلحاق الضرر بالبضاعة المشحونة على الطائرة، وتماشياً مع مقتضيات التجارة الدولية منحت اتفاقية مونتريال الطمأنينة للتجار حيث جعلت الأضرار التي تلحق بالبضاعة قائمة على أساس موضوعي لا يحتاج فيه المتضرر إلى إثبات الخطأ ولا يستطيع الناقل التنصل من المسؤولية طالما لم يثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر. وقد أكدت محكمة تمييز دبي على ذلك بالطعن رقم (221) حيث وضعت قاعدة موجزها أن مسؤولية الناقل الجوي عن فقدان البضاعة المنقولة أو تلفها تخضع لاتفاقية مونتريال طالما تم النقل بعد سريان الاتفاقية وانضمام الدولة لها.<sup>24</sup>

( ب ) الضرر الذي يصيب الراكب في المستوى الأول: <sup>25</sup>

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

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي في القانون السوري:

نص المشرع السوري على مسؤولية الناقل الجوي في القانون التجاري السوري رقم (32) لسنة 2007م في المواد و ما يليها، و باستعراض النصوص القانونية، نرى انه قد أسس مسؤولية الناقل الجوي على اساس المسؤولية الموضوعية (أ) ، إلا أنه استثنى ذلك في فرضيتين إذ جعل الخطأ واجب الإثبات ( ب ).

<sup>24</sup> عيسى، بن حيدر: مرجع سابق، طعن رقم 551

<sup>25</sup> أحمد، عبد الفضيل محمد: القانون الجوي الخاص دار الفكر والقانون 2014 م ص402.

أ - المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي: اعتبر المشرع السوري أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية الموضوعية وذلك في حالتين هما  
(أ) الضرر الذي يصيب الراكب:

نصت المادة 150 من قانون التجارة السوري على مسؤولية المستثمر الجوي للركاب عن أي ضرر يصيب الراكب، وقد رجح المشرع السوري مصلحة الراكب كونه الطرف الضعيف في علاقة النقل، حيث جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية حيث اعتبره مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب - وفاة أو جرح أو أي ضرر بدني آخر- سواء كان ذلك أثناء عملية النقل الجوي أو اثناء عمليات الصعود والنزول من الطائرة، وبذلك وسع المشرع السوري من نطاق مسؤولية الناقل حماية الراكب.

( ب ) الأضرار التي تلحق الأمتعة: <sup>26</sup>

يلتزم الناقل الجوي ايضاً بالحفاظ على أمتعة المسافرين والبضاعة لأنها في حوزته وأمانته منذ شحنها على متن الطائرة من مطار الإقلاع إلى تفريغها في مطار الهبوط، وقد جعل المشرع السوري في المادة 139 من قانون الطيران المدني السوري مسؤولية الناقل الجوي موضوعية في حالة هلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة والبضاعة المشحونة على متن الطائرة.

ب - المسؤولية القائمة على الخطأ واجب الإثبات: استثنى المشرع السوري حالتين من المسؤولية الموضوعية وجعل عبء اثبات الخطأ على عاتق المسافر إذا ما حدث اخلال من جانب الناقل الجوي، وهما:

( أ ) الامتعة التي تبقى في حوزة المسافر:

جعل المشرع السوري عبء الاثبات على المسافر بالنسبة للأشياء الشخصية الصغيرة و التي تبقى في حراسة الراكب اثناء السفر، ، حيث أوجب عليه اثبات أن الناقل و تابعوه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر والسبب في ذلك ان الناقل غير ملزم بالحفاظ على الأمتعة غير المسجلة - على عكس الأمتعة المسجلة و التي تكون في حراسته - ولكنه فقط ملزم بتوفير مكان آمن للراكب ليضع فيه أمتعته، فإن فعل ذلك

يكون قد نفذ التزامه تجاه الامتعة الشخصية و على الراكب الذي تضرر في هذه الفرضية إثبات وجود خطأ أو إهمال في جانب الناقل أو تابعيه.<sup>27</sup>

### (ب) النقل بالمجان:

جاء في القانون التجاري السوري على النقل بالمجان على أنه النقل الذي يتم بدون أجره ويكون فيه الناقل غير محترف في النقل، أما في حالة كان الناقل محترفاً يعتبر النقل بمقابل في جميع الحالات حتى وإن لم يكن كذلك. ولا يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث أثناء النقل بالمجان للأشخاص أو البضائع إلا إذا أثبت المضرور وقوع خطأ الناقل أو تابعيه والذي تسبب بدوره بوقوع الضرر.

### المبحث الثاني: شروط انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي:

سبق وأن بينّا التزامات وحقوق أطراف عقد النقل الجوي، وكان جوهر التزامات الناقل الجوي هو الالتزام بسلامة الركاب، وبمخالفة هذا الالتزام يسأل عن تعويض الضرر الذي يلحق بالركاب، وينبغي علينا الوقوف عند حالات انعقاد المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي للركاب باختلاف الضرر الواقع. ويلتزم الناقل الجوي طبقاً لعقد النقل الجوي بضمان سلامة الركاب، أي أنه ملتزم بإيصال الراكب إلى وجهته الأخيرة سليماً معافى وفي الميعاد المحدد، ومتى أحل بذلك قامت مسؤوليته، وأقد أكدت على ذلك الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الشأن، حيث نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن:

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

وأكدت اتفاقية مونتريال 1999م مسؤولية الناقل الجوي في الفقرة الأولى من المادة (17) حيث نصت على أن: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة 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." وتطبيقاً للنصوص السابقة، يتبين لنا شروط انعقاد المسؤولية الثلاثة، وهي:

### المطلب الاول: الحادث الجوي:

لقد اشترطت اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال أن يقع "الحادث الجوي" حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي، إلا أنه وبالاطلاع على اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م نرى هما خلقتا من وضع تعريف للحادث الجوي، الشرط الأهم لتتحقق المسؤولية، وهو ما أثار جدلاً فقهيًا وقضائياً حول وضع تعريف جامع مانع يحفظ حقوق الركاب المستغلين لمرفق النقل الجوي، وبذلك سيتم التطرق لتعريف الحادث الجوي وتأثير العمليات الإرهابية على تعريف الحادث الجوي ( أولاً ) ومن ثم شرط أن يقع الحادث الجوي أثناء عملية النقل الجوي ( ثانياً ) .

**أولاً: مفهوم الحادث الجوي:** لم تحدد الاتفاقيات الدولية معنى "الحادث الجوي" والذي يعتبر وجوده شرطاً لقيام المسؤولية المدنية، وهو الأمر الذي حدا بالفقه إلى البحث عن تعريف مناسب للحادث الجوي، إلا أنه انقسم إلى اتجاهين<sup>28</sup> :  
الاتجاه الأول: وهو اتجاه ضيق، حيث يقتصر مفهوم الحادث على الواقعة الفجائية الناتجة عن عملية النقل والمتربطة باستغلال الطائرة.

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

ظل هذا الاختلاف الفقهي ذو قيمة نظرية فقهية بحثية، منذ إبرام اتفاقية وارسو 1929م وحتى بداية السبعينات من القرن الماضي، إذ أن الاتفاقية كانت تقيم مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض متى أصيب الراكب بضرر، وعلى الناقل متى أراد التخلص من هذه المسؤولية اثبات انتفاء الخطأ من جانبه بإثبات أنه بذل العناية اللازمة.<sup>29</sup> ومع بداية السبعينات من القرن الماضي وظهر مخاطر جديدة للطيران المدني كالعمليات الإرهابية والقرصنة الجوية - إلى جانب المخاطر التقليدية، جعل المشرعين والقضاء والناقلين الجويين بحاجة إلى البحث عن تعريف آخر للحادث الجوي، حيث جعلت المخاطر المستحدثة القضاء يقف حائراً بين ادراجها ضمن مفهوم الحادث الجوي من عدمه، و هل تنهض معه مسؤولية الناقل أم تنتفي. وقد عرف قانون الطيران المدني الفيدرالي للولايات

<sup>28</sup>الشيخ أحمد بن إبراهيم: مرجع سابق، ص 254.

<sup>29</sup>بشار، باسمينة: مرجع سابق، ص 67

المتحدة الأمريكية لعام 1958م الحادث الجوي بأنه: " كل حادثة وقعت أثناء عمل الطائرة في الوقت ما بين ركوب الشخص فيها قاصداً الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة، تسببت في وفاته أو إصابته بإصابة خطيرة كنتيجة لوجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء متعلق بذلك أو تسببت في وقوع خسائر مادية بالطائرة". يلاحظ من خلال التعريف السابق، أن تبني المفهوم الضيق للحادث الجوي و الذي يقتصر على الوقائع الناتجة عن تشغيل الطائرة ، وهذا التفسير المضيق للحادث الجوي يجعل العمليات الإرهابية بمنأى عن مسؤولية الناقل الجوي ، وقد تصدى القضاء في أحكامه إلى هذه الاشكالية و خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية و فرنسا، حيث لم يعد لفظ الحادث مقصوراً على الأعطاب الفنية و الميكانيكية للطائرة و المرتبطة بعملية النقل أو الناشئة عن استغلال الطائرة، بل أصبح المفهوم أشمل و يعني كل واقعة فجائية غير معتادة و تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، أو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن إرادة الشخص المضروب.<sup>30</sup> تعرف اتفاقية الطيران المدني الدولي (ملحق 13) على أنه حدث مرتبط بتشغيل الطائرة، والذي يحدث من وقت صعود أي شخص إلى الطائرة بنية الطيران على أن يكون هناك: أ- شخص أصيب بجروح قاتلة أو خطيرة ب- طائرة تعرضت لأضرار جسيمة أو عطل هيكلية ج- فقدت طائرة أو الوصول إليها غير ممكن<sup>31</sup> وبناء على التعريف السابق للقضاء، يجب أن تتوافر في الحادث الشروط التالية<sup>32</sup> :

1. الصفة الفجائية: حيث يجب أن يكون الحادث فجائياً، فلا تتعد مسؤولية الناقل الجوي متى كان الحادث تدريجياً لا فجائياً، كأن يكون الراكب معتاداً على السفر فتتلف أعصاب الراكب تدريجياً مع كثرة السفر والتعرض للضغط، طاقم الطيران مثلاً
2. خارج عن إرادة المضروب: يجب ان يكون الحادث أمراً خارجاً عن إرادة المضروب، فلا يعتبر حادثاً أن يلقي الراكب بنفسه من الطائرة بغية الانتحار.

<sup>30</sup> جاسم، أسيل باقر، نقي صفاء، الشهيبي أحمد سلمان: قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الانسانية، العدد 22، ص 137.

<sup>31</sup> <https://www.best-mastersdegree.com> :حوادث ووقائع الطيران.

<sup>32</sup> الأسيوطي، ثروت أنيس: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، ط 1، ص 60.

ولكن مع تزايد عدد القضايا المنظورة أمام المحاكم واختلافها، اتجهت الأحكام إلى أن هناك درجات من الحوادث تحدث أثناء فترة الرحلة الجوية وهي بنفسها لا تشكل حوادث، ولكنها يمكن أن تتحول إلى حوادث بسبب فعل أو إهمال أو لامبالاة بالواجب من قبل الناقل الجوي أو تابعيه، ومن بين هذه الأحداث ما يلي<sup>33</sup> :

أ- العوارض الصحية التي تصيب الركاب أثناء الطيران:

قد يصيب الركاب أثناء الرحلة الجوية عارضاً صحياً، كأن يصاب بانخفاض ضغط الدم أو أمراض القلب، وقد رأت المحاكم التي تنظر إلى هذا النوع من القضايا باعتبارها أموراً لا تنطوي تحت مسمى الحادث الجوي، وإن نهضت معها مسؤولية الناقل الجوي تحت ضوابط قانونية أخرى. ومثال على ذلك ما حدث في قضية:

**(Fishman v. Delta Air Lines)** والتي نظرتها المحاكم الأمريكية، حيث تعرض أحد الأطفال إلى آلام حادة في الأذن، و تدخلت مضيضة الطيران لمساعدة الطفل بوضع كمادات حارة على أذنيه، و لكن و بسبب وجود الماء الساخن جداً في تلك الكمادات أدت إلى التسبب في حروق، فإن ذلك لا يعدو كونه مسألة الناقل الجوي نتيجة إهمال أحد تابعيه و ليس نتيجة حادث جوي. ولكن يثور التساؤل فيما لو احتاج الركاب أثناء فترة الرحلة إلى اسعافات طبية فهل يعتبر ذلك حادثاً جويّاً؟

لا يعتبر توفير المعدات الطبية اللازمة لإسعاف الحالات الطائرة التزاماً يرتبه عقد النقل، وإن كانت السلطات تفرض مثل هذا الالتزام على الناقل الجوي، وعليه إن تعرض الركاب لأزمة صحية تستدعي التدخل الطبي فلا يعتبر ذلك حادثاً جويّاً.

ومثال على ذلك قضية **(Krys v. Lufthansa)** والتي نظرتها المحاكم الأمريكية، حيث وجدت المحكمة أن رفض الناقل الجوي الهبوط وإسعاف الركاب الذي أصيب بنوبة قلبية ليس حادثاً بمفهوم الاتفاقية.<sup>34</sup>

ب - الاعتداء على راكب آخر أثناء الرحلة:

قد يحدث أثناء الرحلة الجوية أن يتعارك راكب مع آخر، إما بسبب الازدحام أو ضيق الأماكن أو بسبب المشاكل التي تحدث بين الركاب المغمورين أو غيرها من الأسباب،

<sup>33</sup>الشيخ، أحمد بن إبراهيم: المسؤولية عن تعويض اضرار النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال دار النهضة العربية ص 270.

<sup>34</sup>الشيخ أحمد بن إبراهيم: مرجع سابق، ص 264.



وقد رأَت المحاكم الأمريكية أن " الاحتكاك بين راكب وآخر لا يدخل ضمن مسؤولية الناقل ولا تشمله المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999م." و عليه لا يسأل الناقل الجوي عن العراك بين الركاب لأنه لا يستطيع أن يسيطر على سلوكياتهم. وقد عمل القضاء الأمريكي والفرنسي خصوصاً على بيان مفهوم الحادث الجوي، حيث سعت المحاكم لمواكبة تطور المخاطر المهددة للنقل الجوي بأن وسعت من دائرة المفهوم ليشمل كافة المخاطر الحديثة كالإرهاب الجوي، ومن هذه القضايا ما يلي:

#### قضية: (Philios V. Transcontinental and Western Air)

قضت محكمة نيويورك في هذه القضية بالتعويض للراكبة نظراً لأن الناقل مسؤول عن الأضرار التي أصابت أذنها، وذلك بسبب التغيرات الحادثة والمفاجئة التي حدثت داخل مقصورة الطائرة بسبب هبوط قائدها بطريقة مفاجئة و دون تنبيه، حيث اعتبرت المحكمة إن ذلك يعتبر من قبيل الحادث غير الطبيعي والمخالف للسير العادي للأمر، و من ثم يعتبر حادثاً وفقاً لمفهوم المادة (11) من اتفاقية وارسو.<sup>35</sup>

#### قضية: (Weintraub V. International Airways) 1976 م

قضت محكمة الاستئناف الفيدرالية بأنه طالما أن المسافر كان يجلس في مقعد طائرة أثناء الرحلة و في ظروف عادية دون أية متاعب خارجية سببها الناقل الجوي، فإن شركة الطيران لا تكون مسؤولة عن الأضرار التي تحدث نتيجة حدوث فتق خطير أو التهابات أو جلطة وريدية أو أية أمراض أخرى تحدث نتيجة الحالة المرضية للراكب نظراً لجلوسه في مكان واحد لمدة طويلة، لأنه هذه الحالة لا تعتبر "حادثاً" بل تعتبر إصابة نتيجة الحالة الصحية للراكب بسبب عمليات الطيران العادية والطبيعية المتوقعة للطائرة، ومن ثم لا تكون شركة الطيران مسؤولة تطبيقاً لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو.<sup>36</sup>

#### قضية: (Saks V. Air France) 1985 م

<sup>35</sup> البنا يحيى أحمد: الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة دار المعارف بالإسكندرية، 1994م. ص119

<sup>36</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق ص 120

تعود حيثيات القضية إلى أن راكبة على متن رحلة الخطوط الفرنسية كانت متجهة من باريس إلى لوس أنجلوس، وشعرت بضغط شديد وألم في الرأس، وذلك عندما بدأت الطائرة بالنزول تدريجياً للهبوط في المطار، لم تبلغ الراكبة أياً من طاقم الطائرة بمشاكلتها، ولكنها بعد مرور خمسة أيام توجهت إلى طبيب لاستشارته بشأن الألم، حيث أبلغها أن ضرراً بالغاً قد أصاب سمعها وقد تصاب بصمم دائم نظراً لاختلاف الضغط الكبير في مقصورة الطائرة في لحظة النزول. عندها توجهت الراكبة إلى رفع قضية ضد خطوط الطيران إلا أن المحكمة الابتدائية الفيدرالية استبعدت أن تكون الراكبة تستحق التعويض إلا إذا أثبتت وجود خلل حصل للطائرة أثناء عملية النقل، إلا أن محكمة الاستئناف الفيدرالية أبطلت الحكم حيث قررت أن اثبات الخلل في عمل الطائرة ليس شرطاً أو مطلباً أساسياً لمسؤولية الناقل، وقررت حينها المحكمة العليا الفيدرالية أن الأسباب التي تؤدي إلى الإصابات والجروح وليس وقوع الحادث فحسب هي التي يمكن اعتبارها حادثاً بمفهوم الاتفاقية.

وفي رأي الباحث: يلاحظ هنا أن المحكمة وضعت تعريفاً موسعاً للحادث الجوي، إذ اعتبرته كل واقعة فجائية غير معتادة خارجة عن إرادة المضرور، وبذلك اعتبرت المحاكم أن عمليات اختطاف الطائرات والعمليات الإرهابية ضد الركاب وسقوط الأشياء على الركاب أثناء جلوسهم في المقصورة هو من قبيل الحادث أيضاً.

### **تأثير العمليات الإرهابية على مفهوم الحادث الجوي:**

تعود أول عملية إرهابية في تاريخ الطيران المدني إلى 21 فبراير 1931م حيث قام التحالف الشعبي للثورة الأمريكية - وهي جماعة متمردة في بيرو كانت تسعى لإسقاط الرئيس "سانشيز ستيدو" - بالاستيلاء على إحدى الطائرات المدنية والتي كانت بقيادة ملاح أمريكي، وألقت من على متنها منشورات سياسية، وانتهت العملية بإلقاء القبض على الخاطفين ومعاقتهم. من ثم تلتها العمليات الإرهابية التي تعرض لها الطيران المدني حيث سجل عام 1969م رقماً قياسياً تم فيه خطف 83 طائرة مدنية في كوبا مقابل 77 طائرة للسنة التي سبقتها، وبغض النظر عن دافع العمليات الإرهابية آنذاك والتي اشتهرت بكونها عمليات بدافع سياسي، إلا أن الأمر استدعى توسيع دائرة مفهوم

"الحادث الجوي" يشمل تلك العمليات التي لا تجد لها دافع شرعي للقيام بها، حيث بقي القضاء أمام خيارين إما أن يأخذ بالاتجاه المضيق لمفهوم الحادث الجوي وبالتالي ينحسر نطاق تطبيق اتفاقية وارسو عن مثل هذه الاعتداءات الإرهابية مما يحقق للراكب فرصة أكبر في الحصول على تعويض كامل في ظل أحكام المسؤولية في القوانين الوطنية بدلاً من التعويض المحدود في اتفاقية وارسو والذي كانت تعتبره إهداراً شديداً لقيمة الإنسان، أو أن يتوسع في تفسير الحادث الجوي بأن يتخلى عن شرط الارتباط باستغلال الطائرة ليشمل كافة الوقائع المخلة بالسير العادي للأمر سواء كانت مرتبطة بالاستغلال الجوي أو بمناسبةه ويترتب عليها المساس بشخص الراكب فيعطي للاتفاقية مجالاً أوسع في التطبيق ويغطي العمليات الإرهابية، مما يحقق الغاية التي يقصدها المجتمع الدولي و يحقق التوازن في المصالح بين الناقل الجوي من جهة و الراكب من جهة أخرى، و ذلك بإعفاء الراكب من عبء إثبات الخطأ و بحماية الناقل من تحمل أعباء التعويض الكامل و الذي قد يكون سبباً في تكبده خسائر مالية فادحة تؤدي إلى إفلاسه، و بالتالي نطرح تساؤلاً حول المنهج الذي اتخذه القضاء في تفسير مفهوم الحادث الجوي بالنسبة للعمليات الإرهابية؟

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

**(Marian V. International Airways)** : قضية تعود حيثيات القضية إلى عام 1970م حيث قام أحد الأشخاص على متن رحلة تابعة للخطوط الجوية العالمية بإجبار قائد الطائرة على تغيير مسارها و الهبوط في صحراء الأردن ، و بعد تحرير الطائرة، قامت ( مريان هرميان ) أحد مستقلي الطائرة برفع دعوى قضائية على شركة الطيران مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها جراء الحادث، حيث اعتبرت محكمة

باريس ان كل ما يمكن أن يتسبب في حدوث الضرر سواء كان ناجما عن عملية النقل أو غير ناجم عنها، و سواء كان مرتبطا باستغلال الطائرة أو غير مرتبطا به يدخل ضمن مفهوم الحادث الجوي، و حكمت حينها باستحقاق المدعية للتعويض و الزام شركة الطيران بتأديته.<sup>37</sup>

### ( Haddad V. Air France ) :

تتلخص وقائع القضية في رفع يوسف حداد وزوجته ليزيت حداد دعوى ضد شركة الطيران الفرنسية، حيث ان الطائرة التي كان يستقلها المدعيان في رحلة جوية قد تعرضت للاختطاف وطلب الزوجان من شركة الطيران التعويض عما لحقهم من ضرر، دفعت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عن الحادث بحجة أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة لا يعد من قبيل الحادث بمفهوم المادة (17) من اتفاقية وارسو المطبقة بموجب القانون الفرنسي الصادر لعام 1957م حيث ينصرف مفهوم الحادث إلى العطب الفني أو الميكانيكي الذي يقع في أجهزة الطائرة، إلا أن محكمة السين رفضت هذا الدفع، و جاء في قرارها : " إن معنى الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية و الناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب غير سيء النية "لذلك حكمت المحكمة بمسؤولية شركة الطيران عن الأضرار التي لحقت بالمدعيان نتيجة حادثاً لاستيلاء وقضت بالتعويض.<sup>38</sup>

**ب - رأي القضاء الأمريكي في ادراج العمليات الإرهابية ضمن مفهوم الحادث الجوي:**  
عرضت العديد من القضايا المتعلقة بالعمليات الإرهابية سواء من اختطاف طائرات أو وضع قنابل على متنها على القضاء الأمريكي مقارنة بغيره، و قد اتجه القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية إلى التعريف الموسع للحادث الجوي ليشمل بذلك المخاطر الإرهابية، و قد عرفته محكمة الاستئناف الفيدرالية بأنه : " كل الأمور التي تحدث على خلاف السير العادي للرحلة الجوية"<sup>39</sup>، و بالتالي فإن اختطاف الطائرات و تغيير مسارها يعد حادثاً بمفهوم اتفاقية وارسو على اعتبار أنه ناجم عن عملية النقل و تم خلال الفترة

<sup>37</sup> عباينة محمود محمد مرجع سابق، ص 325.

<sup>39</sup> جاسم أسيل باقر، تقي صفاء، الشهاب أحمد سلمان: قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي دراسة مقارنة العدد 22 ص 137.

<sup>40</sup> البنا يحيى أحمد: الإرهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران دار المعارف بالإسكندرية 1994 م ص 136.

الزمنية المحددة في نص المادة (17) أي على متن الطائرة و أثناء عمليات الصعود والنزول، و من أهم القضايا التي عرضت على القضاء الأمريكي ما يلي:

### : 1972 (Husserl V. Swiss Air Company)

تتصل وقائع هذه القضية في أنه أثناء قيام طائرة تابعة للخطوط الجوية السويسرية برحلة من زيورخ بسويسرا إلى نيويورك تعرضت للاختطاف، واحتجاز ركابها كرهائن إلى أن يستجاب لمطالبهم، وبعد مرور يوم وافق الخاطفون على نقل النساء والأطفال إلى أحد فنادق العاصمة الأردنية عمّان حيث ظلوا محتجزين به لمدة خمسة أيام حتى انتهت العملية وأعيدوا إلى الطائرة لمواصلة الرحلة. أقامت إحدى السيدات اللواتي احتجزن في الفندق وتدعى السيدة هيسرل دعوى تعويض في مواجهة خطوط الطيران السويسرية عما أصابها من أضرار، ودفعت الشركة بأن عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها يعتبر عملاً إرادياً عمدياً لا يعد من قبيل الحادث بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، إلا أن محكمة نيويورك تصدت لهذا الدفع وقضت برفضه وأسست حكمها بأن لفظ "الحادث" يشمل كل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل، وبررت المحكمة أخذها بذلك التفسير على النحو التالي:

- 1- أنه ليس هناك ما يمنع من توسيع نطاق مفهوم الحادث الجوي في اتفاقية وارسو.
- 2- ضرورة إلقاء تبعه هذه المخاطر على الناقل الجوي، كونه الأقدر على تأمين رحلته الجوية من هذه المخاطر، إضافة إلى قدرته على تحمل تبعه المخاطر مقارنة بالمضرورين منفردين.<sup>40</sup>

### :1985 (Salerno V. Pan American World Airway)

تعود حيثيات القضية إلى رحلة تابعة لخطوط بان أمريكان أقلعت من مطار ميامي متجهة إلى أورجواي، إلا أنه و أثناء رحلة العودة من أورجواي تلقى طاقم الطائرة اخطارا بوجود قنبلة على متنها فقام بتفتيشها حتى تم العثور عليها، مما أصاب الركاب بحالة

ذعر، و من ضمنهم سيدة تدعى ساليرنو حيث أصيبت بحالة ذعر شديد و انهيار أدى إلى إجهاضها بعد أربعة و عشرين ساعة من وصولها، فأقامت دعوى تعويض ضد شركة الطيران ، و قضت محكمة نيويورك بأن الواقعة التي تسببت في اجهاض المدعية هي واقعة غير متوقعة و تخل بالسير الطبيعي للأمر و خارجة عن إرادة المسافر، و من ثم تعتبر من قبيل الحادث وفقا لمفهوم اتفاقية وارسو، و حكمت لها بالتعويض.<sup>41</sup>

يتبين لنا من خلال التعريفات القضائية السابقة للحادث الجوي مدى التغير الذي طرأ على المفهوم أمام المحاكم، حيث أدى عدم بيان مفهوم الحادث الجوي في اتفاقية وارسو إلى ظهور العديد من الاتجاهات الفقهية و القضائية، إلا أنه و مع تزايد مخاطر النقل الجوي جعل القضاء يتوسع في بيان مفهوم الحادث الجوي و ذلك لتوفير أكبر قدر من الحماية للركاب في مواجهة الناقل الجوي و الذي يقع عليه التزام سلامة الراكب من المخاطر باتخاذ كافة التدابير الاحترازية لمنع وقوع مثل هذه المخاطر، و لذلك توسع القضاء في تفسير مصطلح الحادث الجوي حيث لم يعد قاصرا على مجرد المخاطر المرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة - و هو اتجاه التشريع السوري - إذ لا يمكن القول إن عملية اختطاف الطائرة او الاعتداء على الركاب بطرق إرهابية أمر متصل باستغلال الطائرة، بل ينصرف إلى "كل واقعة تخل بالسير العادي للأمر و يترتب عليها المساس بشخص الراكب ناجمة عن عملية النقل و حدثت أثناء فترة النقل الجوي و ترجع إلى أمور خارجة عن إرادة الراكب".

**رأي الباحث:** نتمنى أن يتبنى المشرع السوري موقف القضاء الأمريكي و الفرنسي على حد سواء بأن يأخذ بالتعريف الموسع للحادث الجوي و ذلك لتحقيق أكبر قدر من العدالة التي يصبو إلى تحقيقها لاسيما بعد انتشار العمليات الإرهابية الموجهة ضد الطيران المدني.

### ثانياً: وقوع الحادث أثناء عملية النقل الجوي:

حددت المادة 17 من اتفاقية وارسو انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الجوي في فترة زمنية محددة، و تأتي أهمية ذلك في ما تتضمنه هذه الاتفاقية من تحديد التعويض و

كذلك الإعفاء من المسؤولية اذا وقع الحادث قبل أو بعد الفترة الزمنية المحددة،<sup>42</sup> و عليه يسأل الناقل الجوي عن الحادث طبقاً للاتفاقية إذا وقع على متن الطائرة (أ) ، أو أثناء عمليات الصعود و النزول ( ب ) .

#### أ- مسؤولية الناقل عن الحادث الواقع على متن الطائرة:

تضمنت المادة (17) من اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يقع "على متن الطائرة" إلا أنها لم تضع تفسيراً واضحاً لهذا المعنى، حيث أثارت العبارة تساؤلات عدة، فهل يعني على متن الطائرة وجود ركاب على متنها خلال الفترة الزمنية المحددة للرحلة؟ أم أنها تمتد إلى الحالات التي يغادر بها الركاب الطائرة لسبب ما؟ ومثال على ذلك إذا تم اختطاف الطائرة أثناء عملية النقل وتم إنزال الركاب من فهل يكون الناقل مسؤولاً عن ذلك رغم مغادرتهم الطائرة؟<sup>43</sup>

انقسم الفقه إلى اتجاهين:

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

يرى أنصار هذا الرأي أن المسافر عند دخوله على متن الطائرة يكون قد بدأ بتنفيذ عقد النقل، ولا تنتهي فترة وجوده على متن الطائرة إلا بانتهاء العقد المتفق عليه بإيصاله إلى وجهة محددة في بلد معين، وعليه لا يعتبر الهبوط الاضطراري أو اختطاف الطائرة وتغيير مسارها انتهاء لعقد النقل، حيث يبقى العقد قائماً لحين الوصول للوجهة المتفق عليها.<sup>44</sup> و تعتبر المحاكم الأمريكية من أوائل المحاكم التي أخذت بهذا الاتجاه، و خصوصاً في قضية<sup>45</sup> Husserl التي تمت الإشارة إليها سابقاً ، حيث دفعت الخطوط السويسرية بأن المدعية أصيبت بضرر أثناء تواجدها مع الخاطفين في أحد فنادق العاصمة الأردنية عمّان و ليس عندما كانت على متن الطائرة التابعة للخطوط، إلا أن المحكمة قضت بمسؤولية شركة الطيران حيث تشمل فترة "على متن الطائرة" ما بين

<sup>42</sup>الفاقي محمد السيد، العربي محمد فريد: مرجع سابق، ص221.

<sup>43</sup>عابانة محمود محمد: مرجع سابق، ص 325.

<sup>44</sup>بشار ياسمين: مرجع سابق، ص70.

<sup>45</sup>Husserl V. Swiss Air Company، القضية بشكل مفصل سابقاً ص49. 45

صعود الراكب إلى الطائرة إلى حين وصوله المحطة المتفق عليها و بالتالي فإن كل ما يحدث بين هاتين الفترتين يعد و كأنه "على متن الطائرة" بمفهوم المادة ( 17 ) من اتفاقية وارسو. وأخذت المحاكم الفرنسية بذات الاتجاه في قضية Haddad المشار إليها سابقاً، حيث اعتبرت أن الركاب ما زالوا على متن الطائرة بالرغم من اجبارهم على النزول منها في مطار عننتيبي بأوغندا واحتجازهم في مبنى مهجور، إذ أن اجبارهم على النزول لا يعني مغادرتهم "متن الطائرة" بمفهوم اتفاقية وارسو.

#### الاتجاه الثاني: التفسير المضيّق لمعنى "على متن الطائرة":

انتقد جانب من الفقه الاتجاه الموسع، حيث يعتبر أنصار هذا الرأي أن فترة مسؤولية الهبوط الاضطراري أو تغيير مسار الطائرة خارج المطار تنتهي معه مسؤولية الناقل الجوي بمجرد خروج الركاب من الطائرة والابتعاد عنها لأي سبب كان. وقد أخذ القضاء الأمريكي بهذا الرأي خصوصاً في قضية:

**Schroeder V Lufthansa German Airlines (1989م)** وتتخلص وقائعها

في ورود إخطار إلى قائد الطائرة بوجود قنبلة على متن الطائرة في حقبة إحدى المسافرات، و طلب الإذن بالهبوط الاضطراري في الأراضي الكندية، و فور الهبوط سلّم الراكبة إلى السلطات المختصة بكندا لإجراء التفتيش، احتجزت حينها لمدة خمس ساعات، إلا أن عملية التفتيش لم تسفر عن العثور على أية مضبوطات. أقامت الراكبة دعوى قضائية ضد شركة الطيران عن الأضرار النفسية التي تعرضت لها، إلا أن المحكمة الفيدرالية رفضت الدعوى وجاء في حيثيات الحكم "أن خروج المدعية من الطائرة حتى ولو كان اضطرارياً بعد انتهاء فترة "على متن الطائرة" بمفهوم المادة (17) من اتفاقية وارسو تنتهي معه مسؤولية الناقل الجوي."\*



## رأي الباحث:

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

### ب - مسؤولية الناقل عن الحادث الواقع أثناء عمليات الصعود والنزول:

توسعت المادة (17) من اتفاقية وارسو في مسؤولية الناقل الجوي إذ مددتها إلى عمليات الصعود والنزول، إلا أنها لم تبين أيضاً المقصود بهذه العمليات، أثارت هذه الفترة الزمنية جدلاً فقهيّاً وطُرحت عدة تساؤلات هامة منها هل يكون الراكب تحت وصاية شركة الطيران منذ دخوله المطار؟ أو يكون كذلك عندما يعلن عن الرحلة التي سيستقلها؟ أو عندما يصعد إلى الوسطة التي ستقله من مبنى المطار إلى الطائرة؟ أو عند صعوده الفعلي لسلم الطائرة؟

وضعت عدة تعريفات لمدلول عمليات الصعود والنزول، إلا أنه تتغير بتغير الظروف والتهديدات المحيطة بالنقل الجوي، فسوف نلاحظ لاحقاً وجود تفسير تقليدي لهذه العمليات، إلا أن القضاء عمل على تحديثه بما يتفق والظروف الجديدة والتي لم تكن معروفة عند إبرام الاتفاقية، وربما يحتاج الى تحديث أيضاً في المستقبل تبعاً للظروف المحيطة بالملاحة الجوية، وعليه سوف نبين الاتجاه التقليدي لتفسير مدلول عمليات الصعود والنزول، وكذلك التفسير الحديث والذي اتجه إليه القضاء.

### الاتجاه الأول: التفسير التقليدي لعمليات الصعود والنزول: "المعيار المكاني"

استقر الفقه والقضاء على ضرورة وضع تفسير محدد لعمليات الصعود والنزول، و ينبغي لذلك أخذ التزام الناقل بسلامة الراكب بعين الاعتبار، إذ أن "عمليات الصعود" تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب مبنى المطار متوجهاً إلى ساحة المطار و من بعدها إلى الطائرة، بينما تبدأ "عمليات النزول" من اللحظة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول النزول من على سلم الطائرة إلى حين اجتيازه ساحة المطار و دخوله مبنى المطار.<sup>46</sup> وعليه لا يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب في المطار و قبل النداء على الطائرة، حيث تبدأ مسؤولية الناقل الجوي منذ مغادرة الراكب مبنى مطار الإقلاع إلى حين وصوله مبنى مطار الهبوط، و يكون حينها تحت وصاية الناقل الجوي و تابعيه.

استقر القضاء الفرنسي أنه في حال تعرض الراكب لضرر وهو مع أحد تابعي الناقل الجوي في غير المكان الذي تحف به مخاطر الملاحة الجوية فلا يسأل الناقل الجوي تبعاً لاتفاقية وارسو، وإن كان يسأل وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المقررة في التشريعات الوطنية، و من أهم القضايا التي جعلت القضاء الفرنسي يأخذ بهذا الاتجاه قضية (Mache V. Air France) 1970م تتلخص وقائعها في أن رحلة تابعة للخطوط الجوية الفرنسية أقلعت من مطار أورلي بباريس متجهة إلى إسبانيا، و لدى نزول الركاب من الطائرة بوصاية أحد تابعي الناقل الجوي متجهين إلى صالة القادمين في المطار زلت قدم أحد الركاب و يدعى "ماشيه" بسبب وجود كمية من الطين و أصيب إصابات بالغة و ذلك قبل وصوله صالة المطار بحوالي عشرين متراً، أقام المتضرر دعوى ضد شركة الطيران مطالباً بالتعويض عن الضرر المادي و المعنوي الذي أصابه جزاء ذلك، و ذلك وفقاً للأحكام العامة للمسؤولية المدنية حيث أن المكان الذي حدث فيه الضرر ليس مشمولاً باتفاقية وارسو لعدم خضوعه لمخاطر الطيران. أجابت المدعى عليها أن المدعى أصيب بالضرر أثناء تواجده مع أحد تابعيه و بالتالي ينطبق على ذلك نص المادة (22) من اتفاقية وارسو و أن عمليات النزول من الطائرة لا تنتهي إلا

<sup>46</sup> زاهر فاروق أحمد: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي دراسة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، 1985م، ص 387

بإيصال الراكب إلى مكان تواجد الجمارك بمطار الهبوط، أي أن الشركة اعترفت بمسئوليتها ضمن اتفاقية وارسو وليس ضمن القواعد العامة للمسؤولية المدنية، إلا أن محكمة النقض الفرنسية أيدت رأي محكمة الاستئناف بعدم تطبيق أحكام اتفاقية وارسو لوقوع الحادث خارج نطاق عملية الهبوط بمفهوم الاتفاقية لأن إصابة الراكب لم تكن نتيجة تعرضه لمخاطر الطيران الخاصة.<sup>47</sup> وكذلك كان رأي القضاء الهولندي في قضية **(Richardson V. Konmkljke)** 1980م حيث قضى بعدم مسؤولية شركة الطيران وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو عن إصابة راكب قام بمفرده بعد مغادرة الطائرة و تسلمه الحقائب بالعودة إلى الطائرة فحدثت إصابته و ذلك على أساس أن عقد النقل في هذه الحالة قد انتهى. وانتهى القضاء الأمريكي كذلك إلى ذات التفسير، حيث استقر في قضية **(Mac Donaid V. Air Canada)** 1971م بتلخيص وقائعها في أن سيدة و ابنتها استقلتا طائرة تابعة للخطوط الجوية الكندية، و بعد وصولهم لوجهتهم و تسلمهم الحقائب وجدت الابنة أن والدتها ملقاة على الأرض ومصابة بعدة كسور دون أن يعرف سبب الحادث، توجهت السيدة إلى المحاكم الفيدرالية و رفعت دعواها مطالبة الناقل بالتعويض، قضت المحكمة الفيدرالية بأن عملية الهبوط تنتهي حين يصل الراكب في صحبة أحد تابعي الناقل إلى مبنى المطار، و لما كانت إصابة الراكبة حدثت أثناء تواجدها في منطقة تسلم الحقائب فإنها تعتبر خارج عمليات الهبوط لابتعادها عن مخاطر الطيران و تحررها من وصاية الناقل. أما في القضاء السوري فيما يتعلق في القضية **(Ghanem V Syrian air)** 2009 م: تتلخص وقائع الدعوى بأن المسافرة لنا غانم وبعد وصول الطائرة مطار دمشق وأثناء نزول الركاب من على سلم الطائرة وبسبب الزحام الشديد وتدافع الركاب أدى إلى سقوطها من على سلم الطائرة واصابتها بكسور وجروح قامت برفع دعوى أمام محكمة البداية المدنية في طرطوس مطالبة الناقل<sup>48</sup>الخطوط الجوية السورية بالتعويض عن العطل والضرر الذي أصابها جراء الحادث فكان جواب الخطوط الجوية السورية بأنه واستناداً للمادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 بأن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا اثبت أنه وتابعيه وكلاؤه اتخذوا كل التدابير اللازمة

<sup>47</sup> موسى طالب حسن: مرجع سابق، ص151.

<sup>48</sup>إدارة قضايا الدولة طرطوس دعوى رقم اساس3743/2009.

لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ كل هذه التدابير، وبما أن تقرير الرحلة يثبت بأن الإصابة بعد خروجها من الطائرة وبننتيجة تدافع الركاب والجهة المدعية مساهمة في هذا الازدحام و أسهمت في احداث الضرر وليس للموظفين والتابعين للشركة علاقة من قريب او بعيد بالضرر الحاصل وهو خارج عن إرادة الخطوط الجوية السورية.

**رأي الباحث:**

يمكن اعتبار ان القضاء في حقبة زمنية معينة قد استقر على تفسير عمليات الصعود والنزول، باعتبارها تبدأ من لحظة مغادرة مبنى مطار الإقلاع والتوجه إلى الطائرة، إلى حين وصول الركاب مبنى مطار الهبوط، حتى جاء تهديد جديد للملاحة الجوية متمثلاً بالعمليات الإرهابية على الركاب أثناء تواجدهم في المطار لتفتح بذلك باب النقاش حول اعادة تحديث مفهوم عمليات الصعود والنزول بغية توفير أكبر قدر من الحماية للركاب.

**الاتجاه الثاني: التفسير الحديث لعمليات الصعود والنزول:**

انتهج القضاء الأمريكي بشكل خاص منهاجاً جديداً لتفسير عمليات الصعود والنزول تحقيقاً للأهداف الرئيسية التي يرمي إليها المجتمع الدولي والعدالة، حيث يتوجب عدم الأخذ بالمعنى الحرفي للعبارات في اتفاقية وارسو ولكن يجب تحديثها طبقاً للمتغيرات التي تطرأ على قطاع النقل الجوي والتي لم تكن حاضرة عند الدول أثناء إعداد الاتفاقية، بحيث لا تبقى العبارات جامدة وثابتة بل يجب تطويرها على نحو يؤدي إلى حماية الراكب دون الإخلال بتوازن المصالح لكل من الناقل والراكب. وبذلك وسع القضاء الأمريكي من دائرة مفهوم "عمليات الصعود والنزول" لتشمل تواجد الركاب في مناطق معينة داخل مبنى المطار على اعتبار أن التزام الناقل لا ينتهي إلا منذ اللحظة التي يصل فيها الراكب إلى مكان آمن في مبنى المطار بعيداً عن المخاطر التي تهدد أمن وسلامة الملاحة الجوية.<sup>49</sup>

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

<sup>49</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص 211.

### 1975 (Day V. Trans World Airline TWA)

تتلخص الواقعة في أن رحلة تابعة للخطوط الجوية العالمية كانت متوقفة للترانزيت في مطار أثينا باليونان، و عند اصطاف الركاب أمام البوابة لإجراءات التفتيش المعتاد أقيت ثلاث قنابل يدوية على الركاب فضلاً عن إطلاق النار عليهم، مما أدى سقوط عدد من الركاب بين قتلى وجرحى دفعت الشركة أمام القضاء بعدم مسؤوليتها عن الحادث وفقاً لاتفاقية وارسو على أساس أن الركاب كانوا خارج عمليات الصعود و النزول الواردة بنص المادة ( 17 ) من الاتفاقية، إلا أن المحكمة الفيدرالية تصدت لهذا الدفع و أقرت أن عمليات الصعود و النزول الواردة بنص المادة (17) لا يمكن أن تتصرف إلى مجرد مكان وجود الراكب، و إنما تشمل نشاط الراكب وقت الحادث، فإذا كان الراكب منشغلاً بنشاط آخر غير عملية الصعود إلى الطائرة أو النزول منها كان خارج هذه العمليات، و على العكس إذا كان شاطه ضمن عملية من عمليات الصعود أو النزول عد داخلاً في إطارها.<sup>50</sup>

### 1976 (Martinez V. Air France)

تتلخص وقائع القضية في أن مسافراً على متن الخطوط الفرنسية، كان قد وصل إلى مطار الهبوط وقطع مسافة نصف ميل تقريباً من الطائرة إلى إحدى قاعات المطار، وقدم جوازه إلى السلطة المختصة لختمه، وعند وصوله إلى منطقة استلام الحوائب وقع هجوم إرهابي، رفع الراكب قضية تعويض ضد شركة الطيران، إلا أن المحكمة الفيدرالية رفضت أن يكون الناقل مسؤولاً، حيث جاء في حكمها أن الركاب كانوا في منطقة لا توجد للناقل سيطرة عليها وبالتالي تنتفي مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل.<sup>51</sup>

### رأي الباحث:

إذا كانت المسؤولية المدنية للناقل تتحقق لأنه أخل بضمان سلامة الراكب، فينبغي تبعاً لذلك ان تكون مسؤوليته قائمة في فترة تنفيذ عقد النقل الجوي، أي من فترة الإقلاع أو الاستعداد للإقلاع بمغادرة مبنى المطار، إلى حين الوصول إلى مطار الهبوط ومغادرة الطائرة والتوجه إلى مبنى المطار، لأنه اذاك ينتهي عقد النقل الجوي طبقاً للأصل العام

<sup>50</sup> جاسم أسيل باقر تقي صفاء، الشهيبي أحمد سلمان: مرجع سابق، ص 144.

<sup>51</sup> أحمد بن ابراهيم الشيخ: مرجع سابق، ص 296.

لعقد النقل. وتطبيقاً للعدالة وتحقيقاً لأكبر قدر من التوازن بين مصلحة الركاب ومصلحة الناقل الجوي فينبغي ألا تمتد مسؤولية الناقل طالما كان الركاب في مبنى المطار لأنه لا يملك السيطرة عليهم في تلك الأثناء.

وهو ذاته موقف المشرع السوري م 181 (أ + ب) حيث حدد المدة الزمنية لمسؤولية الناقل الجوي عند تنفيذ عقد النقل الجوي في قانون الطيران المدني السوري:  
 أ- تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي تم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بهدف الإقلاع بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها في حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها حيال الطائرة والأشخاص والممتلكات التي على متنها.

#### المطلب الثاني: تحقق الضرر

لا يكفي أن يقع الحادث غير المألوف خلال فترة النقل الجوي للمطالبة بالتعويض، بل يجب أن يترتب عليه ضرر الراكب، ولم تغفل اتفاقية وارسو عن ذلك فقد ذكرت في صريح المادة (17) ما يلي: " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر.... "

كانت المطالبات أمام القضاء سابقاً عن نوع واحد من الضرر وهو الضرر المادي أو البدني، ولكن مع ظهور العمليات الإرهابية وزعزعتها لاستقرار قطاع النقل الجوي بدأت المطالبات بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين والتي قد تفوق أحياناً الأذى الجسدي، حيث أن الراكب من الممكن أن يتعافى من الضرر البدني ولكن يبقى الضرر النفسي لسنوات عديدة يتلقى فيها العلاج اللازم.

وقد اختلف الفقه والقضاء على حول التعويض عن الأضرار النفسية الحاصلة للراكب، فمنهم من أخذ بالاتجاه المضيق لتقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار النفسية (أولاً)، ومنهم من أخذ بالاتجاه الموسع لتقريرها (ثانياً).

أولاً: الاتجاه المضيق لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي:

لقد تضارب موقف القضاء المقارن في تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية الحاصلة للركاب، وقد كان سبب الخلاف ينحصر في تفسير عبارة "الأذى البدني" الواردة في الصياغة الفرنسية في المادة (17) من اتفاقية وارسو، فمنهم من أخذ بتقرير المسؤولية عن الأضرار النفسية بشكل ضيق بأن جعلها لا تتفصل عن الضرر البدني و مصاحبة له و هو رأي القضاء الأمريكي، و منهم من رفض الاعتراف بها نهائياً.<sup>52</sup>

#### أ- رأي القضاء الأمريكي في التعويض عن الضرر النفسي:

لم تعترف المحاكم الأمريكية بالضرر النفسي كضرر مستقل لوحده، حيث أخذت بالاتجاه المضيق لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي بأن جعلت التعويض عن الضرر النفسي مرتبطاً بأذى بدني أصاب المسافر، ويرجع السبب في ذلك إلى أن النظام الأمريكي آنذاك لم يكن يعرف سوى نوع واحد من الضرر وهو الضرر البدني وأخذت المحاكم الأمريكية بهذا الاتجاه في عدة قضايا، كما يلي:

#### **(In Re Korean Airlines Disaster) 1983م:**

تتلخص وقائع هذه القضية في تعرض طائرة تابعة للخطوط الجوية الكورية في الأول من سبتمبر 1983م إلى صاروخ سوفيتي نتج عنه تحطمها، رفع أحد الورثين دعوى تعويض عن الضرر البدني والنفسي الذي لحق مورثه، حيث أن مورثه أصيب في الانفجار وظل على قيد الحياة وهو يعي ما يحدث حوله، حيث تعرض لأذى بدني وضرر نفسي متمثل في الآلام والمعاناة قبل وفاته جراء الإصابة. قررت المحكمة الفيدرالية إلزام شركة الطيران بالتعويض و ذلك لأنه ضرر نفسي ناجم عن ضرر بدني و مرتبط به.<sup>53</sup>

#### **(Opsina V. Trans World Airlines TWA) 1986:**

تعود حيثيات القضية إلى الثاني من أبريل عام 1986م عند تعرض طائرة ركاب قرب مطار أثينا الدولي باليونان لحادثة تفجير نتج عنه وفاة أربعة أشخاص وإصابة آخرين، طالب المدعي بالتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التي أصابت أحد الركاب نتيجة إصابته بإصابات جسدية حيث أنه مقعده كان فوق القنبلة مباشرة الأمر الذي أدى إلى قذفه من الطائرة، حيث أكد خبير المتفجرات أن جثته تمزقت تماماً إلا أنه بقي على قيد

<sup>52</sup> الفقي، محمد السيد، العربي، محمد فريد: مرجع سابق، ص664.

<sup>53</sup> الأرنأوط، إبراهيم: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونترال 1999 ص 165

الحياة وكان مدركاً تماماً ما حصل له وهو الأمر الذي أصابه بضرر نفسي. قررت المحكمة الفيدرالية أن الضرر الناجم عن الحادث تمثل في ضرر بدني حيث أصيب الراكب بجروح مزقت جسده بفعل القنبلة، وضرر نفسي ناجم عن الضرر البدني ومرتبطة به، و إن كلا الضررين موجبان للتعويض و إن الضرر النفسي غير متعارض مع اتفاقية وارسو.<sup>54</sup>

خلاصة القول إن المحاكم الأمريكية قد استقرت في فترة زمنية على رفض التعويض عن الضرر النفسي الذي نشأ بمفرده نتيجة الحادث دون أن يكون مرتبطاً بضرر بدني، وذلك بسبب عدم دخول هذا النوع من الضرر ضمن مفهوم المادة (17) من اتفاقية وارسو.<sup>55</sup>

### **: 1991(Flody V. Eastern Airlines)**

تتلخص وقائع هذه القضية في رحلة تابعة لخطوط استرن كانت متجهة من مطار ميامي بولاية فلوريدا إلى ولاية الباهاما، وتعرضت بعد إقلاعها بوقت قصير إلى عطل في المحرك، عندها أعلن قائدها عن حالة الطوارئ ونبه الركاب إلى أن الطائرة ستسقط في المحيط الأطلسي، إلا أنه شاءت الأقدار أن ذلك لم يحدث بسبب إعادة تشغيل أحد المحركات ثم العودة إلى مطار الإقلاع بسلام.

رفع بعض الركاب دعوى مدنية ضد شركة الطيران مطالبين بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابهم نتيجة ما عانوه من زعر وهلع وذلك استناداً إلى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو، حكمت المحكمة الابتدائية الفيدرالية برفض الطلبات ومن ثم عدم التعويض عن الضرر النفسي البحت، أي غير المرتبط بأذى بدني. ولما رفع الأمر إلى محكمة الاستئناف الفيدرالية حكمت بإجابة طلبات المدعين وتقرير التعويض. إلا أن المحكمة العليا الفيدرالية رفضت ذلك و استعرضت السوابق القضائية و البروتوكولات الدولية المختصة بهذا الشأن و حكمت بعدم مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للمادة (17) من اتفاقية وارسو و ذلك لأن الحادث لم يسبب ضرراً نفسياً ولم يسبب ضرر بدني<sup>56</sup>، وهي بذلك ترى عدم التعويض عن الضرر النفسي استقلالا عن الضرر البدني.

<sup>54</sup>الأرناؤوط إبراهيم: مرجع سابق، ص 174

<sup>55</sup> زاهر فاروق أحمد: مرجع سابق، ص 346.

<sup>56</sup> الأرناؤوط إبراهيم: مرجع سابق، ص 168.



### ( Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways ) 1998 :

تتلخص وقائع القضية في رحلة متجهة إلى لندن أعلن خلالها قائد الطائرة عن وجود قنبلة على متنها، إلا أنه تبين كذب هذا التهديد الذي تلقاه القائد وهبطت الطائرة بسلام في لندن كما كان مخطط لها. رفع أحد الركاب دعوى ضد شركة الطيران مطالباً بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه نتيجة الإنذار الخاطيء وتعرض على أثره إلى فقدان الشهية للطعام ومن ثم فقدان الوزن. حكمت المحكمة الفيدرالية بعدم أحقية المدعي في الحصول على التعويض عن الضرر النفسي وذلك لأن المادة (17) من اتفاقية وارسو تشترط الضرر البدني للحكم بالتعويض.

### ( Croucher Worldwide Flight Services ) 2000<sup>57</sup> :

تعود حيثيات القضية في قيام أحد الركاب برفع دعوى تعويض ضد شركة الطيران التي كان يستقل أحد طائراتها في رحلة جوية و ذلك على خلفية تعرضه لضرر نفسي نتيجة خوفه من الإصابة بمرض لوجود حقيبة أدوية بيولوجية كانت موجودة على متن الطائرة من الرحلة السابقة، إلا أن محكمة ولاية نيوجرسي رفضت الطلب و ذلك لعدم وجود أي ضرر بدني، فضلاً عن أن التعويض عن الضرر النفسي مرفوض لأنه يخرج من نطاق اتفاقية وارسو.<sup>58</sup>

ب - رأي القضاء الكندي والإيطالي في التعويض عن الضرر النفسي: رفضت عدة أنظمة قضائية الاعتراف بالضرر النفسي كضرر يمكن التعويض عنه، ومنها القضاء الكندي والإيطالي، وقد عرضت قضايا على تلك المحاكم جعلتها تأخذ بهذا الاتجاه، منها:

### قضية Supernant V. Air Canada :

تتلخص وقائعها في سقوط إحدى طائرات الخطوط الكندية و وفاة جميع ركبها، ما دفع المدعيان لرفع دعوى أمام المحاكم الكندية يطالبان فيها بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابهما جرّاء وفاة ابنتهما على متن الطائرة المنكوبة. رفضت المحاكم الكندية

<sup>57</sup> TERRAFRANCA v. VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS LTD XYZ, <http://caselaw.findlaw.com>

<sup>58</sup> الأرنأوط إبراهيم: مرجع سابق، ص 169.

الطلب وذلك بسبب سكوت اتفاقية وارسو عن النص عليه فضلاً عن أنه ضرر ذاتي بطبيعته و لا يمكن قياسه من الناحية المالية و تحت أي معيار قانوني.<sup>59</sup>

### قضية Leroy c, Sebena :

عرضت هذه القضية على القضاء الإيطالي، والذي رفض التعويض عن الأضرار النفسية، حيث قضت المحكمة " أنه وبالرغم من أن القانون الإيطالي يسمح بالتعويض عن الأضرار النفسية إلا أنه في مجال مسؤولية الناقل الجوي يعتبره نوعاً من أنواع المضاربة البحتة."<sup>60</sup>

### رأي الباحث:

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

### ثانياً: الاتجاه الموسع لتقرير مسؤولية الناقل عن الضرر النفسي:

اهتم العالم مؤخراً بالأمراض النفسية ودراساتها ومحاولة علاجها، وخاصة بعد انتشار حالات الضغط الانفعالي وهي الحالة التي يتعرض فيها المريض إلى حالة من الفزع والرعب والغضب تصاحبها انفعالات قوية تؤدي إلى الضغط عليه فكرياً وعصبياً، وحاولت المحاكم مسايرة التطور الحاصل في العلوم الطبية بتقرير التعويض عن الأضرار النفسية كنوع متميز عن باقي الأضرار التي يستحق المتضرر التعويض عنها.<sup>61</sup>

### رأي الباحث:

ذهب القضاء الأمريكي إلى التوسع في مفهوم الضرر البدني، حيث اعترف بالضرر النفسي مستقلاً عن الضرر البدني<sup>62</sup>، حيث أن نقطة الخلاف كانت في تفسير مفهوم "الضرر البدني" والوارد في الصياغة الفرنسية كما أوردنا سابقاً ، و لكن اتجه القضاء إلى

<sup>59</sup>بشار ياسمينه: مرجع سابق، ص 83.

<sup>60</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص166.

<sup>61</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص166.

<sup>62</sup>بشار ياسمينه: مرجع سابق، ص85.

أن " صياغة الاتفاقية باللغة الفرنسية ليس من شأنها أن تقيد القاضي في تحديد الألفاظ المستخدمة، حيث أن استخدام هذه اللغة لا يعدو كونه وسيلة لتعبير واضعي الاتفاقية عن مقاصدهم باستخدام لغة دولية معروفة، و أنه مع التسليم بأن الولايات المتحدة الأمريكية قد التزمت بالنص الفرنسي فإن ذلك لا يعني أن المفهوم القانوني الفرنسي للكلمات الواردة بها كان ملزماً لها، ذلك أنه لما كانت الاتفاقية أصبحت جزءاً من القانون الأمريكي فإنه يجب تفسيرها في ضوء المبادئ والمفاهيم السائدة في هذا القانون وحده وليس في أي قانون آخر.<sup>63</sup>

وقد أقرت المحاكم الأمريكية هذا الاتجاه في عدة قضايا لاحقة، كما يلي:

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

تتصل وقائع القضية في أن المدعي قد أصيب بأضرار نفسية إثر حادث جوي تعرضت لها الرحلة التي كانت نقله، وقضت المحكمة الفيدرالية بإلزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية التي لحقت المدعي، وقد استندت المحكمة في قضائها إلى تفسير صحيح لعبارة المادة (17) من اتفاقية وارسو.<sup>64</sup>

#### **( Morgan V. United Airlines ) 1990م :**

تتلخص وقائع هذه القضية في الرحلة 811 التي كانت متجهة من هونولولو إلى هاواي ثم إلى نيوزيلاندا في 12 فبراير من عام 1990م حيث انفصل جزء من الطائرة وهي تحلق على ارتفاع 3000 قدم ما يعادل 1كم وراح ضحيتها خمسة ركاب، وبعد محاولات عديدة نجح قائد الطائرة في السيطرة عليها والهبوط بها خلال عشرين دقيقة بمطار هونولولو. أقام المدعي دعواه ضد الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه المتمثل في الضغط العصبي نتيجة الحادث بالرغم من عدم إصابته بأي ضرر جسدي، وقضت المحكمة الفيدرالية له بالتعويض عن الضرر النفسي.<sup>65</sup>

#### **رأي الباحث:**

<sup>63</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص175.

<sup>64</sup> البنا يحيى أحمد البنا: مرجع سابق، ص178.

<sup>65</sup> Morgan v. United Air Lines, Inc., 751 F. Supp. 1142 (D. Colo. 1991), <http://law.justia.com>

من الملاحظ أن القضاء الأمريكي استقر على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية الحاصلة للركاب، وهو موقف صائب حيث أن الضرر النفسي قد يفوق أحياناً كثرة الأذى الجسدي. <sup>66</sup>

### المطلب الثالث: العلاقة السببية:

يقصد بالعلاقة السببية هو إثبات أن فعل الناقل الجوي كان هو السبب في حدوث الضرر للراكب، وإذا انعدمت الرابطة السببية انعدمت المسؤولية معها، وذلك لكونها ركن من أركان قيامها، فقد تنعدم الرابطة السببية لقيام السبب الأجنبي، وهو ما سنراه في الفصل القادم من إمكانية تحلل الناقل الجوي من مسؤوليته نتيجة قيام السبب الأجنبي سواء أكان السبب بفعل الغير، أو فعل المضرور، أو القوة القاهرة أو الحادث الفجائي. ويخضع تقدير رابطة السببية لقاضي الموضوع، إذ يبحث القاضي عن إذا كان خطأ الناقل الجوي أو تابعيه بالذات من شأنه توليد الضرر بطريقة مباشرة أم لا، فإذا خلص إلى أن الاخلال من طبيعته أن يؤدي إلى مثل هذا الضرر خلص إلى قيام مسؤوليته عن الضرر الحاصل للراكب.

<sup>66</sup> عيسى بن حيدر: مرجع سابق، الطعن رقم (121)، بالجلسة المنعقدة بتاريخ 2003/4/22م، ص 570

## الفصل الثاني: دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب وأحكام التعويض

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

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

### المطلب الأول: أطراف الدعوى

نصت المادة (24) من اتفاقية وارسو على ما يلي:

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

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

لا توجد صعوبة في تحديد أطراف الدعوى 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، وعلى أية حال سيتناول هذا المبحث بيان من هو المدعي بكافة افتراضاته (الفرع الأول)، ومن هو المدعى عليه أيضاً (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

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

#### **أ- 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 هو صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى أمام القضاء المدني، ومصلحته مصلحة قانونية تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه بخطئه. وبمفهوم المخالفة، تتعدم المصلحة إذا لم يصب الراكب بضرر، ومن ثم لا يحق له تحريك الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي إعمالاً لقاعدة أنه لا دعوى بغير مصلحة. وأكد المشرع السوري على مصلحة المدعي في الدعوى نص في المادة 11 من قانون أصول المحاكمات على أن:

" لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة ومشروعة 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 لقواعد المسؤولية في التشريعات الوطنية، وتطبيقاً لذلك رفضت المحاكم الأمريكية دعوى أقامتها سيدة تعرضت لطائرة يقلها زوجها إلى عملية اختطاف، ورفعت

دعوى المطالبة بالتعويض عما أصابها من ضرر نتيجة متابعتها لحادثة اختطاف الطائرة على أساس أحكام اتفاقية وارسو وذلك لانقضاء الصفة.

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 تقضي لكل منهم ما يستحق من التعويض على حده وذلك بحسب الضرر الذي تعرض له، حيث تقتضي العدالة ألا يتساوى من تعرض لضرر جسيم بالتعويض مع من تعرض لضرر بسيط.

#### ب - 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، وأحالت اتفاقية وارسو هذه الحالة إلى القوانين الوطنية للمحكمة المختصة بنظر النزاع في تحديد صاحب المصلحة والصفة في رفع الدعوى<sup>67</sup>، وطبقاً للقانون السوري في هذه الحالة ينتقل الحق في تحريك الدعوى المدنية إلى ورثة الراكب باعتبارهم أصحاب صفة ومصلحة في إقامة دعوى المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر.

#### الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل الجوي:

الأصل أن تقام الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الجوي، ولكن تثور الإشكالية في عدة حالات، 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 اختصام شركة التأمين في دعوى التعويض.

#### أ- وفاة الناقل الجوي:

يعتبر هذا الفرض نادر جداً فلم يعد الناقل الجوي شخصاً طبيعياً حيث أن الناقلات الجوية تتبع دائماً شركات عالمية رائدة في مجال النقل الجوي، و لكن اختلفت النظم القانونية قديماً 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

<sup>67</sup>بشار ياسمينة: مرجع سابق ص 162.

الأنجلوسكسوني فالأصل فيها أن تسقط الدعوى بمجرد وفاة المسؤول، إلا أنها عدلت عن هذا الرأي لما ينطوي عليه من إهدار حقوق المضرور و حرمانه من التعويض ومع هذا الاختلاف وضعت اتفاقية وارسو حلاً له إذ نصت المادة (27) من الاتفاقية على أن ترفع الدعوى على ورثة الناقل الجوي في حال وفاته.<sup>68</sup>

#### ب- 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.<sup>69</sup>

الأصل أن ترفع الدعوى المدنية في مواجهة الناقل الذي وقع الحادث الجوي أثناء توليه عملية النقل، إلا أن الاتفاقيات الدولية خرجت عن هذا الأصل ونصت على استثناء صريح، مفاده للمدعي رفع الدعوى على الناقل الذي وقع الحادث في مرحلة النقل التي يتولاهها، ولكن يجوز أن يرفع الدعوى في مواجهة الناقل الأول إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على مسؤولية الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه المسؤول عن الرحلة كلها. وبذلك نصت اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة على أن: " لا يجوز للراكب أو لمن يخلفه الرجوع إلا على الناقل الذي وقعت الحادثة أو التأخير في مرحلة النقل التي يتولاهها، وذلك مالم يكن الناقل الأول و بناء على مشاركة صريحة قد أمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها" وكذلك أكدت اتفاقية مونتريال 1999م على هذا الاستثناء في الفقرة الثانية من المادة (32): " لا يحق للراكب أو أي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، مالم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح".<sup>70</sup>

#### ت- الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

قد ينطوي عقد النقل الجوي على نوعين من الناقلين، أحدهم ناقل متعاقد وهو الذي يببرم

<sup>68</sup> ال مادة 27 من اتفاقية وارسو لتوحيد قواعد النقل الجوي: " في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه المعاهدة ضد من يخلفونه."

<sup>69</sup> الفقي محمد السيد، العريني محمد فريد: مرجع سابق، ص 633.

<sup>70</sup> حداد إلياس، القانون الجوي مرجع سابق ص 156



عقد النقل الجوي مع الراكب، والآخر ناقل فعلي وهو الذي يقوم بتنفيذ كامل العقد أو جزء منه وذلك باتفاق مع الناقل المتعاقد. ويختلف الناقل الفعلي عن الناقل المتتابع كون الأخير طرفاً في عقد النقل الجوي في الفترة التي يتولى فيها القيام بالرحلة الجوية، على عكس الناقل الفعلي لا يعد بأي حال من الأحوال طرفاً في عقد النقل الجوي الذي يقوم بتنفيذه.<sup>71</sup> ويثور التساؤل على من ترفع دعوى المسؤولية المدنية؟ حقيقة لم تضع اتفاقية وارسو حلاً لهذه الإشكالية، وتولت ذلك اتفاقية جوادلاخار المكملة لأحكام اتفاقية وارسو<sup>72</sup> ، حيث نصت المادة (7)<sup>73</sup> منها على جواز رفع الدعوى إما على الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد، أو رفعها على كليهما متضامنين أو منفصلين، وذلك وفقاً لما يختاره المدعي، وإذا رفعت الدعوى على أحد الناقلين جاز له أن يطلب ضم الآخر و يحكم قانون المحكمة المختصة بإجراءات طلبات الضم.<sup>74</sup> وبذلك وسعت اتفاقية وارسو والاتفاقية المكملة لها من نطاق اختصاص الناقل الجوي بحيث لا تترك المسألة محلاً للجدال الفقهي وهي بذلك رفعت سقف الضمان لمستغلي مرفق النقل الجوي وكذلك فعلت اتفاقية مونتريال 1999م حيث أكدت على جواز رفع الدعوى على كل من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي، و قد تطرقت تفصيلاً لمسؤوليتهما في عشرة مواد في الفصل الخامس.

### ث- 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 اتفاقية باريس 1919م وهي أول اتفاقية جوية دولية كذلك لم تتطرق للتأمين، وكذلك الحال لدى إبرام اتفاقية وارسو 1929م، وعند صدور بروتوكول لاهاي مهد لتنظيم التأمين الجوي بأن نص على توصية للدول الأطراف<sup>75</sup> بإقامة نظام لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة في اتفاقية وارسو. إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال 1999م ونصت صراحة على إلزام الناقل الجوي

71 خالد عدلي أمير: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي منشأة المعارف 2007 ص122.

72 وقعت هذه الاتفاقية في عام 1961م.

73 المادة 7 من اتفاقية 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."

74 أصول محاكمات مدنية، قانون رقم 1 لعام 2016

75 موسى طالب حسن: مرجع سابق، ص 215.

الدولي في جميع الحالات بالتأمين من المسؤولية المدنية وذلك وفق صريح المادة (50) من الاتفاقية إذ تنص على أن: " على الدول الاطراف ان تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات الى داخلها ان تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية ".

وينطبق التأمين الإجباري ليس فقط على الناقل الجوي الوطني، ولكن أيضا على الناقل الجوي الأجنبي الذي ينظم رحلات جوية داخل دولة أخرى غير دولة جنسية الطائرة<sup>76</sup>، وقد اشترط المشرع السوري في قانون الطيران المدني السوري رقم (6) لسنة 2004م في الطائرات التي تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه أن يكون مؤمناً عليها لصالح الطاقم والركاب والغير على سطح الأرض.<sup>77</sup>

ووسع نطاق التأمين من مسؤولية 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 ما حصل للطائرة الماليزية المنكوبة الرحلة رقم (17) في 14 يوليو 2014م عندما استهدفها فوق أوكرانيا 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 بداية 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.<sup>78</sup> وكان نتيجة للاعتبارات المتعارضة بين شركات التأمين والناقل الجوي أن اتجهت بعض الدول في قوانينها الوطنية بتترك المشكلة دون حل تاركة للناقل الجوي حرية

<sup>76</sup> حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي دار النهضة العربية 2010 م ص283.

<sup>77</sup> نص المادة 138 من قانون الطيران المدني السوري: "يجب على كافة مؤسسات وشركات الطيران الوطنية والأجنبية التي تعمل من وإلى الدولة أن تقدم وثائق تأمين .... وفي حال عدم تقديم هذه الوثائق يجوز للمؤسسة تعليق رخصة الطيران الممنوحة لأي منهم"

<sup>78</sup> عبده، علاء التميمي مدى مسؤولية الناقل الجوي عن اضرار الإرهاب 2011 ص48

التصرف إزاء التأمين من مسؤوليته، بينما البعض الآخر فرض التأمين من المسؤولية بشكل إجباري باعتباره أحد الشروط الأساسية لمزاولة هذا النشاط، ومن هذه الدول دولة الإمارات، و الولايات المتحدة الأمريكية.<sup>79</sup> و تطبيقاً لما تقدم، يستطيع المضرور اختصام شركة التأمين في دعوى المسؤولية إلى جانب الناقل الجوي، و كذلك يستطيع الناقل الجوي في حال رفع الدعوى في مواجهته أن يدخل شركة التأمين في الدعوى طبقاً لما تنظمه القوانين الوطنية بشأن الادخال في الدعوى المدنية قانون الطيران المدني مادة 152 وما يليها.<sup>80</sup>

### المطلب الثاني: الاختصاص القضائي

وضعت اتفاقية مونتريال 1999م قواعد خاصة بالمحكمة المختصة بدعوى مسؤولية الناقل الجوي، وعليه سوف نتعرض للمحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999م (الفرع الأول)، والمحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون السوري (الفرع الثاني).

**الفرع الأول: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال 1999م**  
أجازت اتفاقية مونتريال 1999م للمضرور أن يرفع دعواه أمام إحدى المحاكم التي نصت عليها الفقرة الأولى من المادة (33):

" 1- تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعي، في اقليم احدى الدول الأطراف، أو امام محكمة محل اقامة الناقل أو امام محكمة مركز اعماله الرئيسي أو امام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز اعمال تم بواسطته ابرام العقد أو امام محكمة مكان نقطة المقصد".

بيد أن الاتفاقية جاءت باستثناء خاص فيما يتعلق بوفاة الراكب أو إصابته، إذ نصت على محكمة خامسة يجوز للمدعي أن يرفع دعواه أمامها، و هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (33): " 2- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام احدى المحاكم المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة، أو في اقليم

79 أبو زيد، رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة 1974م، ص 50.

80 الصالح، فواز: أحكام القانون المدني منشورات جامعة دمشق 2011 م.

أحدى الدول الاطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل اليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، اما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزول فيه ذلك الناقل الاول اعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري".

### رأي الباحث:

أن الهدف من تعدد المحاكم التي يمكن للمضروب رفع دعواه أمامها هو توفير أكبر قدر من الحماية للمضروب، وترك الخيار له في ذلك، بيد أن ذلك قد يشكل مشكلة في الاختصاص القضائي إذا باشر المضروب دعواه في أكثر من محكمة إذ لا يمكن ضم الدعاوى ولا يمكن كذلك فض التنازع الإيجابي في الاختصاص، كون أن القضية متعلقة بنقل دولي واختصاص دولي يمس سيادة الدول. وتطبيقاً لما تقدم، أعطت اتفاقية مونتريال 1999م للمضروب الحق في رفع دعواه أمام خمسة محاكم، وقصر الاتفاقية الاختصاص على هذه الجهات القضائية هو من النظام العام إذ لا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديل أحكام الاختصاص<sup>81</sup>، وهذه المحاكم هي:

#### (أ) محكمة محل إقامة الناقل:

يقصد بمحل إقامة الناقل هو المكان الذي تأسست فيه شخصيته المعنوية لمنشأة النقل، و ليس المقصود المكان الذي يمارس فيه نشاطه.<sup>82</sup>

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

يقصد بمركز الأعمال الرئيسي لأعمال الناقل هو المركز الرئيسي التي تتم فيه العمليات 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

<sup>81</sup>الأسبوطي، ثروت أنيس: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن الطبعة العالمية ص759

<sup>82</sup>الأسبوطي، ثروت أنيس: مرجع سابق، ص 760

به المبنى الرئيسي لإدارة شركة الناقل، وتتركز فيه الأجهزة التي يناط بها إدارة الشركة وتصدر منه القرارات المتعلقة بتسيير الأمور فيها.<sup>83</sup>

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

يقصد بها أحد فروع الشركة أو وكالة أو مؤسسة النقل الجوي التابعة للناقل، والتي تم<sup>84</sup> بواسطتها إبرام عقد النقل.

**(ث) محكمة جهة الوصول:**

يقصد بها محكمة وصول الطائرة فعلا، والمتفق عليها في عقد النقل الجوي. ومثال على ذلك لو نص عقد النقل على تنفيذه من مطار أبو ظبي الدولي إلى مطار باريس شارل ديغول الدولي، وتعرضت الطائرة لعملية اختطاف وأجبرت على الهبوط في صحراء الأردن دون اكمال وجهتها إلى فرنسا، تكون محكمة جهة الوصول حينها المحاكم الفرنسية.

**(ج) محكمة محل إقامة المضرور:**

أجازت اتفاقية مونتريال للمضرور أن يرفع دعواه أمام المحاكم الوطنية التابعة للدولة التي له بها محل إقامة دائم، مع مراعاة الشروط الآتية:

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

<sup>83</sup> رضوان، فايز نعيم: الشركات التجارية، أكاديمية شرطة دبي، 2004م، ط 1 ص 108

<sup>84</sup> أحمد، عبد الفضيل محمد: القانون الجوي الخاص دار الفكر والقانون 2010 ص 355.

### رأي الباحث:

تبدو أهمية تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى من عدة نواحٍ:

- 1- قانون المحكمة المختصة هو الذي ينظم المسائل الإجرائية الواجب التطبيق في الدعوى منذ بداية قيد الدعوى إلى حين صدور الحكم النهائي وتنفيذه.
2. قانون المحكمة المختصة هو الذي يبين قواعد احتساب مدة التقادم.

### الفرع الثاني: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية في القانون السوري

نفترض في هذه الحالة أن تكون المحاكم السورية هي المختصة بنظر النزاع في حال كان النقل وطنياً لا دولياً، حيث نظمت المحاكم المختصة بنظر دعاوى التعويض الناشئة عن عقد النقل الدولي في اتفاقية مونتريال سالفة الذكر. بالنظر إلى قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004 م جاء في المادة (149): "تقام دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في الدولة أمام المحاكم المختصة في مكان وقوع الحادث أو مكان إقامة المدعى عليه أو المركز الرئيسي لأعماله"، ولكن إعمالاً للمادة (6) من القانون التجاري، فقد اعتبرت أن النقل الجوي عمل تجاري بحكم ماهيتها، وتطبيقاً لذلك فإن الاختصاص يكون تجارياً لا مدنياً، وإن كانت الدعوى المرفوعة تعنى بالتعويض، يحق للمدعي في الدعاوى التجارية أن يختار إحدى المحاكم الآتية:<sup>87</sup>

- 1- محكمة موطن المدعى عليه.
- 2- المحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه في دائرتها.
- 3- المحكمة التي كان يجب تنفيذ الاتفاق فيها.

### رأي الباحث:

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

87 الزعيم، هيثم: قانون الأعمال، الجامعة الافتراضية السورية مرجع سابق.

### المطلب الثالث: وسائل دفع المسؤولية وانقضاء الدعوى

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 التبعية. تطبيقاً لذلك، ينبغي علينا دراسة وسائل الدفع التي أقرتها اتفاقية وارسو 1929م (الفرع الأول)، ومن ثم وسائل الدفع التي جاءت بها اتفاقية مونتريال 1999م (الفرع الثاني)، وكذلك يستطيع الناقل الدفع أمام المحكمة بعدم قبول الدعوى وذلك في عقد نقل البضائع فقط - أو الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقدمها (الفرع الثالث) إذ يشمل هذا الدفع كافة حالات مسؤولية الناقل الجوي بما فيها مسؤوليته عن الضرر الحاصل للراكب.

#### الفرع الأول: وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م:

تحدثنا سابقاً عن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو، حيث أقرت الاتفاقية مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ المفترض في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه المنبثق من عقد النقل الجوي، فيفترض خطأ الناقل إذا أخل بالتزام سلامة الراكب وتفترض حينها مسؤوليته ولا يبقى أمامه سوى نفي الخطأ، وقد كرست اتفاقية وارسو طريقتين لدفع المسؤولية إما بإثبات اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر (أولاً)، وخطأ المضرور (ثانياً).

**أولاً: اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه إدارياً كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر والاستحالة:**

نصت الفقرة الأولى من المادة (20) من اتفاقية وارسو على عدم مسؤولية الناقل الجوي: "إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها" من الملاحظ أن الاتفاقية نصت على حالتين وهما:

اتخاذ التدابير الضرورية (أ)، واستحالة اتخاذ التدابير الضرورية (ب)

#### أ - اتخاذ الناقل وتابعيه كافة التدابير الضرورية:

كغيرها من نصوص اتفاقية وارسو، لم تأت بتفسير موضح لمعنى "التدابير الضرورية"

وهو ما حدا بالفقه إلى تفسير معناها وفقا لثلاثة اتجاهات، كما يلي بيانه:

### الاتجاه الأول: التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية:

ذهب بعض الفقهاء إلى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا حرفيا، بمعنى أن كل التدابير الضرورية الواجب اتخاذها من الناقل هي التي يمكنها موضوعياً أن تمنع وقوع الضرر، أو هي التي لو اتخذها الناقل لما وقع الضرر.<sup>85</sup> وجهت عدة انتقادات لهذا الرأي، ومنها:

(1) انتقد هذا الرأي على أنه تشدد بالنسبة للناقل الجوي، لأن الأمر مستحيل الإثبات في أغلب الأحيان، فيجدر أن يكون الناقل على علم بسبب الحادث وإثباته للتدابير الضرورية التي اتخذها.<sup>86</sup>

(2) ينقص هذا الرأي من مضمون المادة (20) من اتفاقية وارسو ويناقض غرضها، ذلك أن المادة المذكورة تتناول وسيلتين منفصلتين وهما اتخاذ التدابير الضرورية واستحالة اتخاذها، فلو كان القصد من وراء الوسيلة الأولى هي اتخاذ كافة التدابير التي من شأن اتخاذها أن يؤدي موضوعياً إلى منع وقوع الضرر لفقدت هذه الوسيلة معناها لأن حدوث الضرر يعني بحد ذاته عدم اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوعه.

(3) من ناحية أخرى يترتب على هذا التفسير قصر الوسائل التي بمقتضاها يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته على الوسيلة الثانية وهي استحالة اتخاذ التدابير الضرورية.<sup>87</sup> وقد أجمع الفقه على استبعاد التفسير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية وذلك بسبب الانتقادات التي وجهت له إضافة إلى كونه يخل بمبدأ توازن بين مصلحة الناقل الجوي ومصلحة الراكب.

### الاتجاه الثاني: التفسير الموسع لعبارة التدابير الضرورية:

يعتمد أنصار هذا الرأي على طبيعة التزام الناقل الجوي كأساس لتفسير عبارة التدابير الضرورية الواجب اتخاذها من طرف الناقل الجوي وهو ما إذا كان التزام الناقل هو التزام ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة، و يراعى في ذلك ظروف الناقل الجوي و الالتزامات الملقاة

<sup>85</sup> عبد الحميد عاشور عبد الجواد: مرجع سابق، ص 124.

<sup>86</sup> بن ناصر وهبية: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، 2014م، ص 230.

<sup>87</sup> العريني محمد فريد: مرجع سابق، ص 121.



على عاتقه، و المعيار الذي تقاس به التزامات الناقل الجوي هو معيار الناقل الحريص، بحيث يعفى الناقل الجوي من المسؤولية متى أثبت أنه و تابعوه اتخذوا كافة التدابير الضرورية في مثل ظروف الناقل الحريص لتفادي الضرر.<sup>88</sup> وتبعاً لهذا الاتجاه ليس على الناقل سوى إثبات انتفاء الخطأ في حالة إذا ما عرف السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، فيثبت أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع هذا السبب، ومثال على ذلك لو حصل عطل في أحد محركات الطائرة فعلى الناقل اثبات صلاحية الطائرة وفقاً للقواعد والشروط الفنية المتعارف عليها في قواعد الطيران المدني الدولية و أنها كانت وقت الإقلاع في حالة جيدة و مجهزة بكافة الأجهزة الضرورية، و أنها خضعت للمراقبة الدورية و أن قائدها و جميع طاقمها مؤهلين قانونياً و مدربين، و يرجع تقدير كل ذلك إلى قاضي الموضوع<sup>89</sup>، و هو الرأي الراجح لدى قضاء الدول التي تأخذ بالنظام الأنجلوسكسوني.<sup>90</sup>

#### الاتجاه الثالث: التفسير المضيق لعبارة التدابير الضرورية:<sup>91</sup>

لا يختلف هذا الاتجاه كثيراً عن الاتجاه السابق، بيد أن هذا الاتجاه لا يأخذ بطبيعة المسؤولية، حيث يشترط لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أن يثبت سبب الحادث الذي نتج عنه الضرر، أو أن يثبت بأن هذا السبب نفسه لا يرجع إلى خطأ الناقل، وذلك عن طريق إثبات أنه و تابعوه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفاديه، وهذا الاتجاه يأخذ به قضاء الدول التي تعتنق النظام اللاتيني.<sup>92</sup>

وفي نهاية المطاف يتوافق هذا التفسير مع التفسير الموسع في فكرة انتفاء المسؤولية بمجرد إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لدفع سبب الحادث الجوي، وذلك على خلاف التفسير الحرفي الذي يتطلب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية إثبات السبب الأجنبي، ومهما كان تفسير العبارة فإن اتفاقية وارسو لم تشترط إثبات سبب الضرر، ولكن اكتفت بالنظر إلى مدى التزام الناقل و تابعيه باتخاذ التدابير الضرورية.<sup>93</sup>

88 موسى طالب حسن: مرجع سابق، ص 142.

89 بشار ياسمينية: مرجع سابق، ص 98

90 العريني محمد فريد: مرجع سابق، ص 124.

91 حداد إلياس: مرجع سابق، ص 267

92 بشار ياسمينية: مرجع سابق، ص 99.

93 ياسمينية بشار: مرجع سابق، ص 99.

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.

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.

(1) توصيات منظمة الطيران المدني الدولي:

وضعت منظمة الطيران المدني الدولي ICAO بعض الإرشادات الخاصة بعمليات الإرهاب و أوصت الناقل بإتباعها، وهي<sup>94</sup>:

1- 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.

2- 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.

3- وضع ضابط الأمن على متن الطائرة موظف حكومي أذنت له دولة المشغل وحكومة السجل بالعمل على متن الطائرة لحمايتها وحماية من على متنها من أفعال التدخل غير المشروع. ويستبعد من هذه الصفة الحرس المكلفون بتوفير الحماية الشخصية لواحد أو أكثر من ركاب الطائرة مثل الحارس الشخصي.

4- إن وزع ضباط الأمن على متن الطائرات التجارية التي تحمل الركاب يعد من التدابير الأمنية الحاسمة التي ينبغي أن تدرسها الدول المتعاقدة بعناية قبل أن

تقررهما. وينطوي استخدام ضباط الأمن المسلحين على متن الطائرات على خطر محتمل قد يهدد سلامة الطائرة ومن فيها لأن بوسع ضباط الأمن أن يمنعوا ويقمعوا أفعال التدخل غير المشروع إذا حسن اختيارهم وتعليمهم وتدريبهم على تفادي الآثار المترتبة على تدخلهم.

5- الفشل في وضع برنامج سليم للاختيار والتعليم والتدريب لهؤلاء الضباط فإنه يفضي إلى حوادث خطيرة، وهكذا ينبغي للدول أن تولي الانتباه الضروري للعوامل القانونية والتشغيلية والتكتيكية التي تحكم استخدام ضباط الأمن على متن الطائرات المدنية.

6- الدولة هي التي تقرر إنشاء برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات، وينبغي لها أن تدرس جميع جوانب هذا البرنامج بعناية فائقة قبل وضعه، وبعدئذ يمكنها النظر في وزع الضباط على الرحلات الجوية الدولية والداخلية. وينبغي حث الدول على تقييم المخاطر قبل تنفيذ برنامج وزع ضباط الأمن على متن الطائرات، وينبغي للدول أن تعتمد شروط وزع ضباط الأمن حسب احتياجات أمن الطيران وحسب نتائج تقييم المخاطر، وينبغي للسلطة المختصة أن تخطط وتدير وتراقب برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات. والجدير بالذكر أن التعاون الدولي بين الدول والتبادل الفوري للمعلومات عن الأخطار سيقودان إلى إجراءات فعالة في مجال أمن الطيران بصفة عامة وفي برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات بصفة خاصة.

7- ينبغي للدول التي توزع ضباطا مسلحين على متن الطائرات المشغلة في رحلات تجارية لنقل الركاب على أن تسن تشريعات وطنية وتضع وتنفذ سياسات وإجراءات وتعليمات محددة بشأن هؤلاء الضباط، وأن تضع في اعتبارها آراء مشغلي الطائرات عند إعداد برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات.

8- وينبغي عقد اتفاقات مع بعض الدول الأخرى بما فيها الدول التي تتوقف الطائرة في محطاتها في أثناء رحلاتها، ودول المطارات البديلة في حالة الطوارئ أو في حالات تحويل مسار الرحلة التي تحمل ضباطاً مسلحين.

وبناء على ذلك، إذا تعرضت الطائرة لعمل إرهابي يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن ذلك وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية مالم يقدم الدليل على أنه أتخذ التدابير الضرورية في هذا

الشأن، وهو ما قضت به المحاكم الأمريكية في قضية متعلقة بحادث اختطاف تعرضت له شركة بان أميركيان ( Pan American Airways ) بعد اقلاعها من مطار كراتشي الدولي، وقد أثبتت شركة الطيران المدعى عليها أنها اتخذت كافة الإجراءات الضرورية التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي.<sup>95</sup>

## (2) الالتزام بالتحذير:

يقع على عاتق الناقل الجوي أيضاً التزاماً 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<sup>96</sup>، ولا يعتبر هذا الالتزام من ضمن التدابير الضرورية، حيث يقصد به أن يكون الناقل الجوي على علم باحتمالية تعرض الرحلة الجوية لحادث إرهابي و لكنه يعتقد أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لذلك، و لكن يبقى على عاتقه إعلام و إبلاغ الراكب بذلك.

وقد أيد القضاء الأمريكي هذا الالتزام، و ذلك في عدة قضايا عرضت عليه منها قضية شركة بان أميركيان Pan American Airways والتي تتلخص وقائعها في تعرض إحدى طائراتها لحادثة انفجار و هي تحلق فوق منطقة لوكيربي بأسكوتلندا، و ذلك بسبب انفجار قنبلة مدسوسة بأحد الأجهزة الإلكترونية في حوزة أحد ركابها، الأمر الذي أدى لوفاة 259 راكباً و 20 شخصاً من سكان المدينة، و قد تبين للمحكمة أن السلطات الألمانية و الإنجليزية و السفارة الأمريكية في بريطانيا قد تلقوا معلومات عن احتمال وقوع هجوم إرهابي على طائرة تابعة لشركة بان أميركيان و أن الشركة ذاتها على علم باحتمالية وقوع الهجوم . وقد قالت الشركة أنها اتخذت كافة التدابير الضرورية لتفتيش الطائرة إلا أنها لم تتمكن من اكتشاف المتفجرات، و قد طالب المتضررين من المحكمة منحهم تعويضاً كاملاً عن الضرر الذي لحقهم، و استجابت المحكمة لطلب المدعين بإلزام الشركة بأن تؤدي التعويض الكامل للمضرورين و ذلك على أساس أن الناقل قد

<sup>95</sup> البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص 221.

<sup>96</sup> عبده علاء التميمي: بحث مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، ص 25.

ارتكب خطأ إرادياً عندما تقاعس عن تحذير الركاب من مخاطر الإرهاب، على اعتبار أن هذه المخاطر استثنائية يجب تحذير الراكب منها حتى يحدد مصيره.<sup>97</sup>

### **رأي الباحث في الالتزام بالتحذير:**

يجب على الناقل تحذير الركاب من أضرار الإرهاب متى كانت هذه المخاطر محققة وصحيحة، ولا يكون الأمر كذلك إلا عند التعاون الكامل والمثمر 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 حفاظاً على سلامة الركاب والطاقم وأمن الملاحة الجوية.

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

### **التدابير الضرورية الواجب اتخاذها أثناء عملية الطيران:**

بعد إقلاع الطائرة يكون قائدها هو المسيطر الوحيد عليها، فهو يتمتع وفقاً لمنصبه بسلطات واسعة اتجاه الطاقم والركاب، فهو المسؤول عن الطائرة بالتعاون 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 اتفاقية طوكيو 1963م بشأن ما يقترف من جنایات وأفعال أخرى على متن الطائرات.

منح قائد الطائرات سلطات أوسع لاتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الطائرة والأشخاص والأموال الموجودة على متنها وذلك وفق المادة (6) من الاتفاقية. وكذلك هو موقف المشرع السوري من قانون الطيران المدني السوري حيث أعطى الناقل الجوي سلطات واسعة باتخاذ التدابير الضرورية لحفظ النظام على متن الطائرة، وهو

بذلك جاء بنص مطلق وتقدير أفعال قائد الطائرة ما إذا كانت بغرض حفظ النظام من عدمه فقامت شركات الطيران بالتعاقد لتأمين طائراتها وتطوير إجراءات الأمن فيها كما ورد في المادة 59 الفقرة (أ) " وكذلك برنامج امن طيران ملائم يضمن التشغيل الآمن والفعال على الرحلات" 98

### ب - استحالة اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية:

نصت المادة (20) من اتفاقية وارسو على ما يلي: "أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها" وبذلك لا يسأل الناقل الجوي متى أثبت استحالة اتخاذ التدابير الضرورية، غير أنه أمام سكوت الاتفاقية عن تبيان معنى الاستحالة، فقد ذهب شرّاح القانون الجوي إلى اعتماد فرضيتين وهما: القوة القاهرة (أ)، وفعل الغير (ب)

#### (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. ويقصد بالالتزام هنا التزام الناقل بضمان سلامة الركاب، فإن حصلت قوة القاهرة 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 بالنشرات الجوية والأرصاء التي ضمنت له سلامة الرحلة الجوية، ويكلف حينها الناقل الجوي بإثبات أن الحادث كان نتيجة قوة القاهرة، وعليه إثبات أنه وتابعوه اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة إلا أنه استحال عليهم درء الضرر، وأنه وتابعوه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال كان سبباً أو ساهم في وقوع الحادث.

98 قانون الطيران المدني السوري المادة 59-

أ - لا يجوز تشغيل أي طائرة مسجلة في الدولة أو طائرة مستخدمة من قبل مستثمر في الدولة يرغب بتشغيلها بناءً على عقود إيجار أو في رحلات عارضة أو وفق أي ترتيبات مشابهة إلا بموجب شهادة مستثمر طائرات نظامية صادرة عن المؤسسة لصالح المالك أو مستثمر الطائرة ، وعلى المؤسسة، قبل منح شهادة مستثمر طائرات، التحقق من أن طالب الشهادة يمتلك الكفاءة والمعدات والتجهيزات والتنظيم الإداري والعاملين وإمكانات التدريب والصيانة والتغطية المالية للتأمين ضد المخاطر، وكذلك برنامج أمن طيران ملائم يضمن التشغيل الآمن والفعال على الرحلات المحددة من قبل طالب الشهادة.

\*المادة (6) من اتفاقية طوكيو: 1- يجوز لقائد الطائرة عندما تكون لديه اسباب وجيهة للاعتقاد بارتكاب او احتمال ارتكاب جنائية او فعل كما هو وارد في مادة 1 فقرة 1 من قبل اي شخص على متنها ان يفرض على مثل هذا الشخص اجراءات معقولة بما فيها اية ضوابط لازمة. 2 - لحماية سلامة الطائرة او ركبائها او ممتلكاتها ب - لحفظ النظام والانضباط على متنها أو لتمكينه من تسليم هذا الشخص إلى جهات الاختصاص أو إنزاله وفقاً لأحكام هذا الفصل. 3- يجوز لقائد الطائرة ان يطلب او يفوض افراد طاقم الطائرة بتقديم العون بدون مطالبة الركاب بتقديم العون في ضبط اي شخص يحق له ان يضبطه ويجوز لأي من افراد طاقم الطائرة ايضا ان يتخذ الاجراءات الوقائية المعقولة بدون ان يلحق مثل هذا التفويض عندما تكون لديه اسبابا وجيهة للاعتقاد بضرورة اتخاذ مثل هذا الاجراء بشكل فوري لحماية سلامة الطائرة او ما تحمله من ركاب او ممتلكات.

ولكن يحدث أحيانا خلل فني خفي 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 أنهم 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، فلا يعفى الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للركاب عند وقوع حادث بسبب قد يكون فعل الغير هو الوحيد المنتج للضرر، ويؤدي قيامه إلى انتفاء مسؤولية الناقل الجوي بتوافر شرطين:

1- أن يكون الغير أجنبياً 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 إداري وعمال المطار والإدارات الحكومية المتواجدة في المطار من الجمارك والهجرة والجوازات.

2- أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في وقوع الحادث، ويتمثل ذلك في إتيان الغير فعل يتصف بصفات القوة القاهرة من حيث عدم إمكانية الدفع والتوقع.<sup>98</sup> ومثال على ذلك إطلاق شخص النار من على سطح بناية على الطائرة عند استعدادها للهبوط مما أدى إلى إصابة الركاب، ولا يشترط أن يكون الغير معروفاً لدى الناقل فيعفى الناقل من المسؤولية حتى وإن كان الغير مجهولاً.

ولكن يثور التساؤل في مدى اعتبار العمليات الإرهابية سبباً أجنبياً يعفى الناقل من المسؤولية؟

يعتبر الدفع باستحالة درء خطر الإرهاب من أهم الدفوع القانونية التي يتمسك بها الناقل الجوي للتخلص من مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن العمليات الإرهابية حيث أنه استحال عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. ولكن جاء رد المحاكم الأمريكية والفرنسية على أن الحوادث الإرهابية لم تكن معروفة سابقاً أي الناقل لم يكن يتوقعها ولم يكن في استطاعتها دفعها، غير أن الحال قد تغير الآن حيث أصبح

<sup>98</sup> بشار، ياسمينة: مرجع سابق، ص 101.

النقل الجوي هدفاً للإرهابيين، وبالتالي أدى تكرار الحوادث إلى تخلف شرط عدم التوقع في الحوادث الإرهابية وترتب عليه مسؤوليته.<sup>99</sup>

### ثانياً: خطأ المضرور:

جاءت اتفاقية وارسو وأعطت الناقل الجوي الحق في دفع المسؤولية متى أثبت أن خطأ الشخص المضرور أدى إلى وقوع الضرر، وذلك وفقاً للمادة (21) من الاتفاقية حيث نصت على: " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو التخفيف منها." من الملاحظ من نص المادة السابقة أن اتفاقية وارسو لم تبين المقصود بخطأ المضرور، وإنما أحالت ذلك إلى القوانين الوطنية للمحكمة المختصة بنظر النزاع، وتختلف القوانين الوطنية في نظرتها إلى خطأ المضرور فمنهم من يراها سبباً كاملاً لإعفاء الناقل من المسؤولية وهو ما يأخذ به القانون الأمريكي والقانوني الإنجليزي، ومنهم من يراها سبباً مخففاً للمسؤولية وتوزع المسؤولية بين المضرور والناقل لكل منهما بقدر مساهمة خطئه في إحداث الضرر وهو موقف القانون الفرنسي والقانون المصري والقانون السوري.

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

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

إذا كان فعل المضرور هو السبب الوحيد المنتج للضرر فإن المسؤولية المدنية تنتفي في مواجهة الناقل الجوي، كما لو تعرض المضرور للاختناق جراء تسله إلى مكان شحن أمتعة المسافرين، من القانون المدني السوري:

" إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كحادثة فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان مالم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك."

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

قد يساهم المضرور بفعله في إلحاق الضرر بنفسه مع فعل الناقل الجوي، حيث يعد ذلك

<sup>99</sup>البنا، يحيى أحمد: مرجع سابق، ص238



سبباً لإعفاء الناقل الجوي جزئياً من الضمان وذلك بقدر مساهمة المضرور في احداث الضرر<sup>100</sup>، حيث أجازت المادة (218) من القانون المدني للقاضي أن ينقص مقدار الضمان في هذه الحالة<sup>101</sup>.

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

لم تعرض مثل هذه المسألة على القضاء، غير أن العدالة تقتضي الا يعتبر سلوك المضرور أثناء العمليات الإرهابية سبباً 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.<sup>102</sup>

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

جاءت اتفاقية مونتريال 1999م بغرض القضاء على التضارب الحاصل بين التشريعات الوطنية فيما يخص المسؤولية المدنية للناقل الجوي وذلك تلبية لرغبة المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية ثابتة وموحدة للنقل الجوي الدولي، وبذلك وافقت هذه الاتفاقية بين نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي القائمة على الخطأ المفترض، والمسؤولية الموضوعية القائمة على المخاطر وتحمل التبعة. و قد نصت على طرق دفع المسؤولية في المادة (20) : " اذا اثبت الناقل ان الضرر قد نجم أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو اسهم في حدوثه واذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو اصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت ان حدوث الضرر أو الاسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب."

100 الصالح فواز: المصادر غير الإرادية في الالتزام منشورات جامعة دمشق 2011

101 قانون مدني م 218: " يجوز للقاضي أن ينقص مقدار الضمان أو لا يحكم بضمان ما إذا كان المتضرر قد اشترك بفعله

في إحداث الضرر أو زاد فيه."

102البنا يحيى أحمد: مرجع سابق، ص 253

وضع النص السابق سبباً عاماً للإعفاء من المسؤولية يسري على جميع عقود النقل المبرمة سواء أكانت عقد نقل أشخاص أو بضائع بغض النظر عما إذا كانت المسؤولية شخصية أو موضوعية، وهو جاء بسبب واحد لدفع المسؤولية وهو خطأ الشخص المضرور وإهماله أو امتناعه، فيعفى الناقل كلياً من المسؤولية فيما لو أثبت أن فعل المضرور هو السبب الوحيد في وقوع الضرر، ويعفى الناقل جزئياً في حال كان خطأ الناقل قد ساهم في حدوث الضرر.<sup>103</sup>

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

"1 - فيما يتعلق بالإضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 20 والتي لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفى مسؤوليته أو أن يحد منها.

2 - فيما يتعلق بالإضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 20 والتي تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق المنصوص عليها في المادة (12) وهو خطأ المضرور.<sup>104</sup>

أما الفقرة الثانية وهي التي يطالب فيها المضرور بتعويض يجاوز مائة ألف وحدة نقد، وتكون فيها مسؤولية الناقل الجوي مبنية على أساس الخطأ المفترض، فقد أعطت الاتفاقية الحق للناقل بدفع مسؤوليته وفي حالتين:

(1) إذا أثبت أن الضرر لم يكن نتيجة خطأ وإهمال أو امتناع من جانب الناقل وتابعيه، ويعني ذلك أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ تلك التدابير، ويلاحظ في هذا الصدد أن نفي خطأ أو

<sup>103</sup> عباينة محمود محمد: احكام عقد النقل دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص352.

<sup>104</sup> بشار ياسمين: مرجع سابق، ص 111.

إهمال أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه يكون وفق معيار موضوعي وهو الناقل العادي الذي يوجد في ذات ظروف الناقل المدعى عليه.<sup>105</sup>

(2) 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 ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر التزم الناقل بدفع التعويض.<sup>106</sup>

### ويأخذ خطأ الغير إحدى الصور الآتية<sup>107</sup>:

أ- أن يكون فعل الغير هو الوحيد المنتج للضرر:

يقصد بذلك أن يكون فعل الغير السبب الوحيد في إحداث الضرر، ويجب ألا يكون الغير من بين الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولاً عنهم، أي لا يكون أحد أفراد الطاقم الجوي وليس من الضروري أن يكون الغير معروفاً فقد يقوم الدليل على ارتكابه خطأ وهروبه إذ يبقى هذا السبب مؤثراً في مسؤولية الناقل الجوي.

ب - اشتراك خطأ الناقل الجوي مع خطأ الغير:

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

ت- استغراق أحد الخطأين للآخر:

إذا كان لكل من خطأ الناقل الجوي وخطأ الغير سبباً 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 المسؤول الوحيد في مواجهة المضرور، والعكس صحيح فإذا استغرق خطأ الغير خطأ الناقل الجوي انتقلت مسؤولية الأخير وقامت مسؤولية الغير في مواجهة المضرور.<sup>108</sup>

<sup>105</sup> الفقي محمد السيد، العربي محمد فريد: قانون النقل، مرجع سابق، ص 313.

<sup>106</sup> الشيخ أحمد بن إبراهيم: مرجع سابق، ص 481.

<sup>107</sup> السنهوري عبد الرزاق احمد: الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول نظرية الالتزام بوجه عام منشأة المعارف

<sup>108</sup> الشامي محمد حسين علي: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري واليميني والفقهاء الإسلامي، دار النهضة العربية، 1990م، ص 313 - 619.

### ث- اشتراك خطأ الناقل الجوي وخطأ المضرور مع خطأ الغير:

قد يشترك في احداث 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.

#### الفرع الثالث: الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها:

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.<sup>109</sup>

ويجب علينا في هذا الصدد أن نفرق بين سقوط الدعوى وسقوط الحق، إذ أن مرور الزمن مهما استطال لا يؤثر على الحقوق، فلا يؤدي سكوت المضرور عن المطالبة بحقه مهما طال إلى إسقاط هذا الحق ولكن مراعاة لمصلحة الأطراف تسقط الدعوى بعد مرور الزمن المقرر قانوناً إذا لم يطالب المضرور بحقه أمام القضاء.<sup>110</sup>

وبذلك نصت اتفاقية مونتريال 1999م على سقوط دعوى المسؤولية في المادة (35): "1- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول الى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب ان تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل."

"2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت امامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة." وكذلك فعل المشرع السوري في نص المادة 150 من قانون الطيران المدني السوري "تتقادم دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث وفي حالات الانقطاع التقادم لا تقبل هذه الدعوى بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث."

109 حداد، الياس: مرجع سابق، ص244

110 لبيات، حاتم: النظرية العامة للالتزام أحكام الالتزام، مكتبة جامعة دمشق

## المبحث الثاني: أحكام التعويض في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع السوري

لما كان المضرور يلجأ للقضاء بغية التعويض، فقد أقرت الاتفاقيات الدولية أحكاماً للتعويض، إذ وضعت حداً أقصى للتعويض في حالات محددة حصراً لا يلتزم الناقل إلا في حدوده وهذا ما يسمى بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، غير أن المجتمع الدولي الذي يسعى لموازنة المصالح أقر في الاتفاقيات الدولية مبدأ مغايراً بحيث جعل مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في بعض الحالات.<sup>111</sup>

<sup>112</sup> وعلى غرار الاتفاقيات الدولية أخذ المشرع السوري بالمسؤولية المحدودة للناقل الجوي في حالات محددة والمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي في حالات أخرى.

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

## المطلب الأول: أحكام التعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999م وفي التشريع السوري:

بدأت فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو 1929م، إذ جعلت للناقل والراكب الخيار في الاتفاق على تحديد مبلغ التعويض ولكن يجب ألا يقل عن الحد الأدنى المقرر في الاتفاقية بمبلغ 125 ألف فرنك ذهبي ويشمل الفرنك 5.65مليجرام ذهب عيار 900 في الألف<sup>113</sup>، وكان المقصود من وراء اختيار الفرنك الفرنسي هو توحيد العملة للتعويض<sup>114</sup>، إلا أن ذلك لقي عدة اشكاليات فالاتفاقية لم تحدد سعر الصرف الذي يجب أن يكون عند التحويل من الفرنك إلى العملات الوطنية الأخرى، كذلك أن سعر الذهب عرضة لتدخل السلطات الفرنسية آنذاك فقد يتم رفع قيمته أو

<sup>111</sup> الفقرة (1) من المادة (22) من اتفاقية وارسو: في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ان يكون التعويض في صورة عائدات دورية (مرتب) فلا يجوز ان يزيد رأس المال عن الحد المذكور. ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، ان يحدد المسؤولية مبلغاً أكبر.

<sup>112</sup> ربيضي عيسى غسان: مرجع سابق، ص 177

<sup>113</sup> الفقرة (4) من المادة (22) من اتفاقية وارسو: ويكون تقدير المبالغ المبينة اعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 65 مليجرام من الذهب عيار 960 من الالف من الذهب الخالص. ويمكن تحويل هذه المبالغ الى أي عملة وطنية بأرقام خالية من الكسور

<sup>114</sup> يعادل التعويض حالياً 120 الف يورو

خفضها، و بالتالي لا يمكن ربط تعويض المضرور في أنحاء العالم فيما تراه الحكومة الفرنسية صواباً لسياستها المالية.<sup>115</sup>

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

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

نصت اتفاقية مونتريال 1999م في مادتها (21) على أن:

1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل ان ينفى مسؤوليته أو ان يحد منها.

2 - فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اثبت ما يلي:

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

ب- أو ان هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.<sup>116</sup> وحدات حقوق السحب الخاصة هي عبارة عن وحدة قياس نقدية نادى بها صندوق النقد الدولي وتم تقويمها على أساس سلة من العملات الستة عشر دولة من أعضاء الصندوق على أساس القوة الشرائية لهذه الوحدات كونها تبقى مرتبطة بقيمة العملات الرئيسية لكبرى دول العالم، وهي أصل احتياطي أنشأه صندوق النقد الدولي عام 1969م نتيجة قلق الأعضاء من عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك و النمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التجارة الدولية، و كانت أهم الأصول الاحتياطية حينها هي الذهب و

<sup>115</sup> عابنة محمود محمد: مرجع سابق ص366

<sup>116</sup> الفقرة 1 من المادة (17) من اتفاقية مونتريال (كون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو اثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم).

الدولار الأمريكي، وتعرف وحدات حقوق السحب الخاصة بالذهب الورقي. وتعادل كل وحدة تقريباً 105 دولار أمريكي.<sup>117</sup>

الأصل في التعويض أن يكون بمقدار الضرر، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999م وما سبقها من اتفاقيات خرجت عن ذلك بأن جعلت مبلغ التعويض محدد لموازنة المصالح، وسبق وأن بينا أن الاتفاقية وضعت نظاماً ذو مستويين بالنسبة للأضرار الحاصلة للركاب، وذلك على النحو الآتي:

#### أولاً: الأضرار التي تصيب الراكب في المستوى الأول:

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

#### ثانياً: الأضرار التي تصيب الراكب في المستوى الثاني:

يقصد بها إصابة الراكب أو وفاته ومطالبة من يملك الحق بالتعويض الذي لا يجاوز مائة ألف وحدة حقوق السحب الخاصة، و في هذه الحالة لا يستطيع الناقل الجوي التوصل من المسؤولية.<sup>118</sup>

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

#### الفرع الثاني: تحديد مسؤولية الناقل الجوي في القانون السوري:

نص المشرع السوري في قانون الطيران المدني في المادة 147 على ما يلي:  
 أ- تحدد الدولة مبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض على ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي تكون الدولة طرفاً منها.

<sup>117</sup> عباينة محمود محمد: مرجع سابق، ص 361.

<sup>118</sup> حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص 168.

ب- تكون مسؤولية المستثمر عن التعويض غير محدودة إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل وامتناع من قبل المستثمر أو تابعيه أو وكلائه. أي أن المشرع قد طبق على مبالغ التعويض ما تسري عليه أحكام الاتفاقيات الدولية المعمول بها في الدولة ومنها اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م ، إلا أن مفاد المادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999م تشترط لتطبيق الاتفاقية أن تكون نقطة المغادرة وفقاً للعقد المبرم في إقليم دولة موقعة عليها أو منضمة لها، أو نقطة المقصد النهائي واقعة في إقليم دولة موقعة أو منضمة للاتفاقية، أو أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة موقعة عليها أو منضمة و إن كان هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن هذه الدولة موقعة أو منضمة للاتفاقية، و من المقرر أن أمر توقيع الدولة أو انضمامها للاتفاقية لا يعدو كونه واقعة مادية يتعين إقامة الدليل عليها لتطبيق الاتفاقية. وفي حال أن المدعي لم يقدّم الدليل للمحكمة أن تطبق أحكام قانون الطيران المدني حسب المادة 150 و 151 والتي تقرر بأن الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده أو نزوله من الطائرة.

### المطلب الثاني: مدى التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية

تعددت الاتجاهات الفقهية التي تقضي بالالتزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية من مؤيد للفكرة ومعارضاً لها، وذلك من خلال اتجاهين<sup>119</sup>:

#### (أ) الاتجاه الأول: عدم مسؤولية الدولة عن تعويض ضحايا العمليات الإرهابية:

يرى أنصار هذا الاتجاه عدم التزام الدولة بإنشاء أنظمة تعويضية خاصة بضحايا العمليات الإرهابية، والاكتفاء بما تقدمه من خدمات جوهرية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بتوفير الحياة الكريمة للمواطنين كالتأمينات الاجتماعية والصحية والمساعدات العامة وغيرها من الخدمات، ويستند أنصار هذا الرأي إلى الحجج الآتية:



1- ليس هناك أسباب كافية للتمييز بين الأضرار التي تصيب ضحايا الإرهاب والأضرار التي تسببها لهم الحوادث والأمراض ومخاطر العمل، فيجب أن يتساوى جميع المضرورين من أفراد المجتمع دون تمييز.

2- تصطدم فكرة التعويض بصعوبات عدة تجعل تحقيقها أمراً عسيراً، منها صعوبة مواجهة حالات الغش والتحايل التي يقوم بها الأفراد للحصول على التعويض.

3- انشاء صندوق للتعويض و التزام الدولة بتمويله يضعف الاحساس بالمسؤولية لدى الجناة أو المسؤول عن التعويض مما يقلل من أمر الردع العام.

### (ب) الاتجاه الثاني: التزام الدولة بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن معدلات العمليات الإرهابية في ازدياد، وبالتالي زيادة عدد الضحايا الذين لا يتمكنون من الحصول على التعويض، وحججهم في ذلك<sup>120</sup>:

1- إن دور الدولة الحديثة هو حماية الأفراد، وأن تحظر عليهم حمل السلاح وحيازته ويقع على عاتقها حماية كل فرد في المجتمع، وبالتالي لا تكون الدولة ملتزمة فقط بمعاينة الجاني ولكن أيضاً تعويض الضحايا.

2- إن الدولة تسعى إلى معاقبة الجناة حال ارتكابهم الأفعال الإجرامية، وتنفذ الحكم الصادر بحقهم، وعندها لا يستطيع المضرور اللجوء للقضاء للمطالبة بالتعويض لاسيما إذا كان الجاني معسراً.

ولكي تقوم الدولة بدفع التعويض عليها ان تنشئ صندوقاً عاماً لتعويض ضحايا الإرهاب، يمول من قيمة الأموال المصادرة والغرامات التي تحصلها، وهي تقوم بذلك بمقتضى احساسها بالمسؤولية الاجتماعية في مواجهة الإرهاب. ومن الجدير ذكره أن فرنسا أخذت بهذا الاتجاه بتأسيسها صندوق الضمان الخاص بضحايا الإرهاب وذلك وفقاً لقانون 9 سبتمبر 1986م، ويقوم الصندوق بتعويض المضرور بصرف النظر عن معرفة الضامن أو المسؤول، فهو نظام اجتماعي لضمان الأضرار التي يخلفها الحادث الإرهابي، ويمول الصندوق من شركات التأمين إذ تلتزم بدفع مبلغ 0.76 يورو عن كل تأمين يتم إبرامه، وحصيلة ذلك حوالي 31 إلى 35 مليون يورو سنوياً.

<sup>120</sup>مجاهد أحمد علي: المسؤولية عن تعويض ضحايا الإرهاب 2010 م، ص 30

فضلاً عن ذلك فإن الصندوق يلتزم بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تقع على إقليم فرنسا بغض النظر عن جنسية المضرور سواء كان فرنسياً أو أجنبياً، وكذلك يلتزم الصندوق بتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تقع خارج فرنسا شريطة أن يكون المضرور فرنسياً وله موطن دائم في فرنسا أو إذا كان يقيم في الخارج بصفة منتظمة ولكنه على اتصال دائم بالفتصليات الفرنسية.<sup>121</sup>

### رأي الباحث في التزام الدولة بتعويض ضحايا الإرهاب:

تسعى الدولة السورية ممثلة بقيادتها الحكيمة إلى توفير احتياجات العيش الكريم لمواطنيها والمقيمين على أرضها ولكن في عام 2014 تعرضت إحدى طائرات النقل السورية الى عمليات إرهابية أدت لسقوطها بصاروخ موجه أطلقتها جبهة النصرة الارهابية، ومع ذلك لم يتم تعويض ضحايا العمليات الإرهابية:

1. يستحق التعويض كل من تضرر من العمليات الإرهابية التي وقعت داخل إقليم الدولة ووسائل النقل - البري والبحري والجوي - التي تحمل جنسيتها، وذلك بغض النظر عن جنسية المتضرر، على أن يشمل التعويض جميع الأضرار المادية والمعنوية.
2. تحديد مبلغ التعويض المستحق على أن يكون التعويض متماشياً مع التعويضات التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية السابق ذكرها.

### **المطلب الثالث: معايير الجودة والسلامة لدى الناقل الجوي:**

يشترط لتجديد عضوية الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA الحصول على شهادة التدقيق على السلامة التشغيلية بشكل دوري IOSA، ورغم أن عضويته ليست شرطاً للتشغيل فيمكن لشركات غير عضو فيه أن تقوم بها، إلا أن الخطوط الجوية السورية تعتبر من أقدم أعضائه وهي الوحيدة على المستوى الوطني ولمواكبة المستجدات في معايير السلامة والحفاظ على مستوى عال منها في التشغيل والعمل تحرص على الحصول عليها. يتم التدقيق لمدة عامين اذ تمّ في 2007 وبشكل دوري وأخرها في عام 2021

121 الزقرد، أحمد السعيد: تعويض الأضرار الناشئة عن جرائم الإرهاب، دار الجامعة الجديدة، 2007م، ص 125.

تشتمل قائمة التدقيق على السلامة التشغيلية من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي على عدد من المجالات هي: الادارة وغرفة القيادة والترحيل ومقصورة الركاب والشحن والصيانة والخدمات الأرضية والامن.

والتي تتضمن متطلبات محددة في هذه المجالات متوافقة مع المعايير العالمية ومتطلبات منظمة الطيران المدني الدولية ICAO.

#### رأي الباحث في مدى التزام الناقل الجوي بمعايير الجودة والسلامة التشغيلية:

ان التزام الناقل الجوي بمعايير الجودة والسلامة IOSA التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي ICAO تعتبر كإجراءات وقائية في حال تطبيقها يضمن السلامة التشغيلية على مستوى عالي ويمنع حدوث الاضرار وتبعاتها من تعويضات وغيرها درهم وقاية خير من قنطار علاج.

## الخاتمة

لما كانت ظاهرة الإرهاب قد طالت مرفق النقل الجوي وأصبحت أهم مهددات هذا المرفق الحيوي، ولما كانت الجمهورية العربية السورية قد شغلت مكاناً مرموقاً في الخدمات المقدمة لمستغلي مرفق النقل الجوي على مدار الخمس وسبعين السنة الماضية وكانت سباقة في المنطقة العربية حيث تأسست السورية للطيران عام 1946 م، فقد جاء اهتمام الباحث في إثارة النواحي القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأعمال التي أصبحت تؤرق المسافرين ومستغلي هذا المرفق.

وسيتناول الباحث بعض النتائج والتوصيات التي قد تساهم في تعديل بعض النصوص القانونية في التشريع الوطني للجمهورية العربية السورية لمواكبة التطورات والتهديدات المستمرة لمرفق النقل الجوي.

### أولاً: النتائج:

من خلال الدراسة المتقدمة، توصل الباحث إلى عدة نتائج تتمثل بالآتي:

- 1- تضرب ظاهرة الإرهاب بجذورها في أعماق التاريخ الإنساني فهي لا ترتبط بالعصر الحديث فحسب ولكنها قديمة قدم الإنسان، حيث شهد التاريخ البشري بمراحلته المتعددة نماذجاً وأعمالاً إجرامية بشعة تصل في وحشيتها إلى الأعمال الإرهابية بالمعنى الحالي.
- 2- شغل مصطلح "الإرهاب" السياسيين والقانونيين وذلك لوضع تعريف جامع مانع له، وسعت العديد من الدول والمنظمات الدولية لوضع تعريف له دون انحياز وضرورة التفرقة بينه حق الشعوب في تقرير مصيرها وغيرها من الحقوق المشروعة للشعوب، وهو أمر غير سهل في ظل اختلاف السياسات الدولية والاتجاهات الفقهية.
- 3- عرف المشرع السوري العمل الإرهابي إلا أنه لم ينظم مسائل التعويض باعتباره تشريعاً جنائياً وليس مدنياً.
- 4- وضعت الاتفاقيات الدولية شروطاً محددة لقيام مسؤولية الناقل الجوي، منها وقوع الحادث الجوي، وأن يقع الحادث الجوي أثناء عملية النقل الجوي، وأخيراً أن يترتب على هذا الحادث ضرراً مادياً أو نفسياً.

5- يستطيع الناقل الجوي التحلل من مسؤوليته وفقاً لطرق دفع المسؤولية التي أقرتها الاتفاقيات الدولية، وذلك إذا أثبت أنه وتابعيه اتخذ كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، أو أنه استحال عليه اتخاذها لقيام السبب الأجنبي المتمثل في فعل الغير أو القوة القاهرة أو فعل المضرور.

6- تحرك دعوى المسؤولية المدنية في مواجهة الناقل الجوي من المضرور - الراكب - أو ورثته في حال وفاته، أما أي من المحاكم التي عقدت الاتفاقيات الدولية الاختصاص بنظرها حصراً، وهي خمس محاكم: محكمة إقليم إحدى الدول الأطراف، أو محكمة محل إقامة الناقل، أو محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو محكمة مكان نقطة الوصول.

7- أقرت الاتفاقيات الدولية أحكاماً للتعويض، إذ وضعت حداً أقصى للتعويض يمثل مائة ألف وحدة نقد لا يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت وقوع السبب الأجنبي، أما في حالة المطالبة بمبلغ يتجاوز مائة ألف وحدة نقد يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته ودفعها عن طريق الوسائل التي أقرتها الاتفاقيات الدولية.

8- اتجهت بعض الدول حديثاً لإنشاء صندوق لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية، باعتباره التزاماً على الدولة لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تطال مواطنيها أو تقع داخل أقاليمها أو المنشآت التابعة لها، إلا أنها مسؤولية احتياطية، بمعنى إذا لم يستطيع المضرور الحصول على التعويض عما أصابه من ضرر من الفاعل، يلجأ إلى الدولة باعتبارها ضامناً لسلامة مواطنيها وأمن إقليمها ومنشأتها، وتستطيع الدولة الرجوع على الفاعل عما دفعته من تعويضات.

**ثانياً: التوصيات:** توصل الباحث في نهاية الدراسة إلى عدة توصيات، للوصول إلى حماية مستغلي مرفق النقل الجوي من خلال التأسيس الصحيح لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، وهي كالاتي:

1. تعديل المادة 17 من قانون الطيران المدني 6 لعام 2004 حيث جعلت المسؤولية المدنية في مواجهة قائد الطائرة وحده دون شركة الطيران، وهو أمر يحتاج إلى تعديل

تشريعي لتتوافق مع المادة 150 من القانون التجاري لعام 2007 والتي جاء فيها بنص واضح على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب من جسدية او مادية. كما أن العدالة تقتضي أن تسأل شركة الطيران بدلاً من قائد الطائرة كونه تابعاً لها فضلاً عن قوة ائتمان شركة الطيران بالمقارنة مع قائد الطائرة، وهو ما سيحقق ما يرمي إليه المجتمع الدولي عموماً والمشرع السوري خصوصاً من تحقيق قدر أكبر من الحماية للركاب المستغلين لقطاع النقل الجوي.

2. وضع تعريف واضح للحادث الجوي، حيث أن المشرع السوري قد ذكر في مواد قانون الطيران المدني السوري مصطلح \_الحادث الجوي\_ أكثر من عشرين مرة دون أي توضيح أو تعريف يذكر له غافلاً عن الأهمية القانونية لذلك.

3. إنشاء صندوق حكومي لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية وذلك في حال انتفاء شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي، وتحديد ضوابط الاستحقاق.

4. تبني ما جاء من توصيات لمنظمة الطيران المدني الدولي ICAO بشأن وضع ضباط الامن الجوي على متن الطائرة لحمايتها وحماية من على متنها من أفعال التدخل غير المشروع. ويستبعد من هذه الصفة الحرس المكلفون بتوفير الحماية الشخصية لواحد أو أكثر من ركاب الطائرة مثل الحارس الشخصي.

5. إن ضباط الأمن بوسعهم أن يمنعوا ويقمعوا أفعال التدخل غير المشروع إذا حسن اختيارهم وتعليمهم وتدريبهم على تفادي الآثار المترتبة على تدخلهم. ويعتبر هؤلاء خط الدفاع الأخير ضد أفعال التدخل غير المشروع على متن الطائرات المدنية.

6. الدولة هي التي تقرر إنشاء برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات، وينبغي لها أن تدرس جميع جوانب هذا البرنامج بعناية فائقة قبل وضعه، وبعدئذ يمكنها النظر في وزع الضباط على الرحلات الجوية الدولية والداخلية.

7. أن التعاون الدولي بين الدول والتبادل الفوري للمعلومات عن الأخطار سيقودان إلى إجراءات فعالة في مجال أمن الطيران بصفة عامة وفي برنامج ضباط الأمن على متن الطائرات بصفة خاصة.

8. تفعيل ما جاء في المادة 59 من قانون الطيران المدني السوري فيما يتعلق بعدم جواز تشغيل أي من الطائرات المسجلة في الجمهورية العربية السورية قبل التحقق من برنامج أمن طيران ملائم يضمن التشغيل الآمن والفعال على الطائرات.

وَمَا اجْرُ دَعْوَتُهُمْ اَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

(بوتيس ١٠)

## المصادر والمراجع

### أولاً: المعاجم:

المعجم الوسيط: الجزء الأول، مجمع اللغة العربية، القاهرة، 2004م.  
 جبران مسعود: الرائد معجم لغوي عصري، دار العلم للملايين، 1992م، الطبعة السابعة.  
 لويس معلوف: معجم المنجد في اللغة. المطبعة الكاثوليكية، بيروت، الطبعة التاسعة عشر.

### ثانياً: المراجع العامة:

- أحمد، عبد الفضيل محمد: القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون.
- البلخي، راتب: طرائق البحث العلمي الجامعة الافتراضية السورية
- الجمل، حازم حسن: الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر، دار الفكر القانون 2010م.
- حداد، الياس: القانون الجوي، جامعة دمشق، 2010م.
- الحكيم، جاك الحقوق التجارية الاعمال التجارية والمتجر الجزء الأول منشورات جامعة دمشق 1995
- حمدالله، محمد حمدالله: القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد.
- رفعت، أحمد محمد: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وقرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية.
- الزعيم، هيثم: قانون الأعمال، الجامعة الافتراضية السورية
- عدنان سرحان: المصادر غير الإرادية للالتزام، مكتبة الجامعة.
- الشامي، محمد حسين علي: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية.
- شكري، محمد عزيز: القانون الدولي منشورات جامعة دمشق 1966 م
- الصالح، فواز: النظرية العامة للالتزام أحكام الالتزام، مكتبة الجامعة، طبعة أولى
- عبابنة، محمود محمد: أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- عبد الحميد، عاشور عبد الجواد: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، 1997م.



- العريني، محمد فريد: القانون الجوي النقل الجوي، الدار الجامعية ، 2008م.
  - غنام، شريف: قانون الطيران المدني، أكاديمية شرطة دبي.
  - الفقي، محمد السيد العريني محمد فريد: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية.
  - الفقي، محمد السيد العريني محمد فريد: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية.
  - موسى، طالب حسن: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
  - المومني، بشار طلال، جاد الحق إياد إبراهيم، عبد الستار قيس: شرح مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الاماراتي، مكتبة الجامعة.
  - النقوزي، عبد القادر زهير: المفهوم القانوني لجرائم الإرهاب الداخلي والدولي، منشورات الحلبي الحقوقية.
- ثالثاً: المراجع المتخصصة:
- الأسيوطي، ثروت أنيس: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية 1960 م.
  - بشار، ياسمينه: مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العالمية.
  - خالد، عدلي أمير: أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف 2007 م.
  - خير، عادل محمد: مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض 2001
  - رضي، عيسى غسان: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة ثانية 2008 م.
  - زاهر، فاروق أحمد: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية.
  - قطب، طارق محمد: مكافحة الإرهاب وتعويض ضحايا الحوادث الإرهابية في النطاق الدولي والمصري، دار النهضة العربية ، 2015م.
  - مجاهد، أحمد علي: المسؤولية عن تعويض ضحايا الإرهاب ، 2010م.
- رابعاً: الرسائل العلمية:
- المطيري، وضحة فلاح: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونيين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية رسالة ماجستير، جامعة الشرق الاوسط.

- الكندي، سعيد عبيد سيف: جرائم الإرهاب في التشريع السوري ومواجهتها تشريعياً وأمنياً رسالة ماجستير سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي 2015 م  
-الهندي، المتوكل ساكب اسماعيل: المسؤولية المدنية عن الأفعال الإرهابية، رسالة ماجستير سلسلة الرسائل العلمية الصادرة عن أكاديمية شرطة دبي 2015 م.

#### خامساً: البحوث والندوات والمؤتمرات:

- أبو زيد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول، سنة 1974م.  
-الأرناؤوط، إبراهيم: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال 1999م، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.  
- جاسم، أسيل باقر، تقي، صفاء، الشهب، أحمد سلمان: قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الانسانية، العدد 22.

- الحديثي، عبد العزيز شعبان خالد: أحكام جريمة اختطاف الطائرات، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية جامعة ديالى، العدد الأول.  
-عده، علاء التميمي: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.  
-الرحمن، ابراهيم عبد: مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.  
-غنام، شريف: بحث مسؤولية الناقل الجوي، مقدم في دورة القوانين والمعاهدات الدولية سبتمبر 2014م المنعقدة في الرباط، المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني.

#### سادساً: القوانين:

-قانون البيئات.  
-قانون التجارة رقم 33 لعام 2007 م.  
-قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004.  
-القانون المدني