

## قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الارهاب الجوي

### \_ دراسة مقارنة \_

أ.م.د أسيل باقر جاسم      أ.م.د. صفاء تقي عبد نو      م.د احمد سلمان الشهيبي  
جامعة واسط/ كلية القانون      جامعة واسط/ كلية القانون      وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

#### ملخص:-

تشكل ظاهرة الإرهاب ، منذ زمن، خطراً حقيقياً يمس الدول والإفراد على حد سواء ، وقد زاد الاهتمام بهذه الظاهرة بعد ان تزايدت إشكالاتها وأساليب تنفيذها وتعددت المرافق الحيوية التي يمكن ان تكون هدافاً لها . ولعل مرفق النقل الجوي من أهم المرافق الحيوية التي تعاني من هذه الظاهرة . حيث أصبحت شركات الطيران تتخذ الكثير من الإجراءات والتدابير التي تحاول من خلالها الحد من هذه الظاهرة قدر الإمكان . واذا كان النقل الجوي يتضمن نوعين هما نقل البضائع ونقل الأشخاص، فإن ظاهرة الإرهاب غالباً ما تحاول ضرب نقل الأشخاص جواً. وعندئذ ، تثور مسؤولية الناقل عن الإضرار التي تقع للراكب أثناء فترة النقل الجوي لاسيما وان عقد النقل الجوي يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل لعل أهمها هو التزام الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة الراكب .. ويسمى ايضاً بالالتزام بالسلامة والذي يفرض على الناقل الجوي الحفاظ على سلامة الراكب خلال فترة الرحلة الجوية وأصبحت دراسة موضوع قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بضمان سلامة الراكب في حالات الإرهاب الجوي من الأهمية بمكان حيث ان دوام استمرارية الطيران يحتم محاولة البحث عن توفير اكبر قدر من الضمانات للراكب الذي يختار الانتقال من مكان الى آخر عن طريق الجو ولغرض محاربة ظاهرة الإرهاب التي تدينها كل الديانات والثقافات أياً كانت طبيعتها ، وتوفير الحماية اللازمة للركاب عن حالات الإرهاب الجوي التي قد تؤدي إلى الحاق اضرار كبيرة بهم قد تصل الى حد الإصابات الجسدية البالغة او حتى الوفاة فقد تم اعداد هذه الدراسة

## **A t.bstrac**

long ago, the phenomenon of terrorism constitute a real risk of prejudice to states and individuals alike, the interest has increased in this phenomenon after increased its forms and methods of implementation and numerous vital facilities that can be target to it. Perhaps the air transport facility are the most vital facilities that suffer from this phenomenon. Where Airlines now take a lot of actions and measures by which is trying to reduce this phenomenon as much as possible. If the air transport includes two types transportation of goods and the transport of persons, the phenomenon of terrorism is often trying to hit the transport of persons by air..

And then the carrier's liability for damage arises which is located to the passenger air transport during the period, especially since the air transport contract arranges several obligations on the carrier. Perhaps the most important obstacle is the air carrier's commitment to maintaining the safety of the passenger .. also called the safety and commitment imposed on an air carrier maintain the safety of the passenger during the flight..

The study became the subject of the air carrier's liability for breach of ensuring the safety of the passenger air in cases of terrorism is important as the continuity of time requires aviation try to search for providing the largest amount of guarantees for passengers who choose to move from one place to another by air.

For the purpose of combating the phenomenon of terrorism condemned by all religions and cultures of whatever nature, and provide the necessary protection for passengers by air terrorism cases that may lead to significant damage to them (may amount to the amount of physical injuries or even death); we prepared this study..

## المقدمة

لدراسة مدى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب في حالة وقوع الحوادث الارهابية خصوصية تميزه عن غيره من الموضوعات الاخرى ، ولغرض احاطة القارئ بتصوير مبدئي عن موضوع البحث فأنا سنتناول كل من التعريف به ، واهميته ودوافع اختياره ، ونطاق البحث ، ومنهجيته ، واخيراً خطة البحث كل على انفراد .

### اولاً - التعريف بموضوع البحث :

تشكل ظاهرة الارهاب ، منذ زمن، خطراً حقيقياً يمس الدول والافراد على حد سواء ، الامر الذي دعا الى الاهتمام بهذه الظاهرة ودراستها من مختلف الجوانب القانونية والاقتصادية والاجتماعية لغرض الالمام بها ومحاولة التصدي لها والحد من آثارها السلبية على الحقوق والحريات . وقد زاد الاهتمام بهذه الظاهرة بعد ان تزايدت اشكالها واساليب تنفيذها وتعددت المرافق الحيوية التي يمكن ان تكون هدافاً لها . ولعل مرفق النقل الجوي من اهم المرافق الحيوية التي تعاني من هذه الظاهرة . حيث اصبحت شركات الطيران تتخذ الكثير من الاجراءات والتدابير التي تحاول من خلالها الحد من هذه الظاهرة قدر الامكان . واذا كان النقل الجوي يتضمن نوعين هما نقل البضائع ونقل الاشخاص، فإن ظاهرة الارهاب غالباً ما تحاول ضرب نقل الاشخاص جواً . حيث يحاول منفذوا العمليات الارهابية ، ايا كانت انتماءاتهم ، السيطرة على الطائرات اثناء الرحلات الجوية والاستيلاء عليها وخطف الركاب والطاقم كرهائن ريثما تتم الاستجابة لمطالبهم من الجهات ذات العلاقة . وهنا ، قد ينتهي الامر بمجرد اختطاف الرهائن لفترة معينة ، او قد يمتد الى ايذاءهم او الاعتداء عليهم او حتى قتلهم . وعندئذ ، تثور مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تقع للراكب اثناء فترة النقل الجوي لاسيما وان عقد النقل الجوي يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل لعل اهمها هو التزام الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة الراكب .. ويسمى ايضاً الالتزام بالسلامة والذي يفرض على الناقل الجوي الحفاظ على سلامة الراكب خلال فترة الرحلة الجوية . ولعل اول التساؤلات التي تحتاج الى ايجاد اجابة لها من اجل تحديد مدى مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حالات

-١-

الارهاب الجوي هو تحديد مفهوم الارهاب المهدهد للنقل الجوي . اذ ان للأرهاب الذي يحاول ضرب واستهداف عمليات النقل الجوي خصوصية تتعلق بالتعريف به وبيان الاعمال التي يمكن ان يتم تنفيذها ضد الرحلات الجوية . فما هو مفهوم الارهاب المهدهد للنقل الجوي ؟ ماهو تعريفه القانوني والفقهية له ؟ وما هي اعمال الارهاب المهدهد للنقل الجوي وكيف يمكن ان تكون صورها واشكالها ؟

ومن أجل تحديد مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب فإنه لابد أولاً من دراسة الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بضمان السلامة ؟ هل هو التزام بتحقيق غاية ام التزام بذل عناية ؟ وهل ان اساسه هو العقد ؟ أم القانون ؟ فإذا مفرغنا من دراسة الطبيعة القانونية للالتزام بالسلامة ، فلا بد من دراسة شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة في حالات الارهاب الجوي ، ثم دراسة الاثر المترتب على قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة في حالات الارهاب الجوي .

### ثانياً- أهمية الموضوع ودوافع اختياره :

لاشك ان لموضوع البحث أهمية كبرى ، لاسيما بعد انتشار ظاهرة الارهاب واستهدافها عمليات نقل الاشخاص جواً بشكل ملحوظ ، خاصةً بعد الهجمات التي تعرضت لها اربع طائرات تابعة للخطوط الجوية الامريكية في يوم واحد عام ٢٠٠١ وهي المعروفة عالمياً بهجمات الحادي عشر من سبتمبر- ايلول والتي راح ضحيتها - مايقارب خمسة الاف شخص في امريكا . فمنذ ذلك الحين اصبح الارهاب من اكثر المخاوف التي تهدد أمن واستقرار الرحلات الجوية . ومما يزيد الموضوع أهمية هو ان هذه الظاهرة ليس لها حدود جغرافية تقف عندها ، بل هي ظاهرة عابرة للقارات واصبحت اليوم تنتشر في كل جزء من اجزاء المعمورة. لذلك اصبحت دراسة موضوع قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب في حالات الارهاب الجوي من الأهمية بمكان حيث ان دوام استمرارية الطيران يحتم محاولة البحث عن توفير اكبر قدر من الضمانات للراكب الذي يختار الانتقال من مكان الى آخر عن طريق الجو .

ولغرض محاربة ظاهرة الارهاب التي تدينها كل الديانات والثقافات أياً كانت طبيعتها ، وتوفير الحماية اللازمة للركاب عن حالات الارهاب الجوي التي قد تؤدي الى الحاق اضرار كبيرة بهم قد تصل الى حد الاصابات الجسدية البالغة او حتى الوفاة فقد تم اعداد هذه الدراسة .

-٢-

ولعل مايزيد الموضوع أهمية هو صدور العديد من القوانين التي تحرم ظاهرة الارهاب وتسعى الى مكافحتها ، كما ان النقل الجوي بحد ذاته ، غير محكوم بالقوانين الوطنية حصراً ، وذلك لوجود معاهدة دولية ابرمت عام ١٩٢٩ في وارشو تنظم النقل الجوي بهدف توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي على الصعيد الدولي . ثم اردت هذه الاتفاقية بمجموعة من البروتوكولات المعدلة لها هي بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ ، وبروتوكول مونتريال ١٩٦٦ ، وبروتوكول كواتيما لاسيتي ١٩٧٥ والمصادق عليهم في كل من العراق ومصر . اما الولايات المتحدة الامريكية فرغم انضمامها الى اتفاقية وارشو ١٩٢٩ ، الا انها لم تصادق الا على

بروتوكول مونتريل عام ١٩٦٦ ، ورفضت المصادقة على سواه من البروتوكولات المعدلة للاتفاقية .

### ثالثاً. نطاق البحث :

ينصب هذا البحث على دراسة قيام مسؤولية الناقل الجوي عن حالات الارهاب الجوي حصراً . بمعنى ان البحث يقتصر على دراسة حالة قيام مسؤولية الناقل ، وليس كل ناقل ، بل الناقل الجوي حصراً . فيخرج عن نطاق الدراسة عقود النقل الاخرى ، كالنقل البري بنوعيه (بالسيارات او السكك الحديدية) والنقل النهري والنقل البحري . كما ان الدراسة تنصب على قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة تحديداً . دون التطرق الى المسؤولية التي قد تثور في حالة الاخلال بالالتزامات الاخرى التي يترتبها عقد نقل الاشخاص في ذمة الناقل الجوي . لذلك يخرج من نطاق الدراسة المسؤولية التي تثور في حالة اخلال الناقل بالالتزام بأيصال الراكب الى المكان المتفق عليه ، او اخلاله بنقل الامتعة الشخصية للراكب . وكما يتضح من العنوان فإن فحوى البحث مكرسة لبحث قيام المسؤولية ، دون التطرق الى حالة انتفاء المسؤولية او حالة ادراج شروط الاعفاء من المسؤولية او تخفيفها .

### رابعاً. منهجية البحث :

لقد اتبعنا في هذا البحث منهجاً مختلطاً ، حيث كان منهجاً مقارناً تأصيلياً وتحليلياً في ذات الوقت .

-٣-

أ- فهو منهج مقارن لاننا لم نتناول قيام مسؤولية الناقل في ظل قانون واحد بل قمنا بدراسة الموضوع في كل من القانون العراقي والقانون المصري والقانون الامريكي. هذا من جانب ، ومن جانب آخر فقد قمنا بدراسة الموضوع في الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة والبروتوكولات الملحقة بها . حيث أن ما يميز موضوع البحث هو أنه ، وفي جانب كبير منه ، محكوم بما ورد من تنظيم لنقل الاشخاص جواً في اتفاقية وارشو المعقودة عام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها .

ب- كما ان منهج البحث كان منهج تأصيلي . حيث قمنا برد الفروع الى اصولها من خلال الاشارة الى النظرية العامة للعقد وما تنظمه احكام القانون المدني في تأصيل كافة المراكز والاوزاع القانونية التي وردت في البحث .

ج- ومنهج الدراسة ، ايضاً ، منهج تحليلي ، حيث قمنا بتحليل كل جزء وكل اشكالية وكل معلومة او رأي او فكرة قد وردت خلال البحث وسواء كانت ضمن طروحات فقهية او قضائية ، بالاضافة الى تحليل القواعد القانونية وقواعد الاتفاقية الدولية ذات العلاقة وبيان حدودها وابعادها وآثارها .

#### خامساً. خطة البحث :

وبغية اعطاء البحث ابعاده اللازمة ، والاحاطة بجميع جوانبه القانونية النظرية والتطبيقية ، فقد قمنا بتقسيمه الى ثلاثة مباحث من حيث الاصل يسبقها مبحث تمهيدي وبالشكل الاتي :-

**المبحث التمهيدي :** وقد كرسناه لدراسة مفهوم الارهاب المهدد للنقل الجوي ، من خلال التعريف بالارهاب في ضوء مختلف اوجه الطروحات الفقهية والقوانين الداخلية التي تجرم السلوك الارهابي ، ومن ثم بيان صور واشكال الاعمال الارهابية التي قد تهدد عمليات نقل الركاب جواً .

**المبحث الاول :** وينصب على دراسة الطبيعة القانونية للالتزام الناقل بضمان السلامة ، حيث قسمناه الى ثلاثة مطالب تناولنا في كل مطلب بيان موقف الانظمة القانونية المختلفة الداخلية والدولية من الطبيعة القانونية للالتزام بالسلامة . فأُنصب المطلب الاول على دراسة الالتزام وفق الاتجاه الذي يكيّفه على انه التزام عقدي بتحقيق نتيجة . اما المطلب الثاني فكرسناه لدراسة الالتزام وفق الاتجاه الذي يرى بأنه التزام قانوني ببذل عناية . في حين خصصنا المطلب الثالث لدراسة الالتزام وفق الانظمة القانونية التي ترى انه التزام عقدي ببذل عناية .

**اما المبحث الثاني :** فينصب على دراسة الشروط التي ينبغي توافرها لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب . فخصصنا لكل شرط مطلب مستقل . لذلك انقسم المبحث الثاني الى ثلاثة مطالب تناولنا في الاول وقوع الحادث ودرسنا في الثاني فترة النقل الجوي وخصصنا الثالث لدراسة الضرر الذي قد يحل بالراكب نتيجة وقوع الحادث الارهابي اثناء فترة النقل الجوي .

-٤-

وأخيراً كرسنا المبحث الثالث لدراسة الاثر المترتب على انعقاد مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان سلامة الراكب في حالة الارهاب الجوي . لذلك انقسم هذا المبحث الى مطلبين تناولنا في الاول التعويض المحدد ، بأعتبره الاثر الذي يترتب على انعقاد المسؤولية من حيث الاصل ، وخصصنا المطلب الثاني لدراسة التعويض الكامل بأعتبره الاثر الذي يترتب على انعقاد المسؤولية استثناءً في حالات معينة . ثم ختمنا البحث بخاتمة تضمنت بيان اهم النتائج التي تم التوصل اليها ، واهم المقترحات التي نطمح الى الاخذ بها .

ونرى ان تقسيم الخطة على النحو المذكور يحقق فائدة عملية لدارسي القانون ، والمهتمين بموضوع البحث ، حيث يسهل على القارئ مهمة متابعة تفاصيل وجزئيات الموضوع المختلفة بدءاً من التعريفات ومروراً بالشروط وانتهاءً بانعقاد المسؤولية وما ترتبه من آثار .

وبذلك نأمل ان يكون هذا البحث اسهامة متواضعة في اغناء الفكر القانوني وتنمية المعرفة ، والله من وراء القصد .

-٥-

## المبحث التمهيدي

### مفهوم الارهاب المهدد للنقل الجوي

لقد أصبح النقل الجوي ، ومنذ ستينيات القرن الماضي ، معرضاً الى نوع جديد من المخاطر ، التي أمت بالنقل الجوي ، دولياً كان ام داخلياً ، وتمخضت تلك المخاطر عن اعمال العنف الموجهة ضدالطيران المدني . ولعل ابرز تلك الاعمال محاولة اختطاف الطائرات وتغيير مسارها والاعتداء على الركاب داخل المطارات . ولغرض الاحاطة بمفهوم الارهاب المهدد للنقل الجوي ، فأنا سنقسم هذا المبحث الى مطلبين نتناول في الاول مفهوم الارهاب ، ثم نبحت في الثاني اعمال الارهاب المهددة للنقل الجوي .

### المطلب الاول

#### التعريف بالارهاب

الارهاب لغة : مصدر الفعل أرهب يُرهبُ إرهاباً . وهو مفردة تأتي للدلالة على الفعل الذي يثير الخوف والرعب لدى الانسان سواء في ذلك كان الفعل ايجابياً ام سلبياً . اي سواء كان اداء عمل معين او امتناع عن عمل والرهبه تعني الخوف والفرع . والارهاب يعني الاخافة والافزع (١) . ولقد وردت كلمة (الرهبه) في القرآن الكريم في اكثر من موضع . من ذلك قوله سبحانه وتعالى : ( قَالَ الْقَوَا فَلَمَّا الْقَوَا سَحَرُوا اَعْيْنَ النَّاسِ وَاسْتَرْهَبُوهُمْ وَجَاءُوا بِسِحْرِ عَظِيمٍ ) (٢) . وفي موضع آخر قال سبحانه وتعالى : ( يَا بَنِي إِسْرَائِيلَ اذْكُرُوا نِعْمَتِيَ الَّتِي اَنْعَمْتُ عَلَيْكُمْ وَاَوْفُوا بِعَهْدِي اَوْفِي بَعْدِهِمْ وَاِيَايَ فَاَرْهَبُونَ ) (٣) . أما فقهاء الشريعة الاسلامية فيعرفون الارهاب بأنه إفساد في الارض والارهابي يطبق عليه حد الحرابة . وهو من يخرج لتأويل مخطئ في الدين او طلباً للدنيا (٤) .

اما الارهاب اصطلاحاً : فيرى جانب من الفقه بأن الارهاب هو مجموعة عوامل يحركها هدف سياسي وغالباً ما تكون هذه العوامل ذات صبغة دولية ، مما يجعل العمل الارهابي على قدر كبير من الفاعلية والتأثير ويؤدي الى خلق جو من الترويع والاخافة والفرع الشديد (٥) .

في حين يرى جانب آخر بضرورة التعريف بالارهاب من خلال النظر الى كيانه المادي وطبيعة الافعال المكونة له . حيث يعرف الارهاب بأنه الاستخدام العمدي والمنظم لوسائل من طبيعتها اثاره الرعب بقصد تحقيق اهداف معينة اذا ما ارتكب العمل الارهابي (٦) . وقد يتجسد الارهاب في الاعتداء على السلامة الجسدية للضحايا قتل الرهائن او خطفهم او احتجازهم ، او استخدام ما يسمى بالعنف

الاعمى . كإلقاء القنابل والمتفجرات بشكل عشوائي . أو قد يتمثل في تهديد وسائل النقل الجوي بالحاق الأضرار بها بآية وسيلة كانت .

ويرى جانب ثالث بأن الإرهاب ماهو الا هدف مرحلي يتم اللجوء اليه بقصد تحقيق الهدف النهائي بحيث لا يكون استخدام العنف الا بقصد تحقيق الهدف النهائي سواء أكان سياسياً ام غيره<sup>(٧)</sup> .

ويذهب البعض من اجل توضيح معنى الارهاب وطبيعته الى انه (مجموعة من الافعال التي تتسم بالعنف ، وتصدر من جماعة مشكلة على نحو مخالف للقانون ضد الافراد او سلطات الدولة لحملهم على سلوك معين او تغيير الانظمة الدستورية داخل الدولة)<sup>(٨)</sup> .

في حين يرى البعض الاخر بأن الارهاب هو : ( الاستخدام المنظم للعنف لتحقيق هدف سياسي ، وبصفة خاصة جميع اعمال العنف كحوادث الاعتداء الفردية او الجماعية او التخريب التي تقوم منظمة سياسية بممارستها على المواطنين لخلق جو من عدم الامن ، وهو ينطوي على طوائف متعددة من الاعمال اظهرها اخذ الرهائن واختطاف الاشخاص وقتلهم ووضع المتفجرات في اماكن تجمع المدنيين او وسائل النقل العامة والتخريب فيها وتغيير مسار الطائرات بالقوة)<sup>(٩)</sup> .

كما يعرف جانب من الفقه الارهاب بأنه : ( استخدام او التهديد باستخدام العنف ضد افراد، وبما يعرض للخطر ارواح بشرية بريئة او يؤدي بها ، أو تهديد الحريات الاساسية للافراد لاغراض سياسية بهدف التأثير على موقف او سلوك مجموعة مستهدفة ، بغض النظر عن الضحايا المباشرين )<sup>(١٠)</sup> .

ويذهب راي - نؤيده في ذلك - الى التحفظ على الربط بين الارهاب والعنف من جانب ، والاغراض السياسية من جانب آخر . فكثيراً ما يستخدم الارهاب كوسيلة لاجبار الضحايا او الدول على تحقيق اهداف قد تكون شخصية او خاصة ذات طابع اجتماعي او اقتصادي او مذهبي بعيداً عن السياسة<sup>(١١)</sup> .

أما على صعيد الاتفاقيات الدولية ، فإن لفظ (الارهاب) دخل لأول مرة الى الفكر القانوني في المؤتمر الدولي لتوحيد قانون العقوبات عام ١٩٣٠ والذي عقد في بروكسل ، ثم عقدت اتفاقية جنيف عام ١٩٣٧ بشأن تحريم وقمع الاعمال الارهابية وقد عرفت الاتفاقية المذكورة الارهاب بأنه : ( اعمال العنف الموجهة ضد الدولة والتي تستهدف ايجاد حالة من الفزع والرعب لدى اشخاص محددين او عامة الناس).

كما عرف مشروع الاتفاقية الدولية لمكافحة الجرائم الموجهة ضد الانسانية والذي اعدته وناقشته لجنة القانون الدولي العام سنة ١٩٨٨ في المادة (١١) من المشروع الارهاب بأنه :



( الافعال الاجرامية الموجهة ضد الدولة او سكان الدولة والتي من شأنها اثاره الرعب لدى مجموعة من الاشخاص او لدى الجمهور ) . ثم عدت هذه الاتفاقية ، عند اقرارها ، الاعمال الارهابية وكالاتي : -

١- الافعال التي تهدف الى تدمير اموال عامة او اموال مخصصة للاستعمال العام او الحاق ضرر بها .

٢- الافعال التي من شأنها تعريض حياة اشخاص للخطر عن طريق ايجاد خطر عام ولاسيما اختطاف الطائرات واخذ الرهائن .

أما الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب والتي ابرمت في القاهرة عام ١٩٩٨ فقد عرفت الارهاب في الفقرة الثانية من المادة الاولى بأنه :

( كل فعل من افعال العنف او التهديد ايا كانت دوافعه او اغراضه يقع تنفيذاً لمشروع اجرامي فردي او جماعي ويهدف الى القاء الرعب بين الناس او ترويعهم او تعريض حياتهم او حريتهم او امنهم للخطر او الحاق الضرر بالبيئة او احدى المرافق او الاملاك العامة او الخاصة او تعريض احد الموارد الوطنية للخطر ) . كما تنص الفقرة الثالثة من المادة الاولى على تعريف الجريمة الارهابية بأنها : (اي جريمة او شروع فيها ، ترتكب تنفيذاً لغرض ارهابي في اي من الدول المتعاقدة سواء على رعاياها او ممتلكاتها او مصالحها ، يعاقب عليها قانونها الداخلي ) . ويلاحظ على النص المتقدم ان من الافضل استبدال مفردة (رعاياها) بمفردة (المتواجدين على اراضيها) لان مفردة (رعاياها) تعني انه في حالة وقوع الجريمة او الشروع فيها على شخص اجنبي وتوافر الغرض الارهابي فأنها لا تعد جريمة ارهابية بالنظر لصفة المجني عليه .

وعلى صعيد التشريعات الداخلية فإن المشرع المصري يعرف الارهاب وذلك في المادة (٨٦) من قانون العقوبات المضافة بموجب القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ الارهاب بأنه : (كل استخدام للقوة او العنف او التهديد او الترويع ، يلجأ اليه الجاني تنفيذاً لمشروع اجرامي فردي او جماعي بهدف الاخلال بالنظام العام او تعريض سلامة المجتمع وامنه للخطر ، اذا كان من شأن ذلك ايذاء الاشخاص ، أو القاء الرعب بينهم او تعريض حياتهم او حرياتهم او امنهم للخطر ، أو الحاق الضرر بالبيئة ، أو الاتصالات أو بالمواصلات ، أو الاموال أو بالمباني أو الاملاك العامة او الخاصة او احتلالها أو الاستيلاء عليها ، أو منع او عرقلة ممارسة السلطات العامة او دور العبادة او معاهد العلم لاعمالها ، أو تعطيل تطبيق الدستور او القوانين او اللوائح ) .

ومما يلاحظ على التعريف المتقدم انه جاء مطول واسهب في تعداد افعال كثيرة كان من الافضل - لضمان حسن الصياغة التشريعية - تجنب ذكرها في التعريف والاستغناء عن ذلك بوضع قاعدة عامة لتعريف الارهاب . تشمل كل فعل يؤدي الى

اثارة الفرع بين عامة الناس وترويع امنهم . ويذهب البعض<sup>(١٢)</sup> الى ان هذا النص يعد

خطوة رائدة في تحديد مفهوم الارهاب بدقة . الا اننا نلاحظ ان التعمق في تأمل التعريف المذكور وتحليل مفرداته يتضمن استبعاد الافعال التي لا تنطوي على العنف او القوة او التهديد او الترويع (كتسليم مياة الشرب داخل الطائرة - او استعمال غازات سامة ) .

اما قانون مكافحة الارهاب العراقي رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٥ فتنص المادة (١) منه على انه (تعريف الارهاب : كل فعل اجرامي يقوم به فرد او جماعة منظمة استهدف فرداً او مجموعة افراد او جماعات او مؤسسات رسمية او غير رسمية اوقع الاضرار بالممتلكات العامة او الخاصة بغية الاخلال بالوضع الامني او الاستقرار والوحدة الوطنية او ادخال الرعب او الخوف والفرع بين الناس او اثارة الفوضى تحقيقاً لغايات ارهابية ) .

اما في المادة (٢) من القانون المذكور فقد اسهب المشرع ومن خلال ثماني نفاط في تعداد الافعال التي تعد افعالاً ارهابية . والواقع من الامر ، فأن توجه المشرع العراقي الى افراد مادة قانونية مستقلة لتعريف الارهاب بشكل عام ، ثم افراد مادة قانونية اخرى لتعداد صور بعض الجرائم الارهابية هو توجه جيد الى حد بعيد اذ ان تحديد مفهوم الارهاب - على النحو المتقدم - يؤدي الى قابلية النص لاستيعاب صور واشكال جديدة من الارهاب قد تظهر في المستقبل .

وتجدر الاشارة الى وجود مشروع جديد لقانون مكافحة الارهاب لا يزال في طور المناقشة وبانتظار التصويت عليه من مجلس النواب . وتعرف المادة (١) من المشروع المذكور في الفقرة الاولى منها الجريمة الارهابية بأنها : ( كل فعل او امتناع عن فعل او محاولة القيام به من شأنه ايقاع الرعب بين الناس او ترويعهم او تعريض حياتهم او اعراضهم او امنهم او حقوقهم للخطر او لحاق الضرر بالبيئة او احد المرافق او الاملاك العامة او الخاصة او الاستيلاء عليها او تعريض احد الموارد الطبيعية او الصحة العامة للخطر بقصد الاخلال بالنظام العام او تهديد الاستقرار او السلامة الاقليمية او الوحدة الوطنية او سيادة الدولة او تقويض نظام الحكم ) .

ويلاحظ على التعريف الوارد بالمشروع ما يأتي :-

- ١- ان المشروع يعرف الجريمة الارهابية كسلوك معين ومحدد ، أما القانون النافذ فيعرف (الارهاب) بشكل عام كظاهرة .
- ٢- ان المشروع يشمل في تعريف الجريمة الارهابية كل فعل او امتناع عن فعل . اي الفعل سواء كان ايجابياً - القيام بشيء - او سلبياً - الامتناع عن القيام بشيء - في حين ان القانون النافذ يشمل الافعال الايجابية فقط .
- ٣- ان المشروع يشمل محاولة القيام بالفعل الارهابي، وهو ما لايشمله القانون النافذ .

٤- جاء النص الوارد في المشروع بتعداد اكثر للنتائج التي تؤدي اليها الجريمة الارهابية . وهذا يعكس نضج نظرة المشرع العراقي للجريمة الارهابية وتراكم الخبرة لديه بعد رزوح العراق تحت طائلة الارهاب لسنوات عدة ، في حين ان القانون النافذ قد أعد على عجلة في عام (٢٠٠٥) لمواجهة هذه الظاهرة التي اجتاحت العراق في حينه .

خلاصة القول ، لقد تعددت محاولات تعريف الارهاب في الفقه والتشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية ، ونرى - حسب تقديرنا - ولغرض الاحاطة بمفهوم الارهاب ضرورة التركيز على عناصر العمل الارهابي بدلاً من وضع تعريف محدد له . اذ ان التقيد بتعريف محدد قد يؤدي الى قصور ذلك التعريف عن الاحاطة بكل صور واشكال الارهاب بعد مرور فترة زمنية ، لاسيما وان التطور التقني والتكنولوجي الهائل في ميدان الاتصالات والصناعة يؤدي وبشكل متزايد الى ظهور اشكال واساليب جديدة للارهاب لم تكن مألوفاً من قبل<sup>(١٣)</sup> .

وأياً كان الامر ، ومن خلال استعراض التعريفات الواردة في الفقه والتشريع والاتفاقيات الدولية لظاهرة الارهاب ، يمكن القول بأن الارهاب هو كل فعل او امتناع عن فعل يصدر من شخص او مجموعة اشخاص ويتضمن العناصر الاتية :-

- ١- العنف او التهديد بأستعمال العنف على وجه غير مشروع .
- ٢- تحقيق هدف من ممارسة العمل الارهابي سواء كان هدفاً سياسياً او اقتصادياً او مذهبياً او اجتماعياً ، وعادة مايتجاوز العمل الارهابي حدود الهدف المباشر .
- ٣- شيوع الخطر الناتج عن العمل الارهابي فالمضرور من الاعمال الارهابية قد لا يكون مقصوداً لشخصه ، ولكن وجوده - ولو بمحض الصدفة - في مكان وقوع الحادث الارهابي او انتمائه الى افراد مجتمع ما هو الذي ادى الى وقوع خطر الارهاب عليه<sup>(١٤)</sup> .

٤- ان يوجه ضد فرد او مجموعة من الافراد او ضد المجتمع بأسره<sup>(١٥)</sup> .  
بالإضافة لما تقدم ، فإنه لا بد من التسليم بضرورة وضع تعريف دولي عام للارهاب ، الا ان هذا التعريف لا بد له من ضوابط ومعايير اساسية ليأتي بعيداً عن الاهواء والمصالح الخاصة بكل دولة . ولتحقيق الغرض اعلاه ، نرى ضرورة ان يكون هذا التعريف قانونياً بحتاً ، اي يصاغ وفق معايير وبلغة قانونية صميمة بعيداً عن لغة السياسة ، وان يحظى بموافقة المجتمع الدولي ممثلاً بالامم المتحدة ، وان يمتاز بالشمولية ، وان يكرس لارهاب الافراد وارهاب الدولة ، بأعتبار ارهاب الدولة هو شكل من اشكال الارهاب التي لا بد من ادانتها والعمل على مكافحتها<sup>(١٦)</sup> .

ولاشك ان الارهاب الجوي هو صورة من صور الارهاب المقصودة . حيث يرتكب منفذوا العمل الارهابي جريمتهم على نحو يؤدي الى المساس بالرحلة الجوية لذلك ، فإن الارهاب الجوي محل البحث يشمل صور السلوك المذكورة آنفاً والتي

تستهدف عمليات نقل الاشخاص جواً ، وسواء تم تنفيذ هذه العمليات داخل المطارات او على متن الطائرة .

## المطلب الثاني

### اعمال الارهاب المهددة للنقل الجوي

لاشك ان الاعمال الارهابية الموجهة ضد الطيران المدني تعد ، ومنذ امد بعيد ، من المخاطر الكبرى التي تتعرض لها الملاحة الجوية . ورغم ان بعض الفقه (١٦) يذهب الى عدم اعتبار اعمال العنف الموجهة ضد الطائرات وركابها والمنشآت الملاحية الجوية من قبل اعمال الارهاب الدولية على اعتبار انها جرائم دولية تحكمها الاتفاقيات الدولية السارية وقت وقوعها (١٧) الا ان الاتجاه الغالب يرى ان الاعمال الارهابية التي تقع على متن الطائرات بقصد تخريبها او قتل ركابها او طاقمها او الاضرار بهم او التغيير القسري لمسارها يعد صورة خاصة من صور الارهاب الدولي ، بل هو اكثر الصور ترويعاً وايلاماً للنفس البشرية ، لما للطائرة ، خصوصاً من ميزة الطيران في الجو بعيداً عن فرص النجاة في حالة وقوع حادث عرضي اياً كان سببه (١٨) .

كما تؤيد العديد من قرارات الامم المتحدة (١٩) والاتفاقيات الدولية هذا الاتجاه (٢٠)

لكن ما تقدم لاييني ، بالضرورة ، ان كل ما يقع على متن الطائرة من اعمال عنف يعد ارهاباً . اذ تحدد المادة (١) من اتفاقية مونتريال ١٩٧١ الاعمال التي تعد اعمالاً ارهابية بما يأتي :-

١- الاعمال التي تقع من شخص بشكل غير مشروع وعمداً بشأن طائرة في حالة طيران وتؤدي الى تعريض امن الطائرة الى الخطر .

٢- التهديد باستعمال العنف او استعمال العنف ضد شخص ما او مجموعة اشخاص على متن الطائرة .

٣- استعمال او وضع اداة او مادة تؤدي الى تعريض امن الطائرة او امن ركابها او سلامتهم الى الخطر او تؤدي الى عجز الطائرة عن التحليق في الجو .

٤- تدمير اجهزة الملاحة الجوية او التدخل في اعمال الملاحة بشكل قسري يؤدي الى تعريض امن الطائرة الى الخطر .

أما عدا ذلك من الاعمال التي تقع على متن الطائرة فلا تعد ، في الواقع ، اعمال ارهابية . مثال ذلك جرائم القتل او السرقة او اثارة الفوضى وغير ذلك من صور السلوك التي لاتؤدي الى تعريض امن الرحلة برمتها - اي الطائرة والركاب وعملية النقل بحد ذاتها - الى الخطر .

والواقع من الامر ، فإن من ابرز الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والمهددة لمرفق النقل الجوي ، عموماً ، هي جريمة خطف الطائرات او الاستيلاء غير المشروع على الطائرات<sup>(٢١)</sup> . اذ تعتبر هذه الجريمة من اكثر الجرائم التي تهدد النقل الجوي بشكل جدي ومؤثر . اذ تقع ، على المستوى العالمي - الكثير من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لاسيما عندما تكون الطائرات في حالة طيران ويجبر طاقمها على تغيير مسارها بالقوة واجباره بالهبوط بمكان معين واحتجاز ركاب الطائرة وطاقمها كرهائن انتظاراً لتحقيق اهداف او مطالب معينة يتقدم بها مرتكب هذه الجريمة وقد تكون هذه الاهداف والمطالب مادية بحتة ، او تقترن بأغراض اخرى سياسية او اقتصادية او اجتماعية او مذهبية<sup>(٢٢)</sup> .

ومن امثلة حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لاغراض سياسية ما حدث عام ١٩٦٨ حيث قام ثلاثة من اعضاء جبهة التحرير الفلسطينية بالاستيلاء على طائرة اسرائيلية تابعة الى شركة (العال) للطيران وغيروا مسارها الى الجزائر بدلاً من روما وطالبوا الحكومة الاسرائيلية بالافراج عن معتقليها لديهم نظير اطلاق سراح الطائرة وركابها وطاقمها .

كذلك وفي عام ١٩٧٢ قام مواطن مكسيكي بالاستيلاء على طائرة امريكية وارغامها على الهبوط في لوس انجلوس وذلك للفت نظر لما تعانيه طائفة (الشيكاجو) التي ينتمي اليها في الولايات المتحدة من اضطهاد سياسي وسوء معاملة. أما الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لاسباب شخصية فهو قليل الحدوث ومن ذلك ما قام به ثلاثة من الزوج عام ١٩٧١ بأجبار طائرة تابعة الى الخطوط الجوية المالية النزول في كوبا هرباً من حكم قضائي بالحبس صادر بحقهم وفي نفس العام اختطفت طائرة بريطانية وطالب الخاطفون بمبلغ (٢٠٠ الف دولار ) لهم شخصياً لغرض الافراج عن الطائرة .

وتجدر الاشارة الى ان صور الارهاب التي ترتكب ضد مرفق النقل الجوي لا تقتصر فقط على جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، بل انها تشمل ايضاً كل افعال العنف او التهديد بالعنف ايأ كانت وسيلته التي ترتكب داخل المطارات ايضاً . وذلك على اعتبار ان المطارات هي نقطة البدء ونقطة الوصول بالنسبة الى الرحلة الجوية . لذلك فأنها جزء اساسي من النطاق المكاني الذي تستغرقه الرحلة الجوية منذ بداية اقلعها وحتى هبوطها في مطار الوصول .

وأياً كان الامر ، فإن الارهاب الذي يرتكب بحق ركاب الطائرات قد اختلفت وتعددت وسائله في الوقت الحاضر . فلم يعد قاصراً على الاعمال المسلحة او الافعال التي تتضمن الايذاء المباشر او المساس المباشر بجسم الانسان ، بل انها تجاوزت ذلك فظهرت انواع جديدة من الارهاب الذي قد يوجه ضد ركابالطائرات ، ومن اهم تلك الانواع :-

١- **الارهاب النووي** : يقصد بالارهاب النووي القيام بأعمال ارهابية يتم تنفيذها بواسطة الاسلحة النووية<sup>(٢٣)</sup> . وقد تزايد الاعتقاد - في الوقت الحاضر - بإمكانية قيام جماعات او منظمات ارهابية باستعمال الاسلحة النووية في اعمال عنف موجهة ضد الطائرات<sup>(٢٤)</sup> اذا ان انتشار المفاعلات النووية المدنية ادى الى ان تصبح المعلومات النووية ليست حكرًا فقط على الدول الكبرى، وقد تسربت تلك المعلومات الى الدول الصغرى والى العاملين في هذه المفاعلات . الامر الذي ادى الى ان تنتشر اسرار الصناعات النووية في كتب ومحلات متخصصة بهذا الغرض . كما ان الحصول على المواد اللازمة للصناعات النووية اصبح ميسورًا بفعل عوامل عديدة .

لعل اهمها تفكك بعض الدول الكبرى التي تملك الصناعات النووية الى دول صغيرة وتفكك قياداتها العسكرية ، وضعف الاقتصاد فيها مما ادى الى انتشار الفقر والبطالة بين رعاياها . وقد مكن ذلك بعض الدول من شراء العقول والخبرات النووية والتي ساهمت بشكل او بأخر في افشاء اسرار المنشآت النووية وما يتم اتخاذه من احترازاات وتدابير امنية بداخلها مما ادى الى تسريب بعض المواد النووية كاليورانيوم والبلوتونيوم الى دول صغرى يمكن ان تكون وسيطاً في ايصالها الى بعض المنظمات الارهابية<sup>(٢٥)</sup> .

وقد تزايدت المؤشرات التي تدلل على امكانية وقوع هجمات ارهابية نووية على مرفق النقل الجوي بعد هجمات الحادي عشر سبتمبر - ايلول ٢٠٠١ ، حيث ان الطريقة التي نفذت بها تلك الهجمات واقترائها بأنتحار جماعي من قبل المنفذين قد جعل استعمال اساليب التدمير الشامل من قبل هذه العناصر امر محتمل الوقوع<sup>(٢٦)</sup> .

ويتخذ الارهاب النووي ضد مرفق النقل الجوي صوراً متعددة . فقد يتم من خلال الاستيلاء على مواد نووية او قنابل نووية صغيرة وتفجيرها او التهديد بتفجيرها داخل المطارات او الطائرات او نشر العدوى داخل الطائرات بالمواد المشعة ويذهب بعض الفقه<sup>(٢٧)</sup> الى ان مجرد الاخطار الكاذب بوجود نشاط اشعاعي داخل المطارات او الطائرات يعتبر من قبيل الارهاب النووي .

٢- **الارهاب الكيماوي** : اذا كان الامر بالنسبة الى استعمال الاسلحة النووية في تنفيذ هجمات على مرفق النقل الجوي يقف عند حدود الاحتمالات والتخمين ، فإنه على العكس بخصوص الاسلحة الكيماوية . اذ ان امكانية الحصول عليها واستعمالها من قبل الجماعات الارهابية لم يعد محل شك .

ولاسيما ان تصنيع الاسلحة الكيماوية ليس معقدًا ولا يحتاج الى امكانات لوجستية خاصة . وتتنوع الاسلحة الكيماوية في الواقع من حيث مواد تصنيعها ودرجة تأثيرها على جسم الانسان . وبعد ان اصبحت المعلومات المتعلقة بالانواع المختلفة من الاسلحة والمواد الكيماوية الضارة بالانسان متاحة على مواقع متعددة من

شبكات الانترنت صار بالامكان قيام الجماعات الارهابية بتصنيع هذا النوع من الاسلحة واستخدامها ضد مرفق النقل الجوي . وعلى وجه الخصوص تلك الاسلحة الكيميائية التي تعتمد في صناعتها على مواد قابلة للتبخير في اجواء محكمة الاغلاق (كجسم الطائرة) . اي ان هذه المواد قابلة للتبخير بسرعة فائقة في الاماكن المغلقة حصراً لاسيما وان الكثير منها يستعمل على شكل علب صغيرة يطلق رذاذاً في الجو<sup>(٢٨)</sup> . بالإضافة الى غازات الاعصاب والعوامل الحارقة التي تعبأ في هيئة بخار او رذاذ او سائل في عبوات صغيرة يمكن استعمالها داخل الطائرات مما يؤدي الى الحاق الضرر والايذاء ليس فقط بعدد محدود من ركاب الطائرة او طاقمها حصراً بل بجميع من يتواجد على متنها .

**٣- الارهاب البيولوجي :** تعد الاسلحة البيولوجية اقوى الاسلحة فتكاً وتدميراً . ولايحتاج تصنيعها الى امكانيات باهظة ومختبرات ضخمة . كذلك فإن هذا النوع من الاسلحة يسهل استخدامها من الجماعات الارهابية وان كان تمويلها بسيطاً او محدوداً، كما ان خطورتها تكمن في ان نتائج استعمالها وتأثيراتها لاتظهر على الانسان على الفور ، بل تحتاج الى وقت معين قد يطول او يقصر ، وعندئذ يكون الفاعل قد اختفى تماماً قبل ان يكتشف امره<sup>(٢٩)</sup> .

وهناك الكثير من الميكروبات والجراثيم التي يمكن استخدامها كأسلحة بايولوجية مثل الجدري والطاعون والكوليرا وبكتريا الانتراكس العضوية التي تسبب مرض الجمة الخبيثه.ولعل طرق تصنيع الاسلحة التي تحمل هذه الانواع التي تفتك بالانسان وتسبب له الوفاة او الاصابة اصبحت في متناول اليد وعلى مواقع الانترنت . وقد تلجأ الجماعات الارهابية الى استعمال مثل هذه الاسلحة في تنفيذ هجمات ارهابية ضد ركاب الطائرات . وتذهب الدراسات العلمية الى ان رمي حوالي (٥٠) كيلو غرام من بكتريا (الانتراكس العضوية) من طائرة على ارتفاع (٢) كيلو متر يمكن ان يؤدي الى انتشار البكتريا لمسافة (٢٠) كيلو متر في اتجاه الريح ويمكن ان تقتل ما يقرب من مئة الف شخص حال انطلاقها ، كما وقد تصيب مئة الف آخرين بأمراض خطيرة.ومما يزيد الامر خطورة انها لاترى بالعين المجردة، وانها تظل لتعيش فترات طويلة بعد اطلاقها، كما ان وسائل اطلاقها كثيرة ومتيسرة<sup>(٣٠)</sup> .

من كل ماتقدم ، نخلص الى القول بأن الارهاب ظاهرة اتفقت دول العالم اجمع على تجريمها وادانتها ، وان كانت قد اختلفت في وضع مفهوم محدد له ، الا ان هذا الاختلاف - وفق تقديرنا - هو اختلاف في الالفاظ والمباني لا في المقصود والمعاني . هذا من جانب ، ومن جانب آخر فإن اعمال الارهاب المهددة للنقل الجوي والتي قد تطال الطائرات اثناء تحليقها في الجو او اثناء تواجدها على ارض المطار او تلك الاعمال التي يتم تنفيذها داخل ابنية ومنشآت المطارات ، اياً كانت الوسيلة المستعملة في تنفيذها تؤثر بشكل او بأخر على مسؤولية الناقل الجوي . فما

هي حدود ذلك التأثير؟ وما هو مداه؟ هذا ما سنحاول التعرف عليه في المواضيع التالية من البحث .

### المبحث الاول

الطبيعة القانونية للالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب  
يعد النقل الجوي من اهم انماط النقل اهمية في الوقت الراهن . لاسيما بعد التطور الكبير في ميدان صناعة الطائرات وبناء المطارات ، كما ان تناقص الاخطار الجوية اسهم الى حد كبير في ازدياد الاقبال على النقل الجوي ، بحيث صارت الطائرات توفر للركاب شعوراً بالامن والارتياح اكثر من غيرها من وسائل النقل الاخرى ، كالسيارة او القطار او السفينة<sup>(٣١)</sup> . ان خصوصية النقل الجوي من حيث الطريقة التي يتم بها تحتم على الناقل الحفاظ على سلامة الراكب طوال الرحلة الجوية . اذ ان الناقل يلتزم بأىصال الراكب سليماً معافى الى مطار الوصول<sup>(٣٢)</sup> . وهو ما يسمى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ، فما هو مضمون هذا الالتزام؟

ولا يمكن استتجلاء مضمون التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب الا من خلال البحث في الطبيعة القانونية لهذا الالتزام . اذ اختلفت الانظمة القانونية في تحديد الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة. وبهذا الصدد ، فأنها تقسم الى ثلاث طوائف او مجموعات . المجموعة الاولى تنظر الى ان الالتزام بضمان السلامة هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة . أما المجموعة الثانية فتري ان الالتزام بضمان السلامة هو التزام قانوني ببذل عناية . في حين تنظم المجموعة الثالثة من الانظمة القانونية هذا الالتزام على انه التزام عقدي ببذل عناية . ونفرد لكل مجموعة مطلباً مستقلاً لدراستها .

### المطلب الاول

#### الالتزام بضمان السلامة التزام عقدي بتحقيق نتيجة

ويقصد بذلك ان الالتزام بضمان السلامة هو التزام عقدي بتحقيق غاية او نتيجة معينة هي وصول الراكب سليماً معافى الى مطار الوصول . ومن هذه المجموعة القانون المصري قبل صدور القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بشأن الطيران المدني والذي يطبق على النقل الجوي الدولي والقانون الفرنسي مابين عامي ١٩٢٤-١٩٥٧. فقبل صدور قانون الطيران المدني في مصر عام ١٩٨١ لم يكن هنالك تشريع خاص بالنقل الجوي الدولي والداخلي بل كانت هنالك مجموعة من القوانين والمراسيم والقرارات المتفرقة التي يعاب عليها القدم وعدم مواكبتها التطور



في ميدان النقل الجوي وعدم تناغمها مع احكام الاتفاقيات الدولية التي انظمت اليها مصر بشأن النقل الجوي . وقد كان مشروع تنقيح القانون المدني ينص في المادة (٩١٥) منه على مسؤولية الملتزم بنقل جمهور الركاب عما يقع لهم من اصابات اثناء النقل ، ما لم يثبت ان هذه الاصابات تعود الى السبب الاجنبي . اما القضاء فقد تعرض لموضوع الالتزام بضمان السلامة واصدر بشأنه العديد من الاحكام التي اكد من خلالها ان عقد النقل يولد في ذمة الناقل التزاماً بكفالة او ضمان وصول الراكب سالماً<sup>(٣٣)</sup> .

اما قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ فقد نظم النقل الجوي الداخلي في المواد ٢٨٤-٢٩٩ ، وذلك وفق نص الفقرة الثانية من المادة (٢٨٥) منه<sup>(٣٤)</sup> . اما النقل الجوي الدولي فبموجب نص الفقرة الاولى من المادة (٢٨٥) فتسري عليه احكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر<sup>(٣٥)</sup> .

وبصدد موقف القانون رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ من الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة نجد ان المادة (١/٢٦٤) من القانون المذكور والمتعلقة بنقل الاشخاص عموماً تنص على انه : (يضمن الناقل سلامة الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بأعفاء الناقل من هذا الضمان ) . ولاشك ان مضمون النص المتقدم هو ان التزام الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة معينة هي سلامة الراكب طوال مراحل تنفيذ النقل ، وهو التزام اساسه عقد النقل . وبناءً على ذلك ، فإن كل اتفاق يقضي بأعفاء الناقل من هذا الضمان يعد باطلاً .

كما وتنص م (٢٨٧) من القانون المذكور وبصدد النقل الجوي الداخلي على انه : (يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب او اصابته بجروح او بأي ضرر بدني آخر ... ) .

ولاشك ان فحوى المادة (٢٨٧) يقضي بأن يكون التزام الناقل بضمان سلامة الراكب التزاماً بتحقيق نتيجة . ولعل مايؤكد ذلك هو نص المادة (٢٩٠) ، اذ تنص الفقرة الاولى من المادة المذكورة على انه : (لايجوز للناقل الجوي نفي مسؤولية الاباثبات القوة القاهرة ..... او خطأ الراكب ) .

من مجمل النصوص المتقدمة يتضح جلياً ان المشرع المصري وبصدد النقل الجوي الداخلي ينظر الى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب على انه التزام عقدي لتحقيق نتيجة هي وصول الراكب سالماً الى مطار الوصول . وبالتالي فإن الاخلال بهذا الالتزام يتحقق ، وتنشغل ذمة الناقل بالمسؤولية العقدية بمجرد عدم حصول النتيجة .

ولا يختلف الامر كثيراً في القانون الفرنسي حتى صدور قانون ٢ مارس آذار ١٩٥٧ . اذ اصدرت محكمة النقض الفرنسية ومنذ عام ١٩١١ قرارات قضت بالالتزام الناقل بتحقيق نتيجة هي وصول الراكب سالماً<sup>(٣٦)</sup> وانه اذا اراد الناقل التخلص من المسؤولية فعليه اقامة الدليل على ان الضرر قد نتج عن سبب اجنبي عنه . ولم ينص

قانون الملاحة الجوية الصادر في ١٩٢٤/٣/٣١ في فرنسا بشكلٍ صريح على التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب . الا انه يمكن الاستدلال على هذا الالتزام من خلال نص المادة (٤٨) من القانون المذكور والتي تحيل فيما يتعلق بشروط الاعفاء من المسؤولية بالنسبة للناقل الجوي الى نص المادة (٤٢) المتعلقة بنقل البضائع وتجزئ المادة المذكورة للناقل اشتراط اعفائه من المسؤولية الناجمة عن مخاطر الجو وخطأ من يستخدم في تنفيذ النقل . وذلك يعني ، بالضرورة ، أن الناقل يضمن مخاطر الجو ، بمعنى انه يلتزم بضمان سلامة الراكب من تلك المخاطر . ولايجوز له التحلل من المسؤولية عن تنفيذ هذا الالتزام الا وفق ما يقرره القانون<sup>(٣٧)</sup> .

وإذا كان التزام الناقل بضمان سلامة الراكب في كل من القانون المصري والفرنسي هو التزام بتحقيق نتيجة . فإن الاخلال بهذا الالتزام يتحقق بمجرد اصابة الراكب بضرر دون النظر الى مسلك الناقل الجوي . أي بصرف النظر عن طبيعة الاحتياطات والتدابير التي قام الناقل الجوي بأخذها لكفالة سلامة الراكب . وعليه فإن السبيل الوحيد امام الناقل للتخلص من المسؤولية عن الاخلال بهذا الالتزام هو اثبات السبب الاجنبي .

ان الحكم المذكور ان كان قطعياً ونهائياً بالنسبة الى القانون المصري الا انه ليس كذلك بالنسبة الى القانون الفرنسي لعام ١٩٢٤ . اذ ان مجمل نصوص القانون المذكور تجيز للناقل ان يشترط اعفائه من المسؤولية عن الاضرار التي قد تلحق بسلامة الراكب نتيجة مخاطر الجو وخطأ تابعيه . بمعنى ان التزام الناقل في الفرض المذكور ، ينقلب من التزام بتحقيق نتيجة الى التزام ببذل عناية . والعناية المقصودة هنا هي بذل كل الجهود واتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لتلافي مخاطر الجو او خطأ التابعين . فأذا اثبت الناقل انه قام بذلك ورغم ذلك ادت مخاطر الجو او خطأ التابعين الى الحاق الضرر بسلامة الراكب فيعفى عندئذ من المسؤولية<sup>(٣٨)</sup> .

بالإضافة الى ماتقدم ، فإن الراكب لا يكلف الا بأثبات الضرر الذي اصابه دون ان يكلف بأثبات سبب الحادث ولا علاقته او ارتباطه بالرحلة الجوية ، وعندئذ يكون قد اثبت ان الناقل قد اخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب . فأذا اراد الاخير التخلص من المسؤولية فعليه ان يثبت وجود السبب الاجنبي وارتباطه برابطة السببية مع ما اصاب الراكب من ضرره . فمسؤولية الناقل عقدية اساسها الخطأ . والخطأ يتجسد، هنا، في عدم تنفيذ الالتزام بضمان السلامة . ولا يعفى الناقل من هذه المسؤولية الا بإثبات السبب الاجنبي .

## المطلب الثاني

### التزام قانوني ببذل عناية

من الانظمة القانونية ما يعتبر التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب التزام قانوني محله بذل أقصى درجة من العناية للحفاظ على سلامة الراكب .

ومن تلك الانظمة النظام القانوني في الولايات المتحدة الامريكية ، فرغم عدم وجود نص صريح في القانون الامريكي يقضي بأن الناقل الجوي يضمن سلامة الراكب الا ان ذلك لايعني حرية الناقل في توصيل الراكب سليماً معافى او توصيله جثة هامدة عند مطار الوصول<sup>(٣٩)</sup> . اذ لا بد من قواعد تحكم المسألة . وتجد هذه القواعد اساسها في النظام العام الامريكي الذي يهمله سلامة جسم الانسان اينما كان . والقانون يفرض على كل شخص وبضمنهم الناقل الجوي، التزاماً بالحفاظ على سلامة الاخرين وعدم الاضرار بسلامتهم . لذلك فإن هذا الالتزام في القانون الامريكي ، مصدره المباشر هو القانون . لذلك فإن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيرية في حالة الاخلال بضمان سلامة الراكب . الا ان هذه المسؤولية التقصيرية قد مرت ، في الواقع ، بمرحلتين . ففي المرحلة الاولى كانت المسؤولية تقوم على فكرة الاهمال بالنسبة للمضروب اذا اراد اثبات خطأ الناقل . وتقوم على فكرة تحمل الخطر بالنسبة الى الناقل اذا اراد التخلص من تلك المسؤولية<sup>(٤٠)</sup> .

فأذا اراد الراكب المضروب الحصول على التعويض فعليه ان يثبت اهمال الناقل الجوي في بذل العناية اللازمة لضمان وصوله سالماً الى ميناء الوصول . ويقاس الاهمال بمعيار موضوعي قوامه الرجل العاقل - او رب الاسرة الحريص - اذا وضع في ظروف الناقل الجوي ذاتها . عليه ، فإن الناقل الجوي مطالب ببذل أقصى

درجة ممكنة من العناية فإذا اهمل ذلك وفقاً لمعيار الرجل العاقل فتقوم مسؤوليته عما يلحق بالراكب من ضرر خلال الرحلة الجوية<sup>(٤١)</sup> . هذا ويعد الاهمال مسألة وقائع يختص المحلفون - في النظام القضائي الامريكي - بتقديرها ، الا ان سلطة احالة القضية الى المحلفين متروكة الى القاضي وحده<sup>(٤٢)</sup> .

اما الناقل فعليه اذا اراد دفع مسؤوليته ان يستند الى فكرة تحمل الخطر . ومقتضى الفكرة المذكورة ان الراكب حينما يقبل على التعاقد مع الناقل الجوي فهو يعلم سلفاً بوجود مخاطر محدقة به طيلة الرحلة الجوية وانه يقبل تحمل تلك الاخطار ومواجهتها . عليه ، فإن فكرة تحمل المخاطر تقوم على عنصرين هما وجود الخطر ، وقبوله من قبل الراكب عن اختيار<sup>(٤٣)</sup> .

ويعود اصل فكرة تحمل المخاطر الى ان النقل الجوي في بدايته كان محاطاً بمخاطر متعددة نظراً لبساطة التقنيات المستخدمة آنذاك . لذلك فإن الطائرة كانت معرضة الى مختلف الحوادث طيلة الرحلة وكان الراكب يقدم على التعاقد مع الناقل الجوي وهو عالم بوجود تلك المخاطر وقابل لها .

وقد طبق القضاء في امريكا فكرة تحمل المخاطر . فألقى على عاتق الراكب تبعه المخاطر العادية للنقل بالطائرة . حيث جاء في احد الاحكام : (يتحمل جميع ركاب الطائرة المخاطر التي لا يكون بمقدور الناقل توقيها ببذل درجة العناية المكلف قانوناً ببذلها ) . وجاء في حكم قضائي آخر : (لا يتحمل الراكب بالطائرة سوى المخاطر العادية للنقل الجوي ، ولا يأخذ على عاتقه في اي حال ان يقود الناقل الطائرة على وجه غير سليم ، دون عناية او بأهمال منه)<sup>(٤٤)</sup> .

محمل القول ، ان المرحلة الاولى لمسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة الراكب تتسجد في ان الناقل يسأل عن الضرر الذي يلحق بالراكب نتيجة اهماله في بذل اقصى درجات العناية للحفاظ على سلامة الراكب ، اما غير ذلك من الاخطار ، اي الاخطار التي لم يكن بمقدور الناقل تلافيها رغم بذله العناية المطلوبة منه فالمضور هو الذي يتحملها على اساس علمه بوجود مخاطر اثناء الرحلة الجوية وقبوله تحملها ومواجهتها .

وبعد ان شهد ميدان النقل بالطائرات تطوراً كبيراً طال كل مفاصل وجزئيات النقل الجوي من حيث المطارات والرادارات واجهزة الرصد والاتصال والتقنيات المستعملة داخل جسم الطائرة اصبح من غير المقبول ، منطقاً ، التسليم بفكرة تحمل المخاطر . اذ اصبح الطيران ، وفقاً للاحصائيات المختصة، اكثر وسائل النقل اماناً وراحة بالنسبة للراكب . واصبح هذا الاخير يقدم على التعاقد مع الناقل الجوي متى ما اراد الانتقال بوسيلة تشيع في نفسه شعوراً اكثر بالاطمئنان . بمعنى ان فكرة المخاطر التي كانت مقبولة مسبقاً لم تعد مستساعة في الوقت الحاضر . وهذا ما اقره القضاء في امريكا لأول مرة عام ١٩٥٥ عندما رفض من الناقل التمسك بفكرة تحمل الخطر لدفع مسؤوليته . وكذلك وفي عام ١٩٥٦ جاء في احد احكام القضاء : (كان من المعقول في بداية عهد الطيران التفكير في الاخذ بفكرة تحمل الخطر . اما اليوم ، والخطوط تصل كل مدينة من مدن الولايات المتحدة بجميع مراكز العالم ، ليس من المستساغ التمسك بأن الراكب حين يقبل على التعاقد مع خط من الخطوط الجوية المنتظمة يتحمل اختياراً خطراً متعلقاً بالطائرة ذاتها او بقيادتها . لقد ولى عهد التجارب بأخطاره واخطاه ، ودخلت الطائرة في عصر الاستقرار ، شأنها في ذلك شأن الباخرة والقطار والسيارة)<sup>(٤٥)</sup> . وعلى اية حال ، فإن مسؤولية الناقل عن الالتزام بضمن سلامة الراكب في القانون الامريكي هي مسؤولية تقصيرية . لان القانون يفرض عليه التزاماً ببذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب . والان يثور التساؤل عن مدى هذه العناية ؟

الواقع من الامر فانه لا بد من التمييز بين الناقل الجوي العام (Common Carrier) والناقل الجوي الخاص (Private Carrier) . ويعرف الاول بأنه الناقل الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل التي تقدم اليه دون تمييز بين بعضها والبعض الاخر . ويلتزم ببذل اقصى درجات العناية للحفاظ على سلامة

الراكب . ويقصد بأقصى درجات العناية كل الاجراءات والتدابير التي تعتبر عقلاً وتبعاً لظروف النقل في اماكن الناقل القيام بها او بمقدوره ذلك. بمعنى انه وان كان الناقل الجوي يلتزم ببذل أقصى درجات العناية فأن ذلك لايعني التزامه بدرء جميع مخاطر النقل الجوي ، لان ذلك يعني التزامه بما هو مستحيل .

اما الناقل الجوي الخاص فهو من يتولى النقل بناءً على اتفاق خاص في كل مرة دون وجود اي التزام عليه بقبول النقل ويلتزم الناقل الخاص ببذل المستوى العادي المتوسط او المستوى المعقول من العناية . ويقاس هذا المستوى بمعيار الرجل المتوسط الحرص اذا وضع في ظروف مشابهة لظروف الناقل الجوي بالذات<sup>(٤٦)</sup> . وايا كان الامر ، فأن مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة تقوم في حالة عدم قيامه باتخاذ كافة الاجراءات والتدابير الامنية الخاصة بالتحقيق من خلو الطائرة ومن يرتادها من الاسلحة والمواد التي يمكن ان تستعمل في تنفيذ هجمات ضد الركاب خلال الرحلة الجوية على سبيل المثال .

بالإضافة الى ما تقدم، فإنه يرتبط باعتبار التزام الناقل بضمان سلامة الراكب التزاماً قانونياً ببذل عناية قاعده ابتكرها القضاء يطلق عليها قاعدة (r.i.l) وهي مختصر لعبارة (Res ipsa loquitur) . وهي قاعدة اثبات وليست قاعدة موضوع ، لذلكفأنها تخضع لقانون القاضي وليس للقانون الذي يحكم موضوع الدعوى<sup>(٤٧)</sup> . ومقتضى القاعدة المذكورة وجود قرينة بسيطة على اهمال الناقل الجوي في تلافي وقوع الحادث الذي ادى الى الحاق الضرر بسلامة الراكب .وان تطبيق قاعدة r.i.l لا يؤدي الى نقل عبء الاثبات من الراكب المضروب الى الناقل . بل يظل الراكب مدعي الضرر هو المكلف بأثبات اهمال الناقل . غاية ما في الامر ان ظاهر الامور - وفقاً للقاعدة المذكورة - يوحي بأن السبب المحتمل لوقوع الحادث هو اهمال الناقل .وعلى الراكب المضروب تقديم الادلة التي تبين انه اتخذ كل الاحتياطات اللازمة وبذل كل العناية المطلوبة لضمان سلامة الراكب . ومن اجل تطبيق هذه القاعدة من قبل القضاء في امريكا لا بد من توافر ثلاثة شروط<sup>(٤٨)</sup> :-

الشرط الاول : ان يكون الحادث مما لايقع لولا اهمال الناقل الجوي . لذلك لايمكن تطبيق القاعدة اذا كان سبب الحادث تقلبات الجو او العيب الموجود في محرك الطائرة مثلاً .

الشرط الثاني : وجود الطائرة تحت سيطرة الناقل الجوي حصراً . وهذا هو الغالب في ميدان النقل الجوي .

الشرط الثالث : تمسك الراكب مدعي الضرر بتطبيق هذه القاعدة . اذ لايجوز للقاضي الاستناد الى القاعدة المذكورة فيما يتعلق بأثبات مسؤولية الناقل الا اذا طالب مدعي الضرر بذلك، فلا يجوز للقاضي تطبيق القاعدة عن تلقاء نفسه .

### المطلب الثالث

#### التزام عقدي ببذل عناية

تعد اتفاقية وارشو الموقعة عام ١٩٢٩ ومجموعة البروتوكولات الملحقة بها والمعدلة لها هي الأساس في النظر الى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب على انه التزام عقدي محلة بذل عناية . والواقع من الامر ، فإن الاتفاقية المذكورة والبروتوكولات المعدلة لها هي المطبقة على النقل الجوي في العراق بنوعيه الدولي والداخلي . اذ تنص المادة (١٢٦) من قانون النقل على انه ( تطبق على نقل الشخص والشيء والامتعة بطريق الجو ، حتى وان كان النقل داخلياً ، احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢/تشرين الاول /١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين (١٠٥) و (١٠٦) و (١٠٧) لسنة ١٩٧٣ او اية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون ) . اما في مصر ، فإن الاتفاقية المذكورة تطبق على النقل الجوي الدولي حصراً<sup>(٤٩)</sup> . ويتلخص المبدأ الذي اخذت به اتفاقية وارشو بأنه بمجرد ان ينجح الراكب مدعي الضرر في اثبات وقوع الحادث الارهابي وان الضرر قد نجم عنه يستحق ، عندئذ، التعويض الوارد في نصوص الاتفاقية . واذا نجح الناقل في اثبات انه وتابعيه اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة او الضرورية لمنع الضرر او انه كان يستحيل عليهم اتخاذها فإنه يعفى من المسؤولية . وقد ثار جدال في الفقه حول الاساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي من الاخلال بضمان سلامة الراكب في ظل اتفاقية وارشو هل هو فكرة الخطر ام فكرة الخطأ ؟

وفحوى فكرة الخطر ان الناقل يكون مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر بالراكب ولايجوز للناقل التخلص من المسؤولية الا في حالات قليلة ، كما لو رجع الضرر الذي اصاب الراكب برمته الى خطأ ارتكبه الراكب نفسه<sup>(٥٠)</sup> . اما فكرة الخطأ فمضمونها ان الناقل يعد مخطئاً، وبأمكانه التخلص من المسؤولية من خلال اثبات انتفاء الخطأ من جانبه . بمعنى ان الاتفاقية تقيم قرينة على مسؤولية الناقل وهذه القرينة قابلة لاثبات العكس بأثبات الناقل انتفاء الخطأ من جانبه<sup>(٥١)</sup> . والواقع من الامر ،فإن اساس مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية وارشو قائم على فكرة الخطأ . اذ ان بإمكان الناقل متى اثبت انه بذل العناية اللازمة في الحفاظ على سلامة الراكب التخلص من المسؤولية . بمعنى انه اذا نجح في اثبات انتفاء الخطأ - عن طريق اثبات بذل العناية اللازمة او اثبات استحالة اتخاذها من قبله لتلافي الضرر - فإنه يتخلص من عبء المسؤولية . وبهذا الصدد تنص المادة (١/٢٠) من الاتفاقية على انه : ( لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر او انه كان يستحيل عليهم اتخاذها).

هذا وتعد مسؤولية الناقل وفقاً للاتفاقية مسؤولية عقدية ، اي اساسها عقد النقل المبرم بين الراكب والناقل . فالعقد - وفقاً للاتفاقية - هو الذي ينشأ التزاماً في ذمة

الناقل للحفاظ على سلامة الراكب<sup>(٥٢)</sup> . وهي مسؤولية عقدية قوامها بذل العناية اللازمة . وهذا واضح من صريح نص المادة (١/٢٠) من الاتفاقية . الا ان عبء الاثبات يقع على عاتق الناقل ، الذي ان اراد التخلص من المسؤولية فعليه اثبات انه وتابعيه قد اتخذوا الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر او استحال عليهم اتخاذها .

فبذل العناية اللازمة مقرون باتخاذ الاحتياطات الضرورية وفقاً لنص المادة (٢٠) من الاتفاقية . ويقصد بالاحتياطات الضرورية الاحتياطات المعقولة لتوقي وقوع الضرر<sup>(٥٣)</sup> . والعبرة في تحديد الاحتياطات الضرورية او المعقولة يكون بالنظر الى سلوك الناقل الجوي الحريص ، وبصرف النظر عن سلوك الناقل المدعى عليه . فمعيار تقدير معقولة الاحتياطات معيار موضوعي وليس شخصي . كما ان الناقل الحريص يبذل في الحفاظ على سلامة الراكب العناية التي تتطلبها ظروف كل رحلة جوية بمعزل عن سواها بالإضافة لما تقدم انتفاء الخطأ هو واقعة سلبية ، لذلك قد يثور اتساؤل عن السبيل الذي يمكن سلوكه من قبل الناقل لاثبات بذل العناية المطلوبة من قبله وبالتالي اثبات انتفاء الخطأ من جانبه وتخلصه من المسؤولية . والواقع من الامر ، فان الناقل لايسأل الا عن اثبات حسن سير القائمين على تنفيذ الرحلة الجوية بوجه عام . فهو لا يكلف بأثبات وجود اسباب اخرى ادت الى الحاق الضرر بالراكب . لان في ذلك تكليف له بأثبات السبب الاجنبي وهذا في الواقع قد يكون خارج عن حدود قدراته .

نخلص مما تقدم، الى ان مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان سلامة الراكب في ظل اتفاقية وارشو والقوانين التي استندت اليها في تنظيم النقل الجوي (القانون العراقي ، والقانون المصري فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي ، والقانون الفرنسي الصادر عام ١٩٧٥) هي مسؤولية عقدية قوامها بذل العناية اللازمة لتوقي الضرر<sup>(٥٤)</sup> . وان اساس هذه المسؤولية هو فكرة الخطأ المفترض من قبل الناقل في حالة اصابة الراكب بضرر . وعلى الناقل - اذا اراد التخلص من المسؤولية - اثبات انتفاء الخطأ من جانبه . ويتم ذلك بأثبات انه بذل العناية اللازمة لتوقي الضرر من خلال اثبات قيامه باتخاذ كل الاحتياطات الضرورية والمعقولة لتلافي الضرر او استحالة اتخاذها ، عليه ، فان اثبات قيام الناقل ببذل العناية اللازمة من خلال اتخاذ الاحتياطات الضرورية هي طريقة من طرق دفع المسؤولية بالنسبة لهو اذا كان الحكم كذلك بالنسبة الى اتفاقية وارشو ١٩٢٩ ، فان المحاكم في اغلب الدول التي اخذت بالاتفاقية اعتبرت ان النظام الذي يحكم التزام الناقل بضمان سلامة الراكب فيه محاباة كبيرة للناقل الجوي . لذلك راحت تلك المحاكم تبحث في نصوص الاتفاقية ذاتها عن طريقة تتمكن من خلالها من تشديد مسؤولية الناقل الجوي . وقد وجدت ضالتها في النصوص التي تضي على الناقل سوء النية وحاولت المحاكم فيما اصدرته من احكام التوسع في تفسير تلك النصوص . مما ادى الى خلق احكام متعارضة احياناً ، كما ذهب جانب من الفقه ان في تلك الاحكام بوادر تعديل قضائي

لنصوص الاتفاقية<sup>(٥٥)</sup>. ولقد تعرض موقف المحاكم الى النقد لان من شأنه ان يؤدي الى تقويض وتداعي القواعد الدولية الموحدة التي وضعتها الاتفاقية لغرض توحيد الاحكام الخاصة بالنقل الجوي على المستوى الدولي . وتعالق الاصوات لاجراء التعديل على الاتفاقية المذكورة ، وبالفعل صدرت عدة بروتوكولات معدلة لاحكام اتفاقية وارشو ، فما هي هذه البروتوكولات؟ وما هو موقفها من النظر الى الطبيعة القانونية التزام الناقل بضمان سلامة الراكب؟ .

ان اولى هذه التعديلات هو بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ ، حيث قدمت في المؤتمر المذكور صيغة تعديل لنص المادة (٢٠) هي كالآتي : (لا يكون الناقل مسؤولاً اذا لم يحصل الضرر بسبب خطأه او خطأ احد تابعيه ) . وقد ايدت عدة وفود حضرت المؤتمر هذه الصيغة على اعتبار ان مفهوم الخطأ قد اصبح واضحاً بسبب التقدم التكنولوجي الكبير الذي شهده ميدان النقل الجوي ، الا ان هذه الصيغة لم تحظ بموافقة بعض الوفود ومنها الامريكي الذي اعترض على النص المقترح فصدر بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ دون ان يتضمن اي تعديل بشأن التزام الناقل عن الاخلال بسلامة الراكب . اذ بقي الالتزام المذكور التزام عقدي قوامه بذل العناية اللازمة التي تتحقق باتخاذ الاحتياطات الضرورية وبقيت مسؤولية الناقل عن الاخلال بالالتزام المذكور قائمة على اساس الخطأ المفترض في جانب الناقل والقابل لاثبات العكس . وكل ما جاء به البروتوكول المذكور انه وضع تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوي للغش والذي ينصرف الى توافر سوء النية لدى الناقل . وتم ذلك من خلال تعديل نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو ، حيث الغيت الفقرتان الاولى والثانية منها وحل محلها النص الآتي . (لاتسري الحدود المذكورة في المادة ٢٢ اذا ثبت ان الضرر يرجع الى فعل أو امتناع من جانب الناقل او تابعيه ، قد تم اما بنية احداث الضرر واما عن رعونة ووعي بأحتمال نشوب ضرر ..... ) .

فالتعديل المذكور قد حدد مفهوماً للخطأ الذي يقترب من مفهوم الغش بأنه كل فعل او امتناع عن فعل يصدر من الناقل مباشرة او من تابعيه اما بنية احداث الضرر - اي ان سوء النية موجود لامحالة - واما عن رعونة ووعي بأحتمال نشوب الضرر - اي ان سوء النية قد يكون غير موجود لان التصرف عن رعونة ووعي بأحتمال نشوب الضرر قد يكون بسبب الاهمال وعدم الحرص فيما ينتج عن الافعال والتصرفات من نتائج .

وازاء ماتقدم ، فإن المحاكم قد تمسكت بموقفها في محاولة تفسير النصوص على نحو يؤدي الى تشديد مسؤولية الناقل رغبةً منها في حماية ضحايا حوادث الطيران ، ولعل ما ساعد المحاكم على ذلك هو النص الجديد للمادة (٢٥) والذي اعتمده بروتوكول لاهاي والذي يضع مفهوماً للخطأ المساوي للغش<sup>(٥٦)</sup> . حيث توسعت المحاكم في الاستناد الى النص الجديد لتحميل الناقل المسؤولية مما ادى الى صدور احكام عديدة متناقضة ومتعارضة رغم استنادها الى ذات المصدر القانوني (الاتفاقية



وبروتوكول تعديلها) . وما زاد في تعقيد الامور اعتراض الولايات المتحدة الامريكية على الحد الاقصى للتعويض وتقدمها بطلب الى الحكومة البولندية الراعية للاتفاقية للانسحاب منها عام ١٩٦٥ ، وهذا ما ادى الى مبادرة الاتحاد الجوي للنقل الدولي الى اقناع عدد من شركات الطيران لتوقيع اتفاقية مع هيئة الطيران المدني الامريكية تحقق ما تطمح اليه الولايات المتحدة الامريكية من حماية المسافرين وزيادة مبالغ التعويضات لهم وقد تم توقيع هذا الاتفاق بالفعل في مونتريال عام ١٩٦٦<sup>(٥٧)</sup>.

وقد جاء اتفاق مونتريال باحكام جديدة . اذ جعل مسؤولية الناقل عن الاخلال بسلامة الراكب قائمة على اساس الخطر وليس على اساس الخطأ . وهي مسؤولية موضوعية . فيسأل الناقل ، بصورة مطلقة ، عن تعويض الاضرار التي تلحق بالراكب ، ولايجوز له دفع مسؤوليته الا اذا اثبت خطأ المضرور . وتجدر الاشارة الى ان اتفاق مونتريال لايسري الا اذا كانت نقطة القيام او نقطة الوصول او احدى نقاط الرسو الجوي للرحلة في اراضي الولايات المتحدة الامريكية ، وان يكون الناقل طرف في الاتفاق المذكور لذلك يذهب بعض الفقه وبحق الى ان اتفاق مونتريال جاء بمثابة تحدي صارخ ومعول هدم لاحكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ ، اذ اصبحت طبيعة مسؤولية الناقل تختلف بالنسبة الى ذات الراكب بأختلاف خط سير الرحلة فمسؤولية الناقل بالنسبة للراكب هي مسؤولية موضوعية قوامها الخطر اذا كانت نقطة القيام او الوصول او نقطة الرسو الجوي للرحلة داخل حدود الولايات المتحدة الامريكية . وهي مسؤولية عقديه قوامها الخطأ المفترض لذات الناقل وبالنسبة لذات الراكب اذا لم يكن من حظ الراكب ان تلمس عجلات الطائرة التراب الامريكي<sup>(٥٨)</sup>.

وفي عام ١٩٧١ ، تم توقيع بروتوكول آخر معدل لاتفاقية وارشو هو بروتوكول كواتيمالا سيتي وبموجبه تم التأكيد على ان مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية موضوعية مطلقة قائمة على فكرة الخطر وليس الخطأ . لذلك ، تتحقق مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وفاة او اصابة الراكب اثناء الرحلة الجوية . ولايكفي لدفع المسؤولية ان يقوم الناقل بأثبات انه اتخذ كافة التدابير الضرورية او المعقولة ، بل لابد له من اثبات ان الوفاة او الاصابة ترجع الى الحالة الصحية للراكب بموجب المادة (١/٤) من البرتوكول<sup>(٥٩)</sup>.

## المبحث الثاني شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة

تنص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو لسنة ١٩٢٩ على انه :  
( يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة او الجرح او اي اذى بدني آخر يلحق الراكب ، اذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة او في اثناء عملية الصعود او النزول ) . ولم يرد تعديل على المادة المذكورة في اي من البروتوكولات اللاحقة المرتبطة بها ومن تأمل نص المادة (١٧) تبين انه يجب ان تتوفر شروطه ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب، وهي : وقوع حادث جوي ، وان يقع الحادث الجوي اثناء فترة النقل الجوي ، وان يصاب الراكب بضرر .  
ولغرض الاحاطة بهذه الشروط الثلاثة نتناول كل منها في مطلب مستقل .

### المطلب الاول

#### الحادث الجوي

ان وقوع الحادث الجوي هو اول شرط يجب ان يتوافر لقيام مسؤولية الناقل الجوي<sup>(٦٠)</sup>. وقد سكتت اتفاقية وارشو عن تحديد مفهوم مصطلح الحادث (Accident) وبيان المقصود به . لذلك اختلف الفقه في ذلك ، ويمكن القول ان المحاولات التي بذلها الفقهاء لتحديد مفهوم الحادث الجوي اسفرت عن ظهور اتجاهين رئيسيين هما :

**الاتجاه الاول :** وهو الاتجاه الذي يضيق من مفهوم الحادث الجوي فيقتصره على الواقعة الفجائية الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة من حيث اصلها باستغلال الطائرة<sup>(٦١)</sup>. كالعطل الفني والخلل الميكانيكي ويتطلب هذا الاتجاه لاسباب وصف الحادث على الواقعة ان يكون فجائياً، اي ليس تدريجياً، وان يكون خارجياً، اي لاعلاقة له بالراكب . وان يكون مرتبط بعملية النقل اي ناتجاً عن استغلال الطائرة . ويرى من الفقه ان اثبات وجود الصلة الزمانية والمكانية بين الحادث وعملية النقل يكفي لاثبات رابطة السببية بين استغلال الطائرة ووقوع الحادث<sup>(٦٢)</sup> . اما الاتجاه الثاني فيرى ان المقصود بالحادث الجوي هو كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب<sup>(٦٣)</sup> ، او هو كل تأثير فجائي لعامل خارجي يقع على شخص الراكب قد يكون متصلاً بمشروع النقل او خارجياً عنه ، مثل تدخل الغير .

والواقع من الامر ، فان هذا الاختلاف الفقهي في تحديد المقصود بالحادث الجوي الذي تنهض معه مسؤولية الناقل ظل ذي قيمة نظرية بحثه منذ ابرام معاهدة وارشو عام ١٩٢٩ وحتى بداية السبعينات من القرن الماضي . اذ ان الاتفاقية المذكورة كانت تقيم مسؤولية الناقل على اساس الخطأ المفترض من جانبه متى اصيب الراكب بضرر. وعلى الناقل اذا اراد التخلص من المسؤولية اثبات انتفاء الخطأ من

جانبه ، ويتم ذلك بأثبات انه بذل العناية اللازمة وليس بأثبات تخلف وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر .

ومع بداية السبعينات من القرن الماضي وظهر مخاطر جديدة للطيران الى جانب المخاطر التقليدية المرتبطة بالملاحة الجوية ، صار كل من القضاء والناقلين الجويين بحاجة الى البحث عن تعريف آخر للحادث الجوي . اذ ان المخاطر الجديدة للطيران المتمثلة بالعمليات الارهابية التي تنفذ ضد الطائرات واعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والقرصنة الجوية ادت الى محاولة القضاء في احكامه استجلاء حقيقة هذا النوع الجديد عن الحوادث وهل انه يدخل ضمن مفهوم الحادث الجوي الذي تنهض معه مسؤولية الناقل او لا . اما بالنسبة الى الناقلين الجويين فأنهم وبعد تقرير مسؤوليتهم الموضوعية في اتفاقية مونتريال ١٩٦٦ ، وما اتبعه ذلك من تقليل حالات دفع المسؤولية عنهم لتقتصر على حالة اثبات خطأ الراكب المضروب قد بدؤوا يبحثون عن وسيلة اخرى لدفع المسؤولية عنهم ، وقد تجسدت تلك الوسيلة في البحث عن مفهوم آخر للحادث الجوي بغية نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر .

عليه ، فقد تصدى القضاء في احكامه وخاصة في الولايات المتحدة الامريكية وفرنسا لاشكالية وضع مفهوم جديد للحادث . ولم يعد لفظ الحادث مقصوراً على الاعطال الفنية والميكانيكية للطائرة اثناء الرحلة الجوية او الوقائع المرتبطة بعملية النقل والناشئة عن استغلال الطائرة . بل اصبح مفهوم الحادث يعني كل واقعة فجائية غير معتادة وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية . او هو كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضروب . ومن الاحكام التي تاخذ بالمفهوم الجديد للحادث حكم محكمة التمييز الفرنسية الذي صادقت فيه على قرار محكمة بداءة السين في القضية التي رفعها يوسف حداد وزوجته ضد شركة الطيران الفرنسية . وتتخلص وقائع الدعوى في ان الطائرة التي كان المدعيان يستقلانها قد تعرضت لحادث إستيلاء نجم عند ضرر اصابهما وللتخلص من المسؤولية دفعت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عن الحادث بحجة ان الاستيلاء غير المشروع لا يعد حادثاً بمفهوم المادة (١٧) من اتفاقية وارشو المطبقة بموجب القانون الفرنسي الصادر عام ١٩٥٧ . الا ان محكمة السين رفضت هذا الدفع ، وجاء في قرارها : (ان معنى الحادث يجب ان ينصرف الى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب الغير سيء النية ) . لذلك فقد حكمت المحكمة بمسؤولية شركة الطيران عن الاضرار التي لحقت بالمدعيان نتيجة حادث الاستيلاء وقضت لهم بالتعويض وبذات المفهوم للحادث اخذت المحكمة العليا لولاية نيويورك في حكمها الصادر في قضية (ماريان هيرمان) ضد شركة الخطوط الجوية العالمية . حيث اعتبرت شركة الطيران مسؤولة عن تعويض الاضرار التي لحقت بالمدعي من جراء قيام احد الاشخاص عام ١٩٧٠ بأجبار قائد الطائرة التي كانت نقلها المدعية

على تغيير مسارها والهبوط في صحراء الاردن بدلاً من الهبوط في مطار (اللد) الاسرائيلي كما كان مخططاً لها<sup>(٦٤)</sup>. ولاشك ان المحكمة قد اعتمدت في اصدار حكمها على المبادئ الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي المقررة في بروتوكول مونتريال عام ١٩٦٦ وبروتوكول كواتيمالا سيتي عام ١٩٧١. اذ يدخل في مفهوم الحادث وفقاً لهما ، كل ما يمكن ان يتسبب في حدوث الضرر ، سواء كان ناجماً عن عملية النقل او غير ناجم عنها ، وسواء كان مرتبطاً بأستغلال الطائرة او غير مرتبطاً به . ولاجدال ان الحكم الذي اصدرته المحكمة كان سيتغير لو انها استندت في حكمها الى احكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ . اذ ان الواقعة المسببة للضرر لم تكن ناشئة عن عملية النقل ولم تكن متصلة بحسب اصلها بالاستغلال الجوي وهو ما تتطلبه الاتفاقية المذكورة لقيام مسؤولية الناقل نخلص الى القول ان القضاء بدء بالتوسع في تحديد مفهوم الحادث ليشمل كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور . لذلك اعتبر القضاء في احكامه ان عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والاعمال الارهابية التي تنفذ ضد الركاب هي وقائع ينطبق عليها وصف الحادث وبالتالي فأنها تخضع لاحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية وارشو . بعبارة اخرى ، فأن وقوع الضرر بالراكب نتيجة تلك الاعمال يؤدي الى قيام مسؤولية الناقل الجوي الذي اذا اراد درء المسؤولية عند فيتوجب عليه نفي الخطأ من جانبه ، او اثبات خطأ المضرور نفسه .

### المطلب الثاني

#### وقوع الحادث اثناء فترة النقل الجوي

يتجسد الشرط الثاني لقيام مسؤولية الناقل الجوي في وقوع الحادث اثناء فترة النقل الجوي . ويطلق بعض الفقه<sup>(٦٥)</sup> على هذا الشرط مصطلح نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان . ويثير تحديد فترة وقوع الحادث الجوي او النطاق الزمني لسريان الالتزام بالسلامة اهمية كبرى . اذ ان مسؤولية الناقل لاتنهض الا اذا وقع الحادث اثناء فترة النقل الجوي . بعبارة اخرى ، فان تحديد وقت بدء التزام الناقل بضمان السلامة ووقت انتهائه يستتبع ، دون شك ، تحديد الفترة الزمنية التي يسري خلالها هذا الالتزام . بحيث لو وقع من الناقل خلال هذه الفترة الزمنية اخلال بالالتزام بالسلامة ، فأن مسؤوليته تنهض عندئذ. اذ ان نظام المسؤولية الذي وضعته اتفاقية وارشو وجميع التعديلات الملحقة بها لايسري الا خلال فترة النقل الجوي<sup>(٦٦)</sup>

هذا وتحدد المادة (١٧) من اتفاقية وارشو فترة النقل الجوي . اذ تنص على قيام مسؤولية الناقل متى وقع الحادث (على متن الطائرة او اثناء عمليات صعود الركاب وهبوطهم) .

وإذا كان وجود الراكب على متن الطائرة أثناء تحليقها واضح المعنى ، فإنه لا بد من تحديد المقصود بالصعود الى الطائرة او الهبوط منها ، اذ سكتت الاتفاقية عن تحديد المقصود بذلك .

ويذهب الفقه<sup>(٦٧)</sup> الى ضرورة تفسير عبارتي الصعود والهبوط في ضوء تحقيق الغاية التي من اجلها فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على الناقل الجوي وحددت طبيعة المسؤولية عن الاخلال به . لذلك ، فان المقصود بصعود الراكب الى الطائرة او هبوطه - نزوله - منها لا يمكن ان يفسر على نحو ضيق بأنه الوقت الذي يبدأ الراكب فيه بالسير على سلم الطائرة قاصداً الصعود اليها او الهبوط منها بل ان تفسير عبارتي الصعود والهبوط يجب ان يكون من السعة بحيث ان الصعود يبدأ من اللحظة التي يغادر فيها الراكب صالة الانتظار متوجهاً الى الطائرة التي ستنفذ الرحلة الجوية ، ويستمر التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ما دام هذا الاخير متواجداً على متن الطائرة بمناسبة تنفيذ عملية النقل ولحين هبوطه منها. حيث ان مصطلح الهبوط يقصد به لحظة وصول الراكب الى المباني الموجودة في مطار الوصول ، أو من اللحظة التي يصل فيها الراكب الى مدخل مطار الوصول حيث المكان المعد لاستقبال المسافرين . ونرى انه لا يقصد بذلك المدرج المهيأ لكي تحط عليه الطائرة . لان تفسير مصطلح الهبوط يجب ان يشمل الفترة التي يسير فيها الراكب على مدرج مطار الوصول ولغاية دخوله الى صالة استقبال المسافرين الواصلين .

ورغم ماتقدم ، ولتعدد المراحل التي يمر بها الراكب الذي ينوي السفر جواً فإنه لا بد من الإشارة الى كل واحدة من تلك المراحل على حدة وبيان شمولها بنظام المسؤولية عن الاخلال بضمان سلامة الراكب من عدمه .

**المرحلة الاولى :** وهي مرحلة تتم خارج مطار القيام او الوصول . اي في فترة انتقال الراكب من نقطة الانطلاق (كالبيت او مكان العمل) الى حين الوصول الى ميناء القيام ، وفترة انتقال الراكب من مطار الوصول خارجاً منه الى الجهة التي يريد التوجه اليها

( كالبيت او مكان العمل ) . ولاشك ان مخاطر الطيران بعيدة كل البعد عن الراكب في هذه المرحلة . لذلك لايسأل الناقل عن سلامة الراكب في تلك الفترة . لذلك لا تطبق احكام اتفاقية وارشو خلال تلك الفترة وان كان الناقل هو من يتولى نقل الراكب<sup>(٦٨)</sup> . إذ ان مايسري من احكام خلال هذه الفترة هي الاحكام الخاصة بالمسؤولية عن النقل البري<sup>(٦٩)</sup> .

**المرحلة الثانية :** تجوال الراكب داخل المباني التابعة للمطار او الملحقة به . كالاستراحات والمطاعم والمكاتب . وهنا فإن مخاطر النقل بالطائرة لاتزال بعيدة عن الراكب . لذلك لاتسري اتفاقية وارشو على الناقل الجوي فيما يتعلق بالالتزام السلامة . الا ان ثمة تساؤل قد يثور بشأن الاضرار التي قد تلحق بالراكب اثناء

تواجهه في الابنية الخاصة بالمطار والتابعة للناقل الجوي، هل ان الناقل يتجرد من كل مسؤولية عنها ؟

الواقع من الامر ، وانطلاقاً من كون الناقل الجوي حائزاً لتلك العقارات فإنه يلتزم ببذل العناية اللازمة في صيانة هذه المباني ، والحفاظ على شروط المتانة والسلامة فيها . وان هذه المسؤولية لا تقوم ازاء الراكب فقط ، بل تقوم ازاء الراكب وكل فرد متواجد داخل هذه الابنية على حد سواء . بعبارة اخر ، فإن الناقل يعد مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالراكب وبغيره اثناء فترة تواجدهم في ابنية المطار. الا ان اساس هذه المسؤولية هو ليس اتفاقية وارشو بأعتبره ناقلاً جويًا يلتزم بضمان سلامة الراكب بل بأعتبره حائزاً للعقار وملتزمًا بتوفير شروط المتانة والسلامة والامان لكل من يتواجد فيه<sup>(٧٠)</sup> . اما اذا كانت ادارة المطار منوطة الى جهة ادارية وليس الى شركة الطيران او الناقل الجوي فلا يبقى امام الراكب اذا اصابه ضرر سوى الرجوع الى تلك الجهة الادارية حصراً<sup>(٧١)</sup> .

**المرحلة الثالثة :** وهي مرحلة مغادرة الراكب مبنى المطار متوجهاً الى سلم الطائرة او مغادرة سلم الطائرة متوجهاً الى مبنى المطار . ولا يخفى على احد ان هذه المنطقة التي تسمى صحن المطار

(او المدرج) تتعرض الى خطر الطيران . حيث حركة الطائرات فيها مستمرة ، لذلك فإن الراكب ، في هذه المنطقة ، معرض الى اخطار الطيران. عليه ، فإن هذه المرحلة وان كانت تخرج عن المفهوم الضيق لعملية الصعود والهبوط الواردتين ضمن المادة (١٧) من اتفاقية وارشو الا انها مرحلة مكملية لعملية الصعود والهبوط . اصف الى ما تقدم ان الناقل لا يترك الراكب احراراً في اجتياز هذه المرحلة، بل يوجد عادةً تابع للناقل يتولى اقتياد الراكب وتوجيههم بدءاً من اجتيازهم مبنى المطار، ولحين صعودهم سلم الطائرة . وكذلك بدءاً من هبوطهم ولحين دخولهم الى مبنى المطار. عليه، لا شك في ان الحكمة التي اراد واضعوا اتفاقية وارشو تحقيقها متواجدة في هذه المرحلة . لذلك فإنها تخضع لاحكام المسؤولية الواردة في تلك الاتفاقية<sup>(٧٢)</sup> . ولكن يتوجب الانتباه الى ان احكام الاتفاقية

لا تطبق ، ولا يعد الناقل مسؤولاً ، في الحالة التي يتوجه فيها الراكب من تلقاء نفسه من مبنى المطار الى الطائرة دون مرافقة احد تابعي الناقل ودون الحصول على اذن منه بذلك<sup>(٧٣)</sup> .

**المرحلة الرابعة :** وهي مرحلة الصعود الى جسم الطائرة او الهبوط منه وكذلك التواجد على متن الطائرة . حيث تبدأ هذه المرحلة منذ اللحظة التي يضع فيها الراكب قدمه على اول سلمه من سلم الصعود وتنتهي في اللحظة التي يرفع فيها الراكب قدمه من آخر سلمه من سلم الهبوط . وفي هذه المرحلة تبدأ مخاطر الطيران بالازدياد ، بحكم كون الراكب قد اصبح قريباً من جسم الطائرة او انه داخلها<sup>(٧٤)</sup> . لذلك يكون الناقل مسؤولاً عن الاضرار التي تقع بالراكب وذلك وفقاً لصراحة نص

المادة (١٧) من اتفاقية وارشو . ويستوي في ذلك ان تتم عمليتي الصعود والهبوط في بداية الرحلة ونهايتها أو اثناء محطة التوقف للتزود بالبنزين مثلاً أو الهبوط الاضطراري . ويطلق الفقه<sup>(٧٥)</sup> على المعيار المتبع في تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط مصطلح (المعيار المكاني) . اذ يربط المعيار المذكور بين وجود الراكب في اماكن تحف بها مخاطر النقل الجوي وبين قيام مسؤولية الناقل الجوي ، والتي تتحقق في المرحلتين الثالثة والرابعة على اساس احكام المسؤولية الخاصة بأخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان سلامة الراكب ليس في اتفاقية وارشو فحسب بل في القوانين الوطنية ايضاً . ففي قانون النقل العراقي ، ورغم ان هذا القانون يحيل بنص المادة (١٢٦) فيه الى احكام اتفاقية وارشو والبروتوكولات الملحق بها في كل مايتعلق بالنقل الجوي الدولي والداخلي الا ان المادة (١٢٧) منه قد اكدت على قيام مسؤولية الناقل في مرحلة مغادرته ابنية المطار متوجهاً الى الطائرة ولحين مغادرة الطائرة ودخوله الى الموقع المعين للوصول . وبهذا الصدد تنص المادة (١٢٧) من قانون النقل العراقي على انه : ( يُسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب منذ اجتيازه موقع المغادرة من ابنية المطار وعند صعوده الى الطائرة وخلال الرحلة الجوية وكذلك عند مغادرته الطائرة حتى دخوله الموقع المعين للوصول ) .

فالمشرع العراقي قد حرص على تعداد المراحل التي تتحقق فيها مسؤولية الناقل الجوي ولم يكتفي بالاحالة الى نصوص اتفاقية وارشو وبروتوكولاتها المعدلة وعموماً ، فإنه لاتعارض بين الاحالة الى نصوص اتفاقية وارشو والحكم الوارد بالمادة (١٢٧) من القانون العراقي آنفة الذكر .

أما بالنسبة الى التشريع المصري فإنه يميز بين النقل الجوي الدولي والنقل الجوي الداخلي فنجد ان المادة (١/٢٨٥) من قانون التجارة رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ يُحيل فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي الى احكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر . ويقصد بذلك اتفاقية وارشو . واما بصدد النقل الجوي الداخلي فإنه يخضع بموجب نص المادة (٢/٢٨٥) الى الاحكام الواردة في الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من القانون المذكور آنفاً .

عليه ، فإن المادة (٢٨٧) من قانون التجارة المصري وفيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي تنص على انه : ( يُسأل الناقل الجوي من الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب او اصابته بجروح او بأي ضرر بدني آخر اذا وقع الحادث الذي أدى الى الضرر اثناء وجود الراكب في حراسة الناقل او تابعيه داخل مطار القيام او في الطائرة او داخل مطار الوصول او في اي مطار او مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً او اضطراراً ) .

لذلك ، فإن المشرع المصري قد حرص، هو الاخر، على تعداد المراحل التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الاضرار المختلفة التي تلحق بالراكب. وهذه المراحل تبدأ من وجود الراكب تحت حراسة الناقل او احد تابعيه في مطار القيام

واثناء وجوده في الطائرة ثم اخيراً اثناء وجوده داخل مطار الوصول او في اي مطار او مكان آخر تهبط فيه الطائرة . ووفق ماتقدم ، فإن الناقل يعد مسؤولاً اذا اصيب الراكب بضرر خلال فترة وجود الراكب داخل مباني المطار او في الاروقة الداخلية ، مادام خاضعاً - في هذه الفترة - الى حراسة الناقل او احد تابعيه . لذلك ، يمكن القول ان المشرع المصري وفيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي حصراً قد وسع من النطاق الزمني لمسؤولية الناقل ، ومدھا لتشمل المراحل التي تخلو من مخاطر الطيران الجوي حيث يكون الراكب (داخل مطار القيام .. او داخل مطار الوصول) ، متى كان في حراسة الناقل او احد تابعيه . ولاشك ان عبارتي (داخل مطار القيام - داخل مطار الوصول) تتسع لتشمل الاروقة والمكاتب والمطاعم وصالات الانتظار والاستراحة التي تتواجد داخل مطار القيام او الوصول .

اما في القانون الامريكي فإن الناقل يكون مسؤولاً عن توفير مكان آمن لل صعود والهبوط وذلك تابع من التزامه ببذل اقصى درجات العناية للمحافظة على سلامة الراكب خلال فترة النقل ، وحتى يكون في مكان آمن من مخاطر الطيران يتمتع فيه بحرية الانتقال والحركة<sup>(٧٦)</sup> . لذلك ، فإن التزامه بضمان سلامة الراكب ، يمتد ، دون شك ليشمل مرحلة مغادرة الراكب مبنى المطار متوجهاً الى سلم الطائرة وصعوده ذلك السلم وبقاءه على متن الطائرة ونزوله على سلم الهبوط ومغادرته السلم متوجهاً الى بوابة الدخول في مطار الوصول .

بالإضافة لما تقدم فإنه على الرغم من ان مسؤولية الناقل عن المرحلتين الثالثة والرابعة ثابتة في كلٍ من اتفاقية وارشو والقانون العراقي والقانون المصري والقانون الامريكي ، الا ان هنالك فارق بين مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارشو والقوانين التي احالت اليها ومسؤوليته في ظل القانون الامريكي . إذ ان مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية وارشو تنشغل بمجرد وقوع ضرر ، لأن التزام الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب هو التزام عقدي ببذل عناية ، فإذا اراد الناقل نفي مسؤوليته فعليه اثبات انتفاء الخطأ بأثبات بذل العناية الواجبة او اثبات السبب الاجنبي. اما في القانون الامريكي ، وبالنظر الى ان مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيري اساسها الخطأ الثابت ، لذلك يلتزم الراكب مدعي الضرر بأقامة الدليل على خطأ الناقل وتقصيرية في الحفاظ على سلامة الراكب<sup>(٧٧)</sup> .

وتجدر الإشارة الى ان الاحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة خلال فترة النقل الجوي تبقى سارية حتى في حالة النقل بالمجان<sup>(٧٨)</sup>

ويقصد بالنقل بالمجان او النقل المجاني النقل الذي يتم بدون مقابل ، اي بدون ان يتقاضى الناقل أجراً من الراكب . وبهذا الصدد تنص المادة (١) من اتفاقية وارشو على انه : ( تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص ... يتم على طائرة



بمقابل ، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة من منشأة نقل ) . وكذلك تنص المادة (١٠/ثانياً) من قانون النقل العراقي على انه : (يسري حكم الفقرة (اولاً)<sup>(٧٩)</sup> من هذه المادة على النقل بالمجان متى كان الناقل محترفاً للنقل ولم تكن له فيه مصلحة مادية). عليه ، فإن المشرع العراقي يشترط لسريان نظام المسؤولية على النقل المجاني توافر شرطين :-

الاول : ان يقوم بالنقل ناقل محترف .

الثاني: ان لا تكون للناقل في عملية النقل مصلحة مادية .

أما قانون التجارة المصري ، فتتنص المادة (١/٢٩٧) منه على انه (اذا اتفق على ان يكون النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً الا اذا اثبت طالب التعويض ان الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل او من احد تابعيه او وكلاءه وفي هذه الحالة يجوز ايضاً للناقل الجوي او لتابعيه او لوكيله التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً للمادة (٢٩٢) من هذا القانون ) .

هذا وتحدد الفقرة (٢) من المادة المذكورة مفهوم النقل المجاني اذ تنص على انه (يكون النقل مجانياً اذا كان بدون اجره ولم يكن الناقل مُحترفاً النقل ، فأذا كان محترفاً ، اعتبر النقل غير مجاني ولو كان بغير اجره ) .

عليه ، فإن النقل يكون مجانياً اذا تم بدون اجره ومن ناقل غير محترف للنقل الجوي فأذا كان الناقل محترفاً للنقل الجوي فلا يعد النقل مجانياً ولو كان بدون اجره .

أخيراً ، لا بد من القول بأنه على الرغم من استقرار الفقه<sup>(٨٠)</sup> والقضاء<sup>(٨١)</sup> على تبني المعيار المكاني لتحديد مفهوم عمليتي الصعود والهبوط وسواء كان النقل بمقابل او مجانياً ، فإن بعض المحاكم في امريكا اتجه الى الاخذ بمعيار مغاير اذا كان الضرر الذي لحق بالراكب ناجم عن حوادث الارهاب والقرصنة الجوية . وقد كان ذلك في عام ١٩٧٥ ، حيث اصدرت احدى المحاكم في امريكا حكماً ابتدعت بموجبه معياراً جديداً لتحديد مفهوم عمليات الصعود والهبوط هو معيار نشاط الناقل . وينصب هذا المعيار على الاخذ ليس فقط بمكان تواجد الراكب او موطن قدمه وقت وقوع الحادث ، بل يجب النظر ايضاً الى طبيعة نشاطه وما كان يقوم به اثناء وقوع الحادث . اذ ان عبارة (اثناء عمليات الصعود) ليس ألغاية منها رسم الحدود المكانية التي يتحقق بها صعود الراكب الى جسم الطائرة. بل يجب ان تشمل اي مكان آخر داخل المطار يفترض بالراكب التواجد فيه بغية الصعود الى الطائرة. كما كان تقديم تذاكر السفر الى الشركة الناقلة واماكن الحصول على بطاقة الصعود واماكن فحص الامتعة الشخصية واماكن فحص الجوازات واماكن تفتيش الركاب. اذ ان الراكب ليس بإمكانه الصعود دون المرور بهذه الاماكن ، لذلك فإنها تعتبر جزءاً من عمليات الصعود . اما عمليات الهبوط فإنها تقتصر على خروج الراكب من جسم الطائرة ووصوله الى بوابة المطار - مطار الوصول - حيث يتحرر هناك من

توجيه ورقابة تابعي الناقل الجوي . ويتضح جلياً ، ان هذا المعيار انما يؤدي الى التوسع في تفسير عبارة الصعود الواردة في اتفاقية وارشو . وان ذلك يعكس دون شك رغبة المحاكم الامريكية في حماية الركاب من مخاطر الاعمال الارهابية . ولاجدال ، ان النتائج التي يؤدي اليها هذا التوسع في تفسير عبارة (الصعود والهبوط) وفقاً لمعيار نشاط الراكب خطيرة للغاية . اذ ان تطبيق هذا المعيار يؤدي الى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن اي ضرر يلحق بالراكب طيلة فترة تواجده في ابنية المطار ، رغم انه قد يتجول داخل هذه الابنية بحرية تامة بعيداً عن حراسة الناقل ورقابته<sup>(٨٢)</sup> .

هذا وتتخلص وقائع الدعوى التي اعتمدَ بمناسبة النظر فيها القضاء الامريكي معيار نشاط الراكب لتحديد مفهوم عمليتي الصعود والهبوط في انه في عام ١٩٧٣ ، تم النداء في احد مطارات اثينا على ركاب الطائرة التابعة لشركة الخطوط الجوية العالمية المتوجهة الى نيويورك للتجمع في صالة الترانزيت بالقرب من احدى البوابات المؤدية الى صحن المطار واصطفوا بغية اجراء التفتيش من قبل الشرطة اليونانية قبل التوجه الى الطائرة . واثناء ذلك القيت فجاة ثلاث قنابل يدوية على المسافرين ، واعقب ذلك اطلاق نار عشوائي. راح ضحية هذه العملية الارهابية حوالي (٤٠) مسافراً بين قنيل ومصاب . اقيمت الدعوى من قبل بعض المضرورين على الشركة الناقلة للمطالبة بالتعويض . دفعت الاخيرة بعدم مسؤوليتها عن الحادث لان الركاب لم يكونوا في مرحلة الصعود او الهبوط ، رفضت المحكمة الدفع الذي تمسكت به الشركة ، ومما جاء في حكمها : (ان عمليات الصعود والهبوط لا تنصرف الى مكان وجود الراكب او موطن قدمه ، وقت وقوع الحادث ، وانما الى طبيعة نشاطه والعمليات التي كان يقوم بها وقت وقوع الحادث . وان هنالك مجموعة من العمليات التي ينبغي على الراكب القيام بها تنفيذاً لعملية الصعود). وقد حددت المحكمة احدى عشر عملية من بينها خضوع الراكب للتفتيش الشخصي وتفتيش الامتعة التي يصطحبها<sup>(٨٣)</sup>. وان هذه العمليات جميعها تدخل في مفهوم عملية الصعود لان الراكب ليس بمقدوره الصعود الى الطائرة الا بعد القيام بهذه العمليات جميعها . مما يستتبع مسؤولية الناقل عما اصاب الركاب من ضرر بسبب الحادث الارهابي الذي تعرضوا له في صالة الترانزيت ويبدو واضحاً ، ان المعيار الذي اعتمده القضاء الامريكي يعتمد عناصر ثلاثة هي : مكان وجود الراكب (اذ يجب ان يكون الراكب موجوداً داخل ابنية المطار او الطائرة) : وطبيعة نشاط الراكب (اي ان يزاوّل الراكب اثناء وقوع الحادث الارهابي نشاطاً يهدف الى انجاز المتعلقات التي تؤدي الى السماح له بالصعود الى الطائرة) وتبعية الراكب لحراسة ورقابة الناقل

ونظراً للانتقاد الذي وجه الى القضاء الامريكي في الاخذ بمعيار نشاط الراكب فقد اضاف أحد احكامه اللاحقة عنصراً رابعاً هو أن يكون دخول الراكب الى الحيز

او المكان المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الوقوع<sup>(٨٤)</sup> . ولايتحقق ذلك الا بتواجد الركاب داخل المنطقة المعدة للتجمع في مطار القيام بقصد الانتظام لل صعود على متن الطائرة . حيث يكونون في هذه المرحلة تابعين كلياً لاوامر الناقل، ويفقدون حرية التنقل والحركة التي كانوا يتمتعون بها . ويرى الفقه<sup>(٨٥)</sup> - وبحق - ان هذه الاضافة قد قربت الى حد كبير بين المعيار الامريكي - معيار النشاط - والمعيار المكاني المعتمد في الدول الاخرى . وهي اضافة جيدة تؤدي الى تحقيق الهدف الذي من اجله تم اقرار اتفاقية وارشو وهو توحيد القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي .

### المطلب الثالث

#### الضرر

لاشك ان الضرر هو شرط اساس لانعقاد المسؤولية بنوعيتها العقدية والتقصيرية. والضرر هو الاذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه او في مصلحة مشروعة له<sup>(٨٦)</sup>، كثروته او جسمه او حياته او صحته او قدرته على الكسب. وتطبيقاً لذلك فان مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب لا تنعقد الا اذا اصيب الراكب بضرر. والسؤال الذي يثور، هنا ماهو الضرر القابل للتعويض، اي ماهو الضرر الذي اذا لحق بالراكب يستوجب الزام الناقل بتعويضه نظراً لانعقاد مسؤولية الاخير عنه؟

الواقع من الامر، فان التعويض هو جبر الضرر المتحقق. ويشمل عنصران هما مالحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب<sup>(٨٧)</sup>. والضرر على نوعان مادي وادبي او معنوي. والضرر المادي هو الضرر الذي يصيب الشخص في امواله ويؤدي الى الانتقاص من ذمته المالية، اما الضرر المعنوي فيصيب الشخص في مصلحة غير مالية له، كسمعته او اعتباره الاجتماعي او شرفه او عواطفه<sup>(٨٨)</sup>. هذا ويشترط في الضرر القابل للتعويض - مادياً كان ام ادبياً<sup>(٨٩)</sup> - ما يأتي :-

١. ان يكون الضرر مباشراً متوقعاً كان ام غير متوقع. هذا اذا كانت المسؤولية عقدية مقترنة بالغش او الخطأ الجسيم من المدين او مسؤولية تقصيرية. اما اذا كانت المسؤولية عقدية غير مقترنة بالغش او الخطأ الجسيم فيجب ان يكون الضرر مباشراً متوقعاً.

٢. ان يكون محققاً حالاً او مستقبلاً، ولكن يشترط ان لا يكون احتمالياً لأن الضرر الاحتمالي قد يقع وقد لا يقع.

٣. ان يصيب الضرر حقاً او مصلحة مشروعة للمضرور.

٤. ان يكون شخصياً لمن يطالب بالتعويض عنه.

٥. ان لا يكون قد سبق التعويض عنه<sup>(٩٠)</sup>.

وهذا ويقع على عاتق المضرور اثبات الضرر بكافة وسائل الاثبات.

والسؤال الذي يطرح الان هو : ماهو الضرر الذي تقوم معه مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب ؟  
الواقع من الامر ، فإن المادة السابعة عشرة تشير الى ذلك ، اذ تنص على انه :  
(يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة او الجرح او اي اذى بدني آخر يلحق المسافرين ... ) .

وقد انبرى الفقه لتفسير المقصود بالنص اعلاه. اذ يكاد يجمع الفقه<sup>(٩١)</sup> على ان واضعو اتفاقية وارشو قد اقتصروا على ذكر قيام مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب او جرحه او إصابته بأي اذى بدني آخر . ويرى الفقه المذكور ان الاضرار التي يُسأل عنها الناقل الجوي ، وفق المادة (١٧) من اتفاقية وارشو هي الاضرار المتمثلة في وفاة الراكب ، أو جرح الراكب ، أو اي اذى بدني آخر يلحق بالراكب . لذلك ، فإن يجعل من الضرر ، ووفاة الراكب او جرحه او اصابته بأي اذى بدني آخر مصطلحان مترادفان ومتطابقان في المعنى. بعبارة اخرى، فإن الضرر وفقاً للرأي المذكور، يعني وفاة الراكب او جرحه او اصابته بأي اذى بدني آخر . وانطلاقاً من هذا المفهوم للضرر ، فقد حاول الفقه البحث عما اذا

كانت مسؤولية الناقل الجوي تقوم في حالة اصابة الراكب بأضرار نفسية او معنوية لاسيما وان الحاجة الى ذلك بدت متزايدة في اعقاب ازدياد حوادث الارهاب التي غالباً ماتؤدي الى توليد اضرار معنوية او نفسية لدى الركاب اذ يرى بعض الفقه<sup>(٩٢)</sup>.  
انه لم يثور ادنى شك لدى الفقه والقضاء حول مسؤولية الناقل الجوي وفق المادة (١٧) من اتفاقية وارشو عن حالات الوفاة او الجرح او الاصابة باي اذى جسماني آخر. الا انه ومنذ بداية السبعينات من القرن الماضي وازدياد حواث الارهاب والاستيلاء غير المشروع على الطائرات والقرصنة الجوية بدت الحاجة للبحث عما اذا كان الناقل مسؤولاً عن تعويض اضرار الصدمات والازمات النفسية التي يتعرض لها الركاب نتيجة لتلك الحوادث . اذ كثيراً ما يحدث اثناء حوادث الارهاب انفة الذكر ان لايلجأ المنفذون الى الاعتداء على الركاب او ايدائهم جسدياً ، بل يكتفون بتهديدهم بالايذاء بمختلف انواعه واحتجازهم لفترات زمنية قد تطول مما يؤدي الى تعرضهم الى معاناة نفسية وصددمات عصبية . فما هي حدود مسؤولية الناقل عن تلك الاضرار النفسية ؟

والواقع من الامر ، فإن الفقه يرى ان ماتسبب في اثاره المشكلة المذكورة هو عدم وضوح عبارة (اي اذى بدني آخر)<sup>(٩٣)</sup> الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية فهل تشمل هذه العبارة الاضرار النفسية والعصبية التي يتعرض لها الركاب نتيجة الحوادث الارهابية التي يواجهونها اثناء فترة النقل الجوي ؟ ان مكنم الخلاف هو وجود اختلاف في التفسير اللغوي للعبارة المذكور في كل من اللغة الفرنسية وهي اللغة الرسمية للاتفاقية<sup>(٩٤)</sup>، واللغة الانكليزية. فاللغة الفرنسية تستعمل مصطلح

(الاذى البدني - lesion Gorporelle) والمصطلح المقابل له باللغة الانكليزية هو (Bodily Injury)، اما مصطلح (الاذى النفسي - Lesion Mentale) فتقابله بالانكليزية (Mental Injury). وطالما ان نص المادة (١٧) من الاتفاقية قد تضمن عبارة (الاذى البدني) دون سواه، فهذا يدل على نية واضعي الاتفاقية في رفض التعويض عن الضرر او الاذى النفسي. بالاضافة الى ان المعنى العادي والمألوف لمصطلح (الاذى البدني) ينصرف الى الاضرار الجسمانية حصراً اي الاضرار التي تصيب التكوين المادي الملموس لجسم الانسان دون الاضرار النفسية. كما يضيف انصار هذا التفسير<sup>(٩٥)</sup> ان واضعوا الاتفاقيات الدولية لا يجهلون فكرة التعويض عن الضرر النفسي الذي يقع استقلاً عن الضرر المادي. وما يدل على ذلك هو

تضمنهم اتفاقية برن الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية فكرة مسؤولية الناقل عن التعويض عن اي مساس بالتكامل الجسدي او النفسي للراكب .  
لذلك ، فإن اغفالهم لادراج مصطلح (الاذى النفسي) في اتفاقية وارشو واكتفاءهم بالاشارة الى مصطلح (الاذى البدني) يعني انصراف نيتهم الى ان تقتصر مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الجسدية دون غيرها.

وقد صدرت في الولايات المتحدة الامريكية العديد من الاحكام القضائية التي ايدت التفسير المذكور لعبارة (اي اذى بدني آخر) الواردة في المادة (١٧) من اتفاقية وارشو وأكدت وجوب عدم شمولها الاضرار النفسية . ومن اشهر تلك الاحكام الحكم الصادر في قضية بورنت (Burnet vs. T.W.A) عام ١٩٧٢ . وتتخلص وقائع القضية في ان أحد الركاب كان يستقل الطائرة المتوجهة من اثينا الى نيويورك ، وفجأة تم الاستيلاء على الطائرة من قبل مجموعة من الارهابيين المتواجدين على متنها واجبارها على الرسو في صحراء الاردن ، وقد بقي الركاب محتجزين على متن الطائرة لمدة ستة ايام متواصلة . اقام الراكب الدعوى على الشركة الناقل للمطالبة بالتعويض عن الاضرار النفسية التي اصابته نتيجة اختطافه واحتجازه بالكيفية المذكورة . ورفضت المحكمة الحكم للمدعي بالتعويض على اساس ان عبارة (اي اذى بدني آخر) يجب ان تنصرف الى الاضرار الجسمانية فقط ولا تشمل الاضرار النفسية<sup>(٩٦)</sup> .

وقد تبنى القضاء الامريكي ذات الاتجاه في عدة قضايا ذات موضوع مماثل ، حيث تعرض المدعون لاضطراب والم نفسي نتيجة حوادث ارهابية تمت على متن الطائرات التي يستقلونها ، فتقدموا الى القضاء مطالبين الزام الشركات الناقلة بالتعويض . رد القضاء طلباتهم لانطباق اتفاقية وارشو على الاضرار البدنية حصراً دون النفسية . ومن تلك الاحكام الصادر في قضية (روسمان ضد الخطوط الجوية العالمية عام ١٩٧٤) وقضية السيدة هيرمان ضد الخطوط الجوية العالمية عام ١٩٧٤ . كما اتبع، الاتجاه ذاته في قضية اخرى لاتتعلق بالارهاب الجوي<sup>(٩٧)</sup> .

ورغم ما تقدم ، فإن القضاء لم يستقر في أمريكا على اتباع التفسير المذكور للعبارة الواردة في المادة (١٧) من اتفاقية وارشو باللغة الفرنسية . واصدر احكاماً اتجه فيها الى التوسع في مفهوم الاذى البدني ، ليشمل الاذى النفسي ايضاً ولو حدث استقلالاً عن الاذى الجسدي . ولعل اول الاحكام التي صدرت بهذا الصدد الحكم الصادر في قضية (هسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية عام ١٩٧٥) <sup>(٩٨)</sup> - حيث انتهى القاضي الذي نظر النزاع الى مسؤولية الخطوط الجوية السويسرية وفقاً للمادة (١٧) من الاتفاقية عن الآلام والاضطرابات النفسية التي مرت بها المدعية نتيجة اختطاف الطائرة التي كانت تقلها . وقد ورد في الحكم ان الاخذ بالمفهوم الضيق للعبارة الواردة في المادة (١٧) فضلاً عما يثيره من صعوبات في الاثبات ، فإنه يحد من فعالية النظام القانوني للاتفاقية في تحقيق اغراضه هذا وقد توالى ، بعد ذلك ، صدور الاحكام القضائية التي تبنت المفهوم الموسع لعبارة (الاذى البدني) ليشمل الاذى الجسماني والاذى النفسي الذي يتعرض له الراكب نتيجة وقوع الحادث الارهابي . وافر القضاء بمسؤولية شركات الطيران عن تعويض كل من الاذى الجسماني والاذى النفسي في الاحكام المذكورة <sup>(٩٩)</sup> . وقد استندت تلك الاحكام في تبرير الاخذ بالمفهوم الواسع لعبارة (الاذى البدني) ، وبالتالي شمول الاذى النفسي بالتعويض وان حدث استقلالاً عن الاذى الجسدي على عدة تبريرات اهمها :-

١- ان المصطلح الذي يجب اعتماده في تفسير عبارة (الاذى البدني) هو المصطلح الوارد باللغة الفرنسية ، لانها اللغة الرسمية للاتفاقية . والمصطلح الفرنسي اوسع في معناه من المصطلح الانكليزي ، لاسيما وان واضعي الاتفاقية ينتمون الى دول القانون المكتوب المتأثرين بالقانون الفرنسي والذي يتبنى فكرة جبر الاضرار الادبية (٣) .

٢- ان المصطلح (Bodily injury) الانكليزي كترجمة للمصطلح الفرنسي المعتمد في الاتفاقية خاطئ . اذ تم العدول عن المصطلح المذكور الى مصطلح آخر هو : (Personal injury) اي الاذى الشخصي وذلك في بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ واتفاق مونتريال ١٩٦٦ ، وبروتوكول كوايتمالا سيتي ١٩٧١ . ويشمل الاذى الشخصي، دون شك، الاذى الجسماني والاذى النفسي .

٣- ان الدراسات المتخصصة اثبتت ارتباط العوامل النفسية بأداء اعضاء الجسم وتأثير كل منهما بالآخر وتأثره به . وان النفس هي جزء من البدن وهي الجزء غير المرئي او غير الملموس . اما الجزء الملموس فهو الجسد . فكل من النفس والجسد يكونان البدن . لذلك فإن عبارة (اي اذى بدني آخر) يقصد بها الاذى الذي يلحق بالنفس (الضرر النفسي) او الاذى الذي يلحق بالجسد (الاذى الجسدي) . ويذهب جانب من الفقه الى ضرورة الاخذ بالمفهوم الواسع لعبارة

(اي اذى بدني آخر)<sup>(١٠٠)</sup>. ونرى ، تعليقاً على ماتقدم ، وجوب ايراد الملاحظات الاتية :-

أ- ان الاتفاقية لاتقصد بتعداد عبارة (وفاة الراكب او جرحه او اي اذى بدني آخر) ذكر انواع الضرر. لان للضرر نوعين هما الضرر المادي والضرر المعنوي او الادبي وهذا ثابت في كل الانظمة القانونية . اما الحالات التي ذكرتها المادة (١٧) فهي تمثل الحالات التي تؤدي الى الضرر الموجب لمسؤولية الناقل الجوي .

ب- ان التأمل في نص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو بأمعان يقضي ، حسب تقديرنا الى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاذى النفسي الذي قد يؤدي الى اضرار مادية او اضرار ادبية . كما لو اصيب الراكب بصدمة نفسية جراء الحادث الارهابي اضطرته الى بذل النفقات للعلاج . فالأذى هنا نفسي ولكنه استتبع ضرر مادي اما اذا لم يستتبع الاذى النفسي ضرراً مادياً ، فالضرر الذي ينجم عنه هو الضرر الادبي او المعنوي فقط . وان عبارة (اي اذى بدني آخر) تكفي لشمول الاذى النفسي متى نجم عنه ضرر مادي او معنوي، بالتعويض .

ج- كما يسأل الناقل عن الاذى الجسدي الذي يتعرض له الراكب نتيجة وقوع الحادث الارهابي اذا نتج عنه ضرر . وكما هو الحال في الاذى النفسي ، فإن الاذى او الجسدي قد ينتج عنه ضرر مادي او ضرر معنوي .مثل الحالة الاولى ان يصاب الراكب بجروح او كدمات تستتبع علاجه وانفاق الاموال في سبيل ذلك . فالضرر الذي اصابه هنا ضرر مادي . اما مثال الحالة الثانية فهي ان تكون هذه الجروح قد اصابته في وجهه فخلقت تشوهات الحقت به شعوراً بالاحباط واليأس والرغبة في العزلة عن الآخرين ، فالأذى هنا هو اذى بدني (جروح في الوجه) ، أما الضرر الناجم عن هذا الاذى فهو ضرر معنوي .

اما فيما يتعلق بتحديد مدى الضرر الذي يمكن مطالبة الناقل بتعويضهم فهذا امر لا يتعلق بتفسير المادة (١٧) من اتفاقية وارشو ، بل يترك الامر الى القانون الواجب التطبيق . فالقانون واجب التطبيق هو الذي يحدد مدى الضرر الذي يمكن معه مطالبة الناقل بالتعويض وفق اجماع الفقه والقضاء<sup>(١٠١)</sup> واكتفت الاتفاقية بتحديد الحد الاقصى لما يلزم به الناقل من تعويض للراكب في حالة اصابته بضرر<sup>(١٠٢)</sup> .

ويناقش جانب من الفقه حالة الضرر الذي ينجم نتيجة وفاة الراكب ، والذي تقوم معه مسؤولية الناقل وفقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارشو . ويميز بهذا الصدد بين حالتين :-

الحالة الاولى : اصابة الراكب بضرر قبل موته ، ويتم ذلك عند وجود فترة زمنية بين وقوع الضرر نتيجة الحادث الارهابي وموت الراكب . كما لو حدث اطلاق نار ، اصيب على اثره الراكب ، مما استتبع رقوده في المستشفى لبضعة ايام ، ثم توفي فيها متأثراً بأصابته. لاشك ان هنالك اضرار مادية اصاب الراكب قبل وفاته تمثلت

فيما فاته من كسب ، ومالحق به من خسارة بسبب تكبده نفقات العلاج في المستشفى . كما انه ثمة ضرر اصاب من يعيّلهم المتوفي في الغرض المذكور . وذلك بقعوده عن العمل وتوقفه عن اعالتهم خلال فترة رقوده في المستشفى. ان الغالب ، في القانون العراقي والمصري هو ثبوت التعويض للراكب عن الاضرار التي اصابته في الفترة ما بين وقوع الحادث والوفاة . وينشأ التعويض لمصلحة الراكب ، فأذا توفي ينتقل الى الورثة<sup>(١٠٣)</sup>. أما في القانون الامريكي فنقضي مبادئ القانون العامة بأنه لايجوز التعويض عن الضرر في حالة وفاة الراكب ، استناداً الى سقوط الدعوى الشخصية بوفاة المدعي. ثم ظهر رأي يرى ان تطبيق هذه القاعدة يؤدي الى الاضرار بالاشخاص الذين كان المتوفي يتولى النفقة عليهم فصدرت ، تبعاً لذلك، في الولايات المتحدة قوانين تجيز لبعض الاقارب من موت قريبهم ان يباشروا دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض بسبب الوفاة<sup>(١٠٤)</sup> .

الحالة الثانية : ضرر الموت ذاته والذي يلحق بالراكب المتوفي . ويرى بعض الفقه ان الموت هو اذح ضرر يمكن ان يصيب الانسان ، لأنه يمس بأعز واغلى شيء يمتلكه الانسان وهو الحياة فيسلبه الروح . وكثيراً ما تؤدي الاعمال الارهابية الموجهة ضد الطيران الجوي الى موت ركاب الطائرة .

ويرى الفقه جواز التعويض عن ضرر الموت في ذاته، اذ ان الموت هو نتيجة للحادث، والحادث لا بد ان يسبق الموت ولو بلحظة واحدة . لذلك يثبت للراكب المتوفي الحق في التعويض عن ضرر الموت ، ثم يؤول التعويض الى الورثة<sup>(١٠٥)</sup> . اما في الولايات المتحدة الامريكية فلا تسمح ماتسمى القوانين (death act) الا بالتعويض عن الضرر الشخصي الذي لحق الغير من جراء الوفاة ، فلا يشمل التعويض الضرر الذي ألم بالمورث نفسه .

### المبحث الثالث

#### أثر قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان السلامة

من كل ماتقدم ، نخلص الى القول بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الاخلال بضمان سلامة الراكب ، في حالة وقوع الحادث الارهابي تتحقق متى وقع الحادث اثناء فترة النقل الجوي وترتب عليه ضرر ألم بالراكب . وعندئذ ، يثور التساؤل عن الاثر الذي يترتب على تقرير مسؤولية الناقل . ولاشك ان الاثر الذي يترتب على ذلك هو الحكم للراكب المضروب بالتعويض . فما هو مقدار التعويض الذي يستحقه الراكب ؟ وهل توجد حالات معينة يمكن فيها الحكم للمضروب بتعويض يجاوز حدود ذلك المقدار ؟



لغرض الاجابة عن الاسئلة المذكورة فأننا سنقسم هذا المبحث الى مطلبين نتناول في الاول التعويض المستحق للراكب في حالة وقوع الحادث الارهابي ثم نبحت في الثاني حالات تشديد مسؤولية الناقل الجوي .

## المطلب الاول التعويض المحدد

الواقع من الامر، فإن النقل الجوي يعرف ، عموماً فكرة التعويض المحدد بمبلغ معين. ولاعمال هذه الفكرة في ميدان النقل الجوي مايبررها. اذ ان الزام الناقل بتعويض كامل عن كل ضرر يصيب كل راكب يستقل الطائرة ، وعدد الركاب المتضررين من الحوادث الارهابية قد يصل الى عشرات بل ومئات الركاب فيه ضرر وارهاق كبير بالناقل. هذا بالاضافة الى مسؤوليته عن تعويض اسر الضحايا وافراد الطاقم واسرهم ، مما يؤدي الى افلاس الناقل وعدم قدرته مواصلة العمل في ميدان النقل الجوي<sup>(١٠٦)</sup>. لذلك ، ظهرت فكرة وضع حدود للتعويض الذي يلتزم الناقل بأداءه الى الراكب في حالة قيام مسؤوليته ، والسؤال الذي يثور هو مدى الاخذ بفكرة تحديد التعويض في القوانين محل المقارنة في هذه الدراسة ؟

الواقع من الامر، فإن الوضع بموجب قانون النقل العراقي هو ذاته الوضع في احكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ . وذلك بموجب صراحة نص المادة (١٢٦) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة (١٩٨٣) . حيث تحيل المادة المذكورة الى اتفاقية وارشو بصدد النقل الجوي الداخلي والدولي . كذلك الامر بالنسبة الى النقل الجوي الدولي في مصر. حيث تطبق عليه احكام الاتفاقية المذكورة ، بموجب نص المادة (١/٢٨٥) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة (١٩٩٩) كما تطبق اتفاقية وارشو على النقل الجوي بموجب القانون الفرنسي لعام (١٩٥٧) المعدل بالقانون الصادر عام (١٩٦٧) عليه ، فإن كل من القانون العراقي فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي والداخلي، والقانون المصري فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي والقانون الفرنسي هي قوانين تخضع لاحكام اتفاقية وارشو وتحدد المادة (١/٢٢) من الاتفاقية المذكورة حدود التعويض في حالة نقل الاشخاص بمبلغ (١٢٥٠٠٠) فرنك ، فإذا اجاز طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع ان يكون التعويض في صورة مرتب ، فلا يجوز ان يزيد رأس مال المرتب على المبلغ المذكور ، ومع ذلك يستطيع المسافر بناءً على اتفاق خاص مع الناقل ، ان يضع للمسؤولية حداً اكبر، ومن هذا النص يمكن القول بأنه :-

١. ان مسؤولية الناقل قبل كل راكب محددة (في اتفاقية وارشو والقانون العراقي والقانون المصري فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي) محدودة بمبلغ

(١٢٥٠٠٠) فرنك - ويقصد بالفرنك في هذا المقام الفرنك الذهب بموجب نص المادة (٤/٢٢) من الاتفاقية<sup>(١٠٧)</sup>.

٢. إذ تم نظر النزاع امام محكمة دولة يجيز قانونها ان يكون التعويض مرتباً ، فلا يجوز ان تتجاوز قيمة المرتب الاجمالية على المبلغ المذكوراي (١٢٥٠٠٠) فرنك

٣. يجوز للراكب ان يتفق مع الناقل على حدود اعلى لمبلغ التعويض<sup>(٢)</sup>.

٤. الا ان الحد الاعلى لمبلغ التعويض قد عدل اكثر من مرة. ففي عام ١٩٥٥ اجرى اول تعديل على الحد الاقصى لمبلغ التعويض الذي يستحقه كل راكب وذلك عند التوقيع على بروتوكول لاهاي . اذ جعل البروتوكول المذكور الحد الاقصى للتعويض هو مبلغ (٢٥٠٠٠٠) مائتان وخمسين الف فرنك ذهب . ثم عدل مرة اخرى في بروتوكول مونتريال الاول عام ١٩٦٦ ، ليكون (٧٥٠٠٠٠) خمسة وسبعون الف دولار امريكي ، ثم عدل في بروتوكول كواتيما لا سيتي عام ١٩٧٧ ليكون (١٥٠٠٠٠٠) مليون وخمسمائة الف فرنك ذهب .

اما فيما يتعلق بالنقل الجوي الداخلي للاشخاص في مصر، فتحدد المادة (١/٢٩٢) من قانون التجارة المصري الحد الاقصى للتعويض بمبلغ (١٥٠٠٠٠٠) مائة وخمسين الف جنيه . اذ تنص على انه : (لايجوز في حالة نقل الاشخاص ان يجاوز التعويض الذي تحكم به على الناقل الجوي مائة وخمسين الف جنيه بالنسبة الى كل مسافر الا اذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ ) . اما في الولايات المتحدة فأن بروتوكول مونتريال ١٩٦٩ هو الواجب التطبيق فيما يتعلق بالنقل الجوي. ويحدد البروتوكول المذكور الحد الاقصى للتعويض بمبلغ (٧٥٠٠٠٠) دولار امريكي<sup>(١٠٨)</sup>.

وتجدر الاشارة الى ان المبالغ المذكورة تمثل الحد الاقصى لمبلغ التعويض ، فهي ليست تعويضات جزائية يستحقها الراكب بمجرد اصابته بضرر اياً كانت جسامة او فداحة الضرر الذي اصابه<sup>(١٠٩)</sup>. اي ان المضرور لا يستحق الا التعويض عن الضرر الذي لحقه بالفعل على ان لا يتجاوز في جميع الاحوال الحد الاقصى للتعويض المبين فيما سبق

وبالإضافة الى ماتقدم ، فأن المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارشو وان كانت تضع حد اقصى لمبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب ، الا انها اجازت الاتفاق بين الراكب والناقل على مبلغ للتعويض يجاوز الحد الاعلى المحدد بالاتفاقية . ولهذا ما يبرره ، فأذا كان واضعوا الاتفاقية يرمون في تحديد الحد الاقصى لمبلغ التعويض الى حماية الناقل من الافلاس وهو ماقد يؤدي ، بتزايد الحالات ، الى عرقلة حركة الملاحة الجوية ، فلاشيء يمنع من ان يتنازل الناقل عن هذه الحماية وهذا الامتياز المقرر له حماية لديمومة النقل الجوي واستمراريته بأن يتفق مع الراكب على حد اعلى لمبلغ التعويض الذي يستحقه في حالة اصابته بضرر. ويسمى ذلك بالتشديد الاتفاقي

لمسؤولية الناقل الجوي<sup>(١١٠)</sup>. والواقع من الامر، فإن التشديد هذا، وفق تقديرنا لا ينصب على المسؤولية من حيث شروط قيامها ، بل ينصب على مبلغ التعويض حصراً . فالمسؤولية لا تقوم الا بتوافر شروطها كما وردت في الاتفاقية. فأذا ما قامت المسؤولية، وفق ما تقدم عندئذ يمكن اعمال الاتفاق الخاص برفع الحد الاعلى لمبلغ التعويض. فالتشديد يطال التعويض فقط بزيادة الحد الاعلى له كما هو مقرر في الاتفاقية ولا يطال المسؤولية من حيث شروط انعقادها .

عليه ، فإنه في مجال النقل الجوي اذا كانت القاعدة هي بطلان كل اتفاق على النزول بالحد الاقصى للتعويض المقرر بالاتفاقية واعتباره كأن لم يكن<sup>(١١١)</sup> ، فعلى عكس ذلك يعتبر صحيحاً الاتفاق بين الناقل والراكب على الارتفاع بالتعويض عن هذا الحد . اذ تجيز الاتفاقية ذلك صراحة بموجب الجزء الاخير من المادة (١/٢٢) منها ، والذي ينص على انه : ( يجوز للراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل ان يضع للمسؤولية حد اكبر ) . كما تضمن نفس الحكم بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ لذلك ، يمكن للراكب ان يتفق مع الناقل على حد اعلى للتعويض من ذلك المقرر في الاتفاقية او البروتوكولات المعدلة لها . وعندئذ فإن التعويض الذي يتقرر بمقتضى الاتفاق الخاص يخضع الى ذات المبدأ الذي يخضع له التعويض المقرر بموجب الاتفاقية من عدم اعتباره تعويضاً جزافياً ايأ كانت قيمة الضرر الذي لحق بالراكب . فالراكب يستحق التعويض الاتفاقي او التعويض الذي يعادل مالحقه من ضرر اذا كان مالحق بالراكب من ضرر لا يستوجب الحكم بالتعويض الاتفاقي. بعبارة اخرى ، فإن التعويض الاتفاقي هو بمثابة حد اقصى جديد للتعويض لا يصح ، بأي حال واياً كانت قيمة الضرر ، ، تجاوزه ولكن ليس من المحتم بلوغه، وذلك لاعمال قاعدة ان التعويض يجب ان يكون مساوياً للضرر . عليه ، اذا ثبت ان قيمة الضرر الذي لحق بالراكب اقل من مبلغ التعويض المتفق عليه ، فلا يستحق الراكب ، عندئذ ، إلا التعويض الذي يماثل الضرر الحقيقي<sup>(١١٢)</sup> .

وتجدر الاشارة الى ان الاتفاقيات الخاصة التي تقضي برفع مبلغ التعويض الذي يستحقه الراكب عن الحد المقرر بالاتفاقية قليلة الوقوع في الحياة العملية اذ يلجأ الراكب عادةً الى وسيلة اخرى لضمان جبر الضرر الذي يقصر الحد الاعلى لمبلغ التعويض عن تغطيته، وهذه الوسيلة هي التأمين بمختلف انواعه . كالتأمين على الحياة ، او التأمين ضد الاصابة .

ولا يفوتنا ان نذكر ان الناقل حتى يكون بمقدوره الاستفادة من نظام تحديد مبلغ التعويض بحد اقصى لا يمكن تجاوزه يجب ان يكون حسن النية . فأذا كان سيء النية فإنه، يحرم من التمسك بأحكام اتفاقية وارشو وبروتوكولاتها ، ومن اهم تلك الاحكام المتعلقة بالاعفاء من المسؤولية وتحديد مبلغ معين لا يمكن تجاوزه ايأ كان الضرر الذي حَلَّ بالراكب . ولكن ، ماهي الحالات التي يعتبر فيها الناقل سيء النية ، هذا ما سنبينه في المطالب التالي .

## المطلب الثاني التعويض الكامل

يقصد بالتشديد على مسؤولية الناقل الجوي عدم خضوعه لاحكام الاتفاقية فيما يتعلق بتحديد المسؤولية او حتى الاعفاء منها . ويتحقق ذلك عندما يكون الناقل سيء النيه . وعندئذ ، يتحتم الرجوع الى القاعدة العامة للتعويض ، حيث التعويض هو جبر الضرر الذي حل بالمضروب ، لذلك فإنه اذا حرم الناقل من التمسك باحكام الاتفاقية لسوء نيته ، وثبتت مسؤوليته عن الاضرار التي حلت بالراكب جراء وقوع الحادث الارهابي، فيتعين عليه تعويض الضرر الذي اصاب الراكب كله . وهو مايسمى بالرجوع الى قاعدة التعويض عن كل الضرر، ولكن متى يعتبر الناقل سيء النيه ؟ الواقع من الامر فإن الناقل يعتبر سيء النيه وبالتالي يحرم من التمتع بأحكام تحديد المسؤولية وكذلك الاعفاء منها في الحالتين الاتيتين :-

الحالة الاولى : اذا ارتكب الناقل غشاً او خطأ يُعد في نظر قانون المحكمة التي تنظر النزاع معادلاً للغش وهو مايسمى الخطأ الجسيم . سواء ارتكب الغش او الخطأ المعادل للغش (الخطأ الجسيم) من قبل الناقل مباشرة او من قبل احد تابعيه اثناء تأديته اعمال وظيفته . وقد نظمت هذه الحالة المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو ، اذ تنص الفقرة الاولى منها على انه : (لايجوز للناقل ان يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته او تحد منها اذا رجع الضرر الى غشه او الى خطأ في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلاً للغش) . كما تنص الفقرة الثانية على انه :

(كذلك يحرم الناقل من هذا الحق اذا احدث الضرر في نفس الظروف احد تابعيه اثناء تأديته لأعمال وظيفته ) .

والسؤال الذي يُطرح هنا هو: ما المقصود بالغش والخطأ المعادل للغش ؟ الواقع من الامر ، فإن اتفاقية وارشو لم تبين المقصود بالغش او الخطأ المعادل للغش ، اما قانون النقل العراقي فيعرف الغش في البند (أ) من الفقرة (ثانياً) من المادة (١٧) منه والذي ينص على انه : (يقصد بالغش كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او من تابعيه بقصد احداث الضرر) . فالغش ، اذاً، يتجسد في كل سلوك ايجابي (فعل) او سلبي (امتناع عن فعل) ، يقع من الناقل او من تابعيه مقروناً بقصد او نيه احداث الضرر . اما الخطأ المعادل للغش فيذهب الفقه<sup>(١١٣)</sup> الى انه الخطأ الجسيم في قوانين الدول اللاتينية ، او الخطأ الارادي في قوانين الدول الانكلوسكونية . ويعرف الخطأ الجسيم البند (ب) من الفقرة (ثانياً) من المادة (١٧) من قانون النقل العراقي اذ ينص على انه : (يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل او من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر ) .

فالخطأ الجسيم هو ايضاً سلوك ايجابي ( فعل ) او سلبي ( امتناع عن فعل ) يقترن بطيش مع العلم المسبق لما قد يترتب عليه من ضرر<sup>(١١٤)</sup> . اما في قانون التجارة

المصري النافذ فتنص المادة (٤/٢٩٢) على انه(ولايجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه المادة : اذا اثبت ان الضرر نجم عن فعل او امتناع من الناقل او من تابعيه او وكلائه اثناء تأدية وظائفهم بقصد احداث الضرر او برعونه مقرونة باذراك احتمال وقوع الضرر) .  
ويلاحظ على النص المذكور ان المشرع قد جمع ، في نص واحد ، تعريف السلوك الذي يعد غشاً والسلوك الذي يعد خطأً جسيماً رغم عدم استخدامه المصطلحات المذكورة على نحو صريح في هذه المادة الخاصة بالنقل الجوي الداخلي .

اما المادة (٣/٢٦٨) والتي جاءت ضمن الاحكام العامة في نقل الاشخاص فتنص على انه ( ولايجوز ان يتمسك الناقل بشرط الاعفاء من المسؤولية او تحديدها اذا ثبت صدور غش او خطأ جسيم منه او من تابعيه ) . لذلك يمكن الاستدلال بهذا النص الوارد ضمن الاحكام العامة لنقل الاشخاص للقول ان السلوك الذي ذكره المشرع ضمن المادة (٤/٢٩٢) هو الغش - اذا اقترن الفعل او الامتناع عن الفعل بقصد احداث الضرر - والخطأ الجسيم - اذا اقترن الفعل او الامتناع عن الفعل برعونه مقرونة باذراك احتمال وقوع الضرر .

ويمكن القول ان مفهوم الغش والخطأ الجسيم يقتربان - الى حد كبير - من بعضهما في القانونين العراقي والمصري ، وهذا له ما يبرره ، حيث كلا القانونين متأثرين بالقانون الفرنسي ، وقد بينا المفهوم الذي وضعه القضاء في فرنسا للخطأ الجسيم . حيث يُقاس بمعياري موضوعي يستند الى سلوك رب الاسرة الحريص من دون الحاجة الى التوغل في التركيبة الداخلية للنفس لدى مرتكب الخطأ الجسيم . لذلك فإن الشبه موجود بين الخطأ الجسيم والغش لامن حيث طبيعتهما، بل من حيث النتيجة التي تنجم عنها ، وهي إحداث الضرر لذلك فإن اثرهما واحد ايضاً وهو حرمان الناقل من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية .

اما الخطأ الارادي - وهو ما يقابل الغش والخطأ المعادل له - في قوانين الدول الانكلوسكونيه فيعني كل نقل او امتناع ارادي يعلم مرتكبه ان من شأنه ان يؤدي الى الاخلال بواجب ملقى على عاتق المدين والى احتمال احداث الضرر للغير ، او يجهل مرتكبه عن عدم اكرات ورعونه ، او لايعنيه ان يعلم ما اذا كان من شأن هذا النقل او الامتناع ان يؤدي الى ذلك<sup>(١١٥)</sup> .

لذلك ، يلزم لقيام الخطأ الارادي توافر شرطان :  
الاول / ارتكاب فعل ما او الامتناع عن اداء واجب معين، مع اتجاه الارادة الى ذلك<sup>(١١٦)</sup> .

الثاني/ توفر حالة نفسية معينة لدى مرتكب هذا الفعل او الامتناع تتمثل في وعيه بالنتائج الصادرة التي من المحتمل ان تترتب على فعله او امتناعه وعدم اكراته او اهتمامه ، رغم ذلك ، بتلك النتائج .

ولاشك ان فكرة الخطأ الارادي هي فكرة مختلفة عن فكرة الغش والخطأ الجسيم . ويؤدي هذا الاختلاف ، الى عدم تحقيق القصد الذي ترمي اتفاقية وارشو الى تحقيقه وهو توحيد القواعد الدولية الخاصة بالنقل الجوي بهدف القضاء على مشكلة تنازع القوانين وعدم استقرار المراكز القانونية .

لذلك ، تم تعديل نص المادة (٢٥) سالف الذكر في بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ من خلال ايراد تعريف للخطأ ، اذ ينص البند (١٣) من بروتوكول لاهاي على انه : ( تلغى الفقرتان الاولى والثانية من المادة (٢٥) ويحل محلها النص الاتي :

لاتسري الحدود المذكورة في المادة (٢٢) اذا ثبت ان الضرر يرجع الى فعل او امتناع من جانب الناقل او تابعيه ، قد تم اما بنية احداث الضرر ، واما عن روعه ووعي بأحتمال نشوب ضرر ، وبشرط ان يثبت في حالة فعل التابعين او امتناعهم انهم تصرفوا في تأدية وظيفتهم

وبهذا التعديل تم وضع قاعدة دولية موحدة لمفهوم الخطأ الذي يحرم معه الناقل من التمسك بنظام تحديد المسؤولية الذي تكفله اتفاقية وارشو ، نظراً لالغاء الاحالة الى قانون المحكمة التي تنتظر النزاع في تحديد مفهوم الخطأ مع تجنب ايراد مصطلح (الغش) او (الفعل المعادل للغش) وماقد يثيره ذلك من اشكالات في التفسير.

اما في الولايات المتحدة الامريكية ، فتم الاستقرار على الاخذ بالخطأ الارادي لتشديد مسؤولية الناقل الجوي ، الا ان مفهوم الخطأ الارادي وفق القانون الامريكي يختلف عن المفهوم المشار اليه اعلاه ، كما ان له تطبيقات حيه في حالات الارهاب الجوي. اذ يشير الفقه والقضاء<sup>(١١٧)</sup> في امريكا الى ان الخطأ الارادي يتكون من ثلاثة عناصر :-

الاول / فعل او امتناع عن فعل من شأنه إلحاق الضرر بشخص ما . وهذا العنصر يجمع بين دفتيه السلوك والضرر في نفس الوقت .

العنصر الثاني / ان يشكل هذا الفعل او الامتناع خطأ وفق الظروف التي تم بها .  
العنصر الثالث / توافر نية ارتكاب الفعل او الامتناع مع العلم بأنه يشكل خطأ ما طبقاً للظروف التي حصل فيها السلوك .

وبناءً على ان نشاط الناقل الجوي يتميز بارتفاع درجة المخاطر التي تحف بالرحلة الجوية لطبيعة الظروف التي يتم بها النقل الجوي ، بحيث ان اخلال الناقل بأي قاعدة من قواعد السلامة قد يؤدي الى اضرار شديدة بالركاب، لذلك فإن الاخلال بقواعد سلامة الرحلة الجوية يعتبر مكوناً للفعل او الامتناع عن الفعل الذي يطلق عليه الخطأ الارادي وفق المفهوم الامريكي.

ويضع الفقه ، في امريكا ، ثلاثة انواع للخطأ الارادي<sup>(١١٨)</sup> :-

**الأول :** صدور فعل او امتناع عن فعل من شخص مع العلم وهو يرتكبها أنه يخرق الالتزام العام بعدم الاضرار بالآخرين . والخطأ الارادي ، هنا ، يقترب من مفهوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية .

**الثاني :** ارتكاب فعل او امتناع عن فعل ، بحيث يشكل خرق بالالتزام قانوني محدد وعلى نحو يؤدي الى الحاق الضرر بالغير .

**الثالث :** ارتكاب فعل او امتناع عن فعل مع عدم الاكتراث بالنتائج التي قد تنجم عن فعله او امتناعه . ويقصد بعدم الاكتراث عدم الاهتمام بكون الفعل او الامتناع يشكلان خرقاً بواجب قانوني وعدم الاهتمام لما قد ينجم عن هذا الخرق من ضرر بالغير .

والسؤال الذي يثور ، الان ، هو : ماهو المعيار الذي يتم الركون اليه في تقدير الخطأ الارادي وفق المفهوم الامريكي له ، هل يؤخذ بمعيار موضوعي قوامه الشخص المعتاد في نفس ظروف الناقل ؟ ام يؤخذ بمعيار شخصي قوامه شخص الناقل بالتحديد ؟

لقد ترددت المحاكم الامريكية بين الاخذ بالمعيارين المذكورين ، اذ اخذت المحاكم الامريكية ، في بادئ الامر ، بالمعيار الشخصي وتطلبت ان يتوافر العلم الحقيقي او الفعلي لدى الناقل بأن سلوكه سوف يؤدي ، لاشك ، الى وقوع الضرر . ثم بدأت تميل الى الاخذ بالمعيار الموضوعي ، وذلك رغبة منها في توفير قدر اكبر من الحماية للمسافرين وشمولهم بالتعويض الكامل<sup>(١١٩)</sup> .

واذا كان بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ قد اورد تعريفاً للخطأ من خلال تعديل نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو ، من جانب ، والقانون الامريكي لايزال يأخذ بفكرة الخطأ الارادي التي لها مفهوم محدد وعناصر ثابتة فيه للتشديد على مسؤولية الناقل الجوي ، فإن السؤال الذي يُطرح هنا هو مدى امكانية التمسك بمفهوم الخطأ الوارد بالمادة (٢٥) المعدلة ، او بمفهوم الخطأ الارادي الذي يأخذ به القانون الامريكي في حالات الارهاب الجوي ؟

الواقع من الامر ، فإن قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الارهابي امر مفروغ منه ، على اساس ان هذه المسؤولية تقوم عند اخفاق الناقل في اتخاذ كافة التدابير الامنية اللازمة لمنع وقوع الضرر . وسواء تم الاخذ بمفهوم الخطأ الوارد بالمادة (٢٥) المعدلة ، او بالمفهوم الامريكي . وبهذا الصدد تنص المادة (٢٠) من اتفاقية وارشو على انه : ( لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر او انه كان يستحيل عليهم اتخاذها).

ومن مفهوم المخالفة للنص المذكور فإن الناقل يكون مسؤولاً اذا لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الحادث الارهابي وما نجم عنه من الضرر . ولاشك ان التدابير الضرورية المقصودة ، فيما يتعلق بحوادث الارهاب هي التدابير الامنية تحديداً .

بعبارة اخرى ، فإن الناقل اذا لم يتخذ التدابير الامنية اللازمة لتفادي وقوع الحادث الارهاب ، فإنه سلوكه هذا يعد خطأ يؤدي الى قيام مسؤوليته عن الضرر الذي يلحق بالراكب جراء هذا الحادث الارهابي. ولكن هل ان مسؤولية الناقل، هنا ، تنتهي الى الحكم عليه بالتعويض المحدد على اساس ان مسؤوليته عادية ام تنتهي الى الحكم عليه بالتعويض الكامل على اساس ان مسؤوليته مشددة ؟

للاجابة على هذا التساؤل نقول ، ان المادة (٢٥) من اتفاقية وارشو المطبقة في العراق ومصر والمعدلة بموجب البند (١٣) من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ المصادق عليه في هاتين الدولتين ايضاً تحرم الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية من خلال وضع حد اقصى للتعويض في حالة كون الضرر الذي لحق بالراكب يرجع الى فعل أو امتناع عن فعل من الناقل بنيه احداث الضرر ، او عن رعونه ووعي بأحتمال نشوب الضرر . ولاشك انه من غير المتصور ان يقع الحادث الارهابي نتيجة تعمد الناقل الامتناع عن اتخاذ التدابير الامنية اللازمة لتوقفي الحادث او تعمده القيام بأفعال تؤدي الى وقوع الحادث الارهابي . اذ ان الناقل ، هنا ، يعد مشتركاً في تنفيذ العمل الارهابي وهذا ما لا يتصور وقوعه عملياً .

اما اذا اهمل الناقل اتخاذ التدابير الامنية اللازمة نتيجة رعونه مقترنه بوعي بأحتمال نشوب الضرر ، فإن مسؤولية الناقل عن الحادث الارهابي والاضرار التي يولدها بالراكب هي مسؤولية كاملة اي يمتنع عليه التمسك بتحديد المسؤولية ويلتزم بتعويض كامل الضرر الذي لحق بالراكب ، استناداً الى القواعد العامة .

هذا هو الوضع في العراق بالنسبة للنقل الجوي الدولي والداخلي ، وفي مصر بالنسبة للنقل الجوي الدولي نظراً لخضوعها لاتفاقية وارشو وبروتوكول لاهاي . كما يطبق الحكم ذاته بالنسبة الى النقل الجوي الداخلي في مصر، حيث الغالب، عملاً، هو وقوع الحادث الارهابي نتيجة إهمال الناقل الجوي في اتخاذ التدابير اللازمة والاحتياطات الامنية الضرورية لتلافي وقوع الحادث الارهابي . لذلك يحرم الناقل الجوي من التمسك بتحديد المسؤولية ، ويكون ملزماً بتعويض كامل للراكب عما اصابه من ضرر جراء الحادث الارهابي . ويمكن الاستدلال على الحكم المذكور من خلال نص المادة (٢٩٢) من قانون التجارة المصري والذي ينص على انه : ( ولايجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية ... اذا اثبت ان الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل او من تابعيه او وكلائه اثناء تأدية وظائفهم بقصد احداث الضرر او برعونه مقرونة بأدراك احتمال وقوع الضرر) .

وتجدر الاشارة الى ان اتخاذ الناقل الاحتياطات والتدابير الامنية اللازمة لمنع وقوع الحادث الارهابي ينصرف الى اجراءات التفتيش والتأكد من خلو الركاب وامتعهم وكل ما يتعلق بهم من الاسلحة والمواد المتفجرة والحادة واية وسيلة اخرى يمكن ان تستعمل في تنفيذ الهجمات الارهابية . كما ان مسؤولية الناقل تنور سواءً كان أمر اتخاذ تلك الاجراءات والتدابير الامنية متروك للناقل الجوي ذاته أم مناط



بشركة امنية ما دامت تلك الشركة تابعة لشركة الطيران . اما اذا كانت الشركة الامنية مستقلة في اداء عملها وغير خاضعة لادارة وتوجيه شركة الطيران فلا تقوم مسؤولية الاخيرة عن الاضرار المتولدة عن الحادث الارهابي .

اما في الولايات المتحدة الامريكية فقد ذهب جانب من الفقه والقضاء<sup>(١٢٠)</sup> الى ان مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الارهابي تكون مسؤولية كاملة ويلتزم بأداء التعويض الكامل للراكب في حالتين هما :-

١- ادراك الناقل الجوي بأحتمال وقوع الحادث الارهابي ، وعدم اتخاذ الاجراءات الامنية اللازمة لوقوعه . وقد ثارت هذه الحالة لأول مرة عام ١٩٧٤ ، حيث تعرضت احدى الطائرات التابعة لاحدى شركات الطيران الجوي (TWA) الى حادث ارهابي اثناء مغادرتها مطار اثينا متوجهة الى الولايات المتحدة الامريكية ، وقد ادى الحادث الى وفاة جميع الركاب . توجه اهالي المضرورين الى القضاء مطالبين بالحكم على الشركة الناقلة بالتعويض الكامل نظراً لأن شركة النقل قد رفضت استخدام نظام امني فعال في مطار اثينا. اصدر المحلفون قرارهم بمسؤولية الشركة عن الحادث الارهابي الا انها لم تجد في سلوك الناقل خطأ ارادياً يمكن ان تتحقق معه المسؤولية الكاملة .

اذ ان الشركة الناقلة ، في الحقبة الزمنية التي وقع فيها الحادث وهي واسط السبعينات من القرن الماضي ، لم تكن تدرك ان عدم اعتماد النظام الامني المذكور يمكن ان يؤدي الى وقوع الحادث الارهابي . لذلك اصدرت المحكمة قرارها بشمول الضحايا بالتعويض المحدد وليس بالتعويض الكامل .

الا ان توجه القضاء قد تغير في دعوى مقامة على ذات الشركة بعد مرور (١١) سنة على الحادث الاول : ففي عام (١٩٨٥) حصل حادث ارهابي مماثل لاحدى الطائرات التابعة لشركة (TWA) وفي نفس المكان ايضاً - مطار اثينا - ، صدر قرار المحكمة بأن الناقل يعد مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالركاب من جراء وقوع هذا الحادث الارهابي ، وان يلزم بالتعويض الكامل لجبر كل الاضرار التي لحقت بالركاب. بمعنى انه غير مشمول بنظام التعويض المحدد ، لان فعله يدخل ضمن مفهوم الخطأ الارادي ، وذلك بالنظر الى تزايد الحوادث الارهابية وتعرض احدى طائرات الشركة المذكورة الى حادث مماثل في الماضي - في اشارة الى الحادث الاول - حيث كان يجب على الشركة الناقلة ان تتعلم من تجربتها الاولى وان تتخذ الاجراءات والاحتياطات الامنية اللازمة في ظل نظام امني فعال يضمن توقي الحوادث الارهابية . وان عدم قيام الناقل بذلك يعني عدم اكتراث مع وعي بما قد يترتب من حوادث ارهابية تنجم عنها اضراراً بالمسافرين .

٢- عدم قيام الناقل الجوي بتحذير المسافرين من خطر الارهاب .

و يرى الفقه الحديث ، في امريكا ، أن المسافرين على شركات الطيران يكون لهم الحق في ان يكونوا على علم ودراية بما يحيق بهم من خطر وقوع احداث ارهابية تمس بهم وبسلامتهم اثناء الرحلة الجوية. ويتحقق ذلك العلم<sup>(١٢١)</sup> من خلال قيام شركات الطيران بتحذير مسافريها من خطر الحوادث الارهابية ولايغنى عن قيام الناقل الجوي بواجب التحذير قيامه بأخذ الاجراءات الامنية اللازمة لتوقي وقوع الحادث الارهابي . اذ ان واجب تحذير الراكب من خطر الارهاب هو واجب قائم ومستقل بذاته<sup>(١٢٢)</sup> .

وينصرف مضمون التزام الناقل الجوي بتحذير المسافرين من المخاطر الارهابية الى ان الناقل العام **Common Carrier** ، مسؤول ، بموجب القانون الامريكي ، عن اتخاذ الاحتياطات المعقولة لحماية الراكبين ضد اي اعتداء ارهابي من شأنه اصابتهم بأضرار جسدية<sup>(١٢٣)</sup> . وهذا الالتزام قائم على اساس العلاقة الخاصة التي

ترتبط الناقل بالراكب ، والتي تقتضي بذل درجة معينة من العناية تتناسب مع درجة الخطر التي يتعرض لها الراكب . وهذا ما يتطلب ان يقوم الناقل بتحذير الراكب من المخاطر الارهابية التي قد يتعرض لها اثناء الرحلة الجوية.

وتأسيساً على ذلك ، ذهب القضاء الامريكي الى انه متى توافرت لدى الناقل معلومات معينة عن وجود اشخاص او مواد خطيرة او نشاطات ارهابية تؤدي الى تعريض الراكب للخطر ، فيتعين على الناقل ، عندئذ ، اعلام الراكب بذلك<sup>(١٢٤)</sup> . كما ابتدع القضاء الامريكي فكرة جديدة فحواها حق الراكب في تقرير مصيره . حيث رأت المحكمة في احدى القضايا المعروضة امامها ان على الناقل الجوي تحمل المسؤولية التامة عن أمن وسلامة الرحلة. وان قرار السفر من عدمه هو بيد الراكب وحده ، لذلك يتعين اخطاره بوجود تهديدات ارهابية وتحذيره منها حتى يتخذ قراره النهائي بالسفر او العدول عنه<sup>(١٢٥)</sup> .

ثانياً- عدم تسليم الراكب ووثائق السفر او عدم ادراج بيانات معينة فيها . اذ تنص المادة (٣) من اتفاقية وارشو على انه : ( يتعين على الناقل ، عند نقل الركاب ، ان يسلمهم تذكرة سفر تشتمل على البيانات التالية : .....(هـ) النص على ان النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ..... على انه اذا قبل الناقل راكب لم تسلم اليه تذكرة سفر فليس له ان يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية او تحد منها ) . لذلك ، فإن الناقل يلتزم بتسليم الراكب ووثائق السفر التي يجب ان تتضمن بيانات محددة لها اهميتها في التنبيه على الراكب بكافة المعلومات الخاصة بالرحلة وبخضوع الرحلة الى احكام اتفاقية وارشو ، وذلك لاحاطة الراكب علماً بخضوع النقل لاحكام تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية المذكورة. وبذلك يتمكن الراكب من مواجهة هذه الاحكام من خلال ابرام عقود التأمين على الحياة أو

التأمين ضد الاصابة للحصول على مبالغ للتعويض تفوق الحد الاقصى المحدد في الاتفاقية .

ان عدم التزام الناقل الجوي بتسليم الراكب واثائق السفر وفق ماورد في المادة (٣) من اتفاقية وارشو يعد سبباً لقيام مسؤوليته والحكم عليه بالتعويض الكامل . ولكن لايمكن الركون الى الحكم المتقدم متى قام الناقل بتسليم تذكرة النقل الى الراكب في اي شكل كانت ، حتى ان لم تكن تحتوي على البيانات الواردة في المادة (٣) من اتفاقية وارشو<sup>(١٢٦)</sup> .

اما القضاء في امريكا ، فقد اتجهت احكامه، بادئ الامر ، الى الاخذ بالتفسير الحرفي لتسليم واثائق السفر الى الراكب ، دون ايجاد فرق بين ان يتم تسليم الوثيقة الى الراكب شخصياً او الى من ينوب عنه . ففي عام (١٩٤٩) حكمت المحكمة في قضية رفعتها مضرورة ضد شركة الخطوط الجوية الامريكية بأن تسليم تذكرة السفر الى الوكيل السياحي للمضرورة يقوم مقام تسليمها اليها مباشرةً وذلك لدوره الاساسي في اجراء كافة الترتيبات الخاصة بالرحلة الجوية لمولكتها ، لاسيما وان الاتفاقية لا تشترط التسليم الشخصي للراكب<sup>(١٢٧)</sup> .

الا ان اتجاه القضاء قد تغير في اواسط الستينات من القرن الماضي ، حيث اصدرت محكمة الاستئناف حكمها بضرورة التشديد على مسؤولية الناقل الجوي نتيجة وفاة احد الركاب . حيث لم تسلم اليه تذكرة النقل الا بعد صعوده على متن الطائرة ، كما لم يتم التنبيه عليه بشمول الرحلة بأحكام اتفاقية وارشو وخضوعها لنظام تحديد المسؤولية بأية طريقة كانت. فبموجب الحكم المذكور ، تم الحكم على الناقل الجوي بالتعويض الكامل نتيجة وفاة الراكب ، مما يعني اعتبار مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مُشددة نتيجة عدم قيامه بتسليم واثائق السفر الى الراكب قبل بدء الرحلة الجوية وعدم التنبيه عليه بخضوع الرحلة الى نظام تحديد المسؤولية في الوقت المناسب حتى يتسنى له الحصول على تأمين اضافي لتغطية كافة الاضرار التي تلحق به اثناء الرحلة .

فعلى الرغم من ان الناقل قد قام بتسليم الراكب واثائق السفر ، الا انه لم يقم بذلك في الوقت المناسب الذي يتيح للراكب فرصة ابرام التأمين. وهذا يعني ان المحكمة قد اعتبرت التسليم المتأخر للوثائق في حكم عدم تسليمها الى الراكب ، مما يمكن معه القول ان المحكمة قد توسعت في تفسير نص المادة (٣) من الاتفاقية<sup>(١٢٨)</sup> .

اما فيما يتعلق بعدم التنبيه على الراكب بخضوع الرحلة لاحكام اتفاقية وارشو فإن المادة (٣) من الاتفاقية لاتحرم الناقل من التمسك بنظام تحديد المسؤولية الا في حالة عدم قيامه بتسليم وثيقة السفر الى الراكب . اما في حالة اغفال الناقل الجوي للبيانات الواردة في المادة (٣) فإن ذلك لا يؤدي الى حرمانه من التمسك بنظام تحديد المسؤولية. بعبارة اخرى، فإن تسليم الناقل تذكرة السفر في موعدها المحدد لا يؤدي

الى حرمان الناقل من احكام تحديد المسؤولية وان كانت تلك التذكرة معيبة، اي غير محتوية على احد البيانات الواردة بالمادة (٣) من اتفاقية وارشو .  
الا ان الفقرة الاولى من المادة المذكورة قد عُدلت بموجب بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ بالشكل الاتي :-

١- عند نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر مشتملة على .....ج - تنبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية او يكون فيها المرسى في بلد غير بلد القيام علماً بأن نقلهم هذا يخضع لاحكام معاهدة وارشو التي تحدد بوجه عام مسؤولية الناقل..).

اما الفقرة الثانية من المادة ذاتها فتم تعديلها بالشكل الاتي :-

٢- ..... فأذا ركب المسافر برضاء الناقل ، دون ان تكون قد سلمت اليه تذكرة السفر او اذا لم تشتمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة الاولى من هذه المادة فلا يحق للناقل ان يتمسك بأحكام المادة (٢٢) .

عليه ، وبموجب التعديل الوارد في بروتوكول لاهاي فإنه عدم تسليم تذاكر السفر او عدم التنبيه على الراكب بدولية عقد النقل الجوي وخضوعه لاحكام اتفاقية وارشو المحددة لمسؤولية الناقل عما يلحق بالراكب من اضرار يؤدي الى حرمان الناقل من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية ، وبالتالي الحكم عليه بالتعويض الكامل عن كافة الاضرار التي تلحق بالراكب اثناء الرحلة الجوية .

ورغم عدم سريان بروتوكول لاهاي في الولايات المتحدة الامريكية لعدم تصديقها عليه ، فإن القضاء قد تطلب في احكامه ان يكون الناقل قد قام بالتنبيه على الراكب بخضوع النقل لاحكام اتفاقية وارشو لغرض التمسك بنظام تحديد المسؤولية الوارد فيها. واشترط ان يكون هذا التنبيه كافياً وواضحاً من حيث المعنى وطريقة الكتابة . لذلك حكمت المحكمة العليا الامريكية في عام ١٩٦٨ في احدى القضايا المعروضة امامها بأن كتابة التنبيه بخط رفيع غير واضح يجعل من المتعذر على المسافر قراءة التنبيه الخاص بتحديد المسؤولية ، وهذا ما ادى الى حرمانه من فرصة التأمين الاضافي ، مما يتعين تشديد مسؤولية الناقل الجوي<sup>(١٢٩)</sup> .

ان التعديل الوارد في بروتوكول لاهاي ساري على النقل الجوي الدولي والداخلي في العراق وعلى النقل الجوي الدولي في مصر . اما بالنسبة للنقل الداخلي ، فإن قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ ينص في المادة (١/٢٨٦) منه على انه : (يجب ان تتضمن وثيقة النقل بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لاحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة (٢٩٢) من هذا القانون والامتتع على الناقل التمسك بهذه الاحكام ) .

عليه ، فإن عدم ادراج بيان تحديد المسؤولية في وثيقة النقل هو الحالة الوحيدة التي تؤدي الى الحكم على الناقل الجوي بالتعويض الكامل .

## الخاتمة

الآن وبعد ان انتهينا بنعمة الله وفضله عن اعداد البحث الموسوم ( قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة في حوادث الارهاب الجوي ) ، لا بد من ان نختم القول بأهم النتائج التي توصلنا اليها، وابرز المقترحات التي نرى ضرورة الاخذ بها وكما يأتي :-

**اولاً- النتائج :** لقد تم التوصل ، من خلال هذا البحث الى مجموعة من النتائج لعل اهمها :-

١- ان الارهاب الجوي هو كل فعل او امتناع عن فعل يصدر عن شخص او مجموعة اشخاص يتضمن استعمال العنف او التهديد بأستعماله يؤدي الى تعرض المستهدفين منه الى خطر بقصد تحقيق هدف محدد. ويتضمن ، تحديداً، الاعمال التي تنفذ بشكل غير مشروع وتؤدي الى تعرض امن الطائرة او امن ركابها او مجموعة منهم الى الخطر ، او استعمال او وضع اداة او مادة كيميائية تؤدي الى تعريض امن الرحلة الجوية للخطر او تدمير اجهزة الملاحة الجوية على نحو يؤدي الى تعريض امن الطائرة للخطر .

٢- ان الارهاب الجوي يمس وبشكل مباشر التزام الناقل بضمان سلامة الراكب وهو من اهم الالتزامات التي يرتبها عقد النقل على عاتق هذا الاخير . الا ان استجلاء قيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة يتطلب دراسة الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة . اذ تعالج بعض التشريعات كالقانون المصري والقانون الفرنسي الالتزام بضمان السلامة على انه التزام عقدي بتحقيق نتيجة معينة هي وصول الراكب سالماً الى مطار الوصول . لذلك فان مسؤولية الناقل تتحقق بمجرد اصابة الراكب بضرر اياً كان مسلك الناقل في تنفيذ التزامه. ولايمكنه التخلص من المسؤولية الا بأثبات السبب الاجنبي . فخطأ الناقل مفترض بمجرد اصابة الراكب بضرر ، ولايعفى من المسؤولية الا بأثبات السبب الاجنبي . في حين ان هنالك تشريعات اخرى، كالقانون الامريكي ، تعالج الالتزام بضمان السلامة على انه التزام قانوني ببذل عناية، فأساس التزام السلامة، هنا، هو القانون لا العقد. والناقل يلتزم ببذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب. فإذا أخل بهذا الالتزام فمسؤوليته هي مسؤولية تقصيرية قائمة على فكرة اهمال الناقل في بذل العناية اللازمة لا يصلح الراكب سالماً . الا ان درجة العناية التي يلتزم الناقل ببذلها تختلف اذا كان ناقلأ عاماً او اذا كان ناقلأ متخصصاً . فالناقل العام يلتزم ببذل أقصى درجات العناية، أما الناقل المتخصص فليلتزم ببذل الدرجة المقبولة او المعقولة من العناية .

اما المجموعة الثالثة من التشريعات وتتمثل بتلك التشريعات المتأثرة باتفاقية وارشو ١٩٢٩، كالقانون العراقي والقانون المصري فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي . فأنها تجعل من التزام الناقل بضمان السلامة التزام عقدي ببذل عناية . وتقوم مسؤولية الناقل

على فكرة الخطأ . حيث يعد الناقل مخطئاً بمجرد وقوع الحادث الارهابي واصابة الراكب بضرر ، وبإمكانه التخلص من المسؤولية بأثبات انتفاء الخطأ من جانبه . ويتم ذلك بأثبات انه اتخذ كل الاحتياطات اللازمة والضرورية لتوقي الضرر او استحال عليه او على تابعيه اتخاذها . بمعنى ان اصابة الراكب بضرر يُقيم قرينه على خطأ الناقل وهذه القرينة قابلة لاثبات العكس .

٣- يجب ان تتوافر شروط ثلاثة لقيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة نتيجة وقوع الحادث الارهابي وفقاً لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو . واول تلك الشروط هو وقوع الحادث الارهابي، ويرى الفقه ان اثبات وجود الصلة الزمانية والمكانية بين الحادث تكفي لاثبات ان الحادث الارهابي قد وقع بسبب استغلال الطائرة، الا ان القضاء قد توسع في مفهوم الحادث ليشمل كل واقعة فجائية غير معتادة وخارجية عن الشخص المضروب .

٤- واما الشرط الثاني لقيام مسؤولية الناقل هو ان يقع الحادث الارهابي خلال فترة النقل الجوي . واذا كانت اتفاقية وارشو تجعل الناقل مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عمليات الصعود او النزول ، فإن تفسير عمليات الصعود والنزول قد اثار اجتهادات الفقه والقضاء . فذهب الفقه الى ضرورة تفسير عبارتي الصعود والنزول في ضوء العناية التي من اجلها فرض الالتزام بالسلامة وتحددت طبيعة المسؤولية عن الاخلال به . الا ان الامر ، ليس بهذه السهولة ، اذ تتعدد المراحل الي يمر بها الراكب قبل استقراره داخل جسم الطائرة ، كما وتتعدد المراحل التي تعقب مغادرته لها ، الامر الذي يتطلب دراسة كل مرحلة من هذه المراحل وبحث مدى مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب خلالها . وقد استقر الفقه على ان الناقل يكون مسؤولاً في المرحلة التي يكون فيها الراكب داخل ابنية المطار لاداء بعض متطلبات الرحلة مادام الناقل حائزاً لتلك الابنية ومسؤولاً عنها . كما وتقوم مسؤولية الناقل في المرحلة التي يغادر فيها الناقل المطار متوجهاً الى الطائرة وبالعكس ، حيث يكون الراكب داخل صحن المطار . واخيراً تتحقق مسؤولية الناقل في المرحلة التي يباشر فيها الراكب عملية الصعود او النزول بمعناها الضيق ، حيث يضع رجله على اول سلمه للصعود او النزول من الطائرة . هذا وتتحقق مسؤولية الناقل في هذه المرحلة سواء كان النقل بمقابل او مجانياً .

٥- ويشكل (الضرر) الشرط الثالث لقيام مسؤولية الناقل عن الاخلال بضمان السلامة . واذا كانت المادة (١٧) من اتفاقية وارشو تحدد حالات الضرر بأنها الوفاة او الجرح او اذى بدني آخر، فإن التساؤل قد ثار في الفقه حول مدى مسؤولية الناقل عن الالام النفسية والعصبية التي تلحق بالراكب نتيجة وقوع الحادث الارهابي ، فهل تدخل ضمن عبارة ( او اذى بدني آخر) الوارد في المادة (١٧) من الاتفاقية . اذ ذهب اتجاه فقهي وقضائي اول الى عدم مسؤولية الناقل عن الالام والاضرار النفسية والعصبية. في حين ذهب اتجاه فقهي آخر تؤيده احكام قضائية

حديثاً الى ضرورة التوسع في تفسير عبارة (اي اذى بدني آخر) لتشمل الاضرار النفسية والعصبية بالاضافة الى الاضرار الجسمانية كالجروح والكدمات والكسور وغيرها .

اما فيما يتعلق بتحديد مدى الضرر الذي يُسأل عنه الناقل فيترك الأمر الى القانون الواجب التطبيق وفق اجماع الفقه والقضاء .

٦- يترتب على قيام مسؤولية الناقل ، من حيث الاصل ، الحكم عليه بالتعويض المحدد . اذ يعرف النقل الجوي ، عموماً ، فكرة التعويض المحدد لاعتبارات كثيرة . حيث تحدد اتفاقية وارشو التعويض الذي يستحقه الراكب في حالة اصابته بضرر بمبلغ ( ١٢٥٠٠٠٠ فرنك ذهب ) ثم تم تعديل هذا المبلغ ، ورفعته الى ( ٢٥٠٠٠٠٠ فرنك ذهب ) في بروتوكول لاهاي ، ثم ( ٧٥٠٠٠٠ دولار امريكي ) في بروتوكول مونتريال ، ثم ( ١٥٠٠٠٠٠٠ فرنك ذهب ) في بروتوكول كواتيمالا سيتي . عليه ، فإن تحديد مقدار التعويض وفق ماهو عليه الامر في النقل الجوي يشكل استثناءً في القواعد العامة للتعويض حيث ان التعويض هو جبر الضرر لذلك فإن مبلغ التعويض يجب ان يغطي كل الضرر الذي لحق بالمضرر اياً كانت درجة جسامته. اما في ميدان النقل الجوي للأشخاص فلا يستحق الراكب الا الحد المقرر لمبالغ التعويضات اياً كان مقدار الضرر الذي لحق به. الا ان تلك المبالغ ليست جزافية يحكم بها للراكب وان كان الضرر الذي اصابه ضئيلاً او اقل منها . بل انها تمثل الحد الاعلى لمبلغ التعويض الذي لا يمكن تجاوزه اذا ازداد مقدار الضرر. في حين يمكن النزول عنه والحكم بمبالغ اقل متى كان الضرر الذي لحق بالراكب لا يستوجب الحكم بالحد الاقصى لمبلغ التعويض. وعندئذ فإن مبلغ التعويض الذي يحكم به يجب ان يعادل الضرر الذي لحق بالراكب .

٧- يجوز للراكب الاتفاق مع الناقل على حد اعلى للتعويض متجاوزاً المبالغ المحددة بموجب اتفاقية وارشو . وعندئذ يخضع التعويض المقرر بمقتضى الاتفاق الخاص الى ذات القواعد التي تحكم التعويض القانوني من حيث عدم اعتباره تعويضاً جزافياً اياً كانت قيمة الضرر اذا كانت تلك القيمة لا تستوجب الحكم بالتعويض الذي تم الاتفاق عليه . وبالمقابل فإن كل اتفاق على مبلغ للتعويض يقل عن المبلغ المحدد بموجب اتفاقية وارشو يعد باطلاً وكان لم يكن . وعندئذ يبقى التعويض المحدد في الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها سارياً .

٨- ان الراكب لا يلجأ ، عادة ، الى الاتفاق مع الناقل على رفع الحد الاعلى للتعويض كما هو عليه بموجب اتفاقية وارشو التي تنظم النقل الجوي والبروتوكولات الملحقة بها . اذ يفتقر الراكب الى الثقافة القانونية التي تمكنه من ابرام مثل هذا الاتفاق مع الناقل ، وان امتلك الراكب تلك الثقافة فنادرأ أن يوافق الناقل على مثل هذا الامر . لذلك يلجأ الراكب عادة الى وسائل اخرى لضمان الحصول على تعويض اضافي في

حالة اصابته بأضرار تفوق قيمتها الحد الأقصى للتعويض. وتتجسد تلك الوسائل في ابرام عقود التأمين بأنواعها المختلفة ، كالتأمين على الحياة او التأمين ضد الاصابة . ٩- يلتزم الناقل بأداء التعويض الكامل للراكب وفق مبدأ يسميه الفقه تشديد مسؤولية الناقل الجوي ، ولو ان التشديد هنا لا يبطال المسؤولية ، بل يطل ما يحكم به من تعويض للراكب المضرور . ويتحقق ذلك في حالة ارتكاب الناقل افعالاً او امتناعه عن القيام بأفعال على نحو يؤدي الى إلحاق الضرر بالراكب وتتطوي على معنى ارتكاب

الغش او الخطأ الجسيم لدى القوانين التي تعرف فكرة الغش وفكرة الخطأ الجسيم . اما بموجب اتفاقية وارشو فإن المادة (٢٥) المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي تقضي بعدم سريان مبالغ التعويض المحددة بموجب الاتفاقية اذا ثبت ان الضرر يرجع الى فعل او امتناع من جانب الناقل او تابعيه قد تم اما بنية احداث الضرر ، واما عن رعونة ووعي بأحتمال نشوب الضرر وبشرط في حالة صدور السلوك من التابعين ، ان يكونوا قد تصرفوا اثناء تأدية وظيفتهم .

١٠- اما في الولايات المتحدة الامريكية ، فيتم الركون الى فكرة الخطأ الارادي لحرمان الناقل من التمتع بنظام تحديد التعويض وشموله بنظام التعويض الكامل . ورغبة من المحاكم الامريكية في توفير قدر اكبر من الحماية للركاب فيقاس الخطأ الارادي للناقل بمعيار موضوعي بحت قوامه الشخص المعتاد في ظروف الناقل نفسها. حيث يعتبر الناقل مرتكباً خطأً ارادياً يستوجب حرمانه من التمسك بالتعويض المحدد والحكم عليه بالتعويض الكامل في حالة ارتكاب فعل او امتناع يؤدي الى إلحاق الضرر بالراكب ، وان يشكل سلوكه هذا - ايجابياً كان ام سلبياً - خطأً وفق الظروف المعتادة للناقل وان تقتزن ذلك مع توافر النية لارتكاب السلوك مع العلم بأنه يشكل خطأً وفق الظروف .

**ثانيا- المقترحات :** أما المقترحات التي نود ان نلفت النظر اليها من قبل ذوي الشأن فهي :-

١- نرى ضرورة التركيز على العناصر المكونة للعمل الارهابي بدلاً من وضع تعريف محدد له . اذ ان التقيد بتعريف محدد قد يؤدي الى قصور ذلك التعريف عن الاحاطة بكل صور الارهاب المهدد للنقل الجوي بعد فترة وجيزة من الزمن، لاسيما وان صور واشكال الارهاب في تغيير مستمر بسبب التطور الكبير في ميدان العلوم والتكنولوجيا والاتصالات . ويتحقق ذلك من خلال ما يسمى بطريقة التعريف المختلط . حيث ينظم المشروع تعريف الارهاب او العمل الارهابي بشكل عام ثم يردف ذلك بقائمة تضم مجموعة من الاعمال التي تعد اعمالاً ارهابية وان لاتكون واردة على سبيل الحصر مما يسمح بأخال اية اعمال او احداث او وقائع اخرى ذات طابع ارهابي قد تظهر في المستقبل .



٢- يجب ان يتم تفسير عبارتي (الصعود والهبوط) الواردتين بالمادة (١٧) من اتفاقية وارشو على نحو ، بحيث يشمل (الصعود) الفترة التي يغادر فيها الراكب صالة الانتظار متوجهاً الى الطائرة وبحيث يشمل مصطلح (الهبوط) الفترة التي يصل فيها الراكب الى مدخل مطار الوصول وليس هبوط الطائرة في الجو واستقرارها على ارض المدرج .

٣- نقترح على واضعي اتفاقية وارشو تعديل نص المادة (١٧) عنها بحيث تشمل وعلى نحو صريح مسؤولية الناقل عن وفاة الراكب وجرحه واصابته بأي اذى جسماني او نفسي آخر . وذلك لشمول الاضرار النفسية التي قد يُصاب بها الراكب نتيجة وقوع الحادث الارهابي بالتعويض . لاسيما وان هذا النوع من الحوادث قد يستمر لفترة طويلة كأن تكون ايام متعددة او اسابيع او حتى اشهر أو سنوات، مما قد يؤدي الى اضرار نفسية شديدة تصيب الراكب ويكون من غير المعقول عدم تعويضه عنها .

٤- ضرورة لجوء المسافرين جواً الى ابرام عقود التأمين على الحياة والتأمين ضد الاصابة ، وذلك لضمان حصولهم على التعويض الكامل عما يصيبهم من اضرار في حالة شمول الناقل بنظام تحديد المسؤولية الوارد في اتفاقية وارشو والقوانين الداخلية المنظمة للنقل الجوي .

٥- ندعو المشرع العراقي الى وضع نظام قانوني خاص بمسؤولية الناقل الجوي ، داخلياً ودولياً ، عن حالات الارهاب الجوي . وعلى ان يستقي جوهرها ويستمد احكامها وينطلق في تحديدها من خصوصية النقل الجوي وتعاطم وتزايد حجم الاخطار الارهابية التي اصبحت تهدده ، لاسيما في العراق. وخضوع النقل الجوي لاحكام الاتفاقيات الدولية ، بحيث يضمن الحفاظ على خصوصية النقل الجوي والابتعاد قدر الامكان عن الرجوع الى النظرية العامة للعقود .

٦- تُهيب بشركات النقل الجوي الاهتمام بأمر كتابة البيانات الخاصة بدولية النقل وخضوعه لاحكام اتفاقية وارشو لاسيما فيما يتعلق بتحديد الحد الاعلى لمبلغ التعويض الذي تلتزم الشركة باداءه الى الراكب في حالة اصابته بضرر ، وذلك بكتابة تلك البيانات على نحو واضح وبلغة صريحة الدلالة لضمان تمتع شركات الطيران بأمتيازات تحديد المسؤولية التي تكفلها الاتفاقية لعقود النقل المشمولة بها .

## الهوامش

- (١) انظر ابن منظور / لسان العرب / دار المعارف / الجزء الثاني / ص ١٧٤٨ .
- (٢) الآية (١١٦) من سورة الاعراف .
- (٣) الآية (٤٠) من سورة البقرة . انظر ايضاً الآية (٥١) من سورة النحل والاية (١٥٤) من سورة الاعراف .
- (٤) انظر د. محمد فتحي عبد / وقع الارهاب في الوطن العربي / بحث منشور في مجلة مركز الدراسات والبحوث العربية /اكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية / الرياض / ٢٠٠٢ / ص ٤٩ / وما يليها .
- (٥) Saldana Ouititians: La Defense Sociale Unvierselle- Revue Internationale de Sociologie-Paris-١٩٢٥-P١٨.
- (٦) Tran-Tam: Grimes of Terrorism in Cherif Bassiouni- A Treaty on International Criminal Law- Volumel-U.S. of America-١٩٧٣-P,٤٩١.
- (٧) انظر د. عاطف عبد الحميد حسن / الارهاب والمسؤولية المدنية / دائرة النهضة العربية / القاهرة / ٢٠٠٦ / ص ٣٢ . والواقع من الامر ،فأن المحاولات الفقهية لم تتوقف من اجل محاولة وضع تعريف مانع جامع لظاهرة الارهاب . الا ان الاتجاهات والميول السياسية المختلفة تحول دون ذلك . فما يراه البعض عملاً ارهابياً ينطوي على اخافة الناس وافزعهم ،يراه البعض الاخر عملاً فدانياً او بطولياً . انظر بهذا الصدد د. صلاح الدين جمال الدين /ارهاب ركاب الطائرات /دار الفكر الجامعي /الاسكندرية / ٢٠٠٦ / ص ١٧ .
- (٩) انظر نور الدين هنداي / السياسة التشريعية وجرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ / ص ٤ . انظر كذلك د. عبد الهادي السعيد عرفة / جرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ / ص ٣٨ . انظر نور الدين هنداي / السياسة التشريعية وجرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ / ص ٤ . انظر كذلك د. عبد الهادي السعيد عرفة / جرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ / ص ٣٨ .
- (٩) د. صلاح الدين عامر / المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام / دار الفكر العربي / القاهرة / ١٩٧٧ / ص ٤٨٦ د. عبد المطلب غانم / ندوة العنف والسياسة في الوطن العربي / مجلة السياسة الدولية / القاهرة / العدد ٩٠ / ١٩٨٧ / ص ٢٤٩ .
- (١٠) د. عصام صادق رمضان / الابعاد القانونية للارهاب الدولي / مجلة السياسة الدولية / العدد ٨٥ / القاهرة / ١٩٨٦ / ص ٢٤ - د. احمد جلال عز الدين / الارهاب والعنف السياسي / دار الحرية / القاهرة / ط ١ / ١٩٨٦ / ص ٤٩ .

(١١) انظر د. محمد مؤنس محب الدين / الارهاب في القانون الجنائي / دراسة مقارنة على المستويين الوطني والدولي / مكتبة الانجلو المصرية / القاهرة / ١٩٨٧ / ص٧٢ - انظر كذلك د. احمد ابراهيم مصطفى / الارهاب والجريمة المنظمة / دار الطلائع للنشر والتوزيع / القاهرة / ٢٠٠٦ / ص١٢ .

انظر د. محمد مؤنس محب الدين / الارهاب في القانون الجنائي / دراسة مقارنة على المستويين الوطني والدولي / مكتبة الانجلو المصرية / القاهرة / ١٩٨٧ / ص٧٢ - انظر كذلك د. احمد ابراهيم مصطفى / الارهاب والجريمة المنظمة / دار الطلائع للنشر والتوزيع / القاهرة / ٢٠٠٦ / ص١٢ .

(١٢) د. محمد ظهري محمود/القانون المصري في مواجهة الارهاب/التعريف والمواجهة /مكتبة الاهرام للبحث العلمي/ القاهرة / ٢٠٠١ / ص٢٤ وما بعدها .

(١٣) انظر د. محمد حسين مصيلحي / الارهاب مظاهره واشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب / بحث منشور على موقع الاسلام : [www.al-islam.com](http://www.al-islam.com) , ١٠-١١ .

(١٤) انظر د. عاطف عبد الحميد حسن / مصدر سابق / ص ٣٢ - انظر كذلك د. عبد الناصر حريز/الارهاب السياسي - دراسة تحليلية / مكتبة مدبولي /القاهرة/ ١٩٩٦ / ص٣٦ . انظر د. عاطف عبد الحميد حسن / مصدر سابق / ص ٣٢ - انظر كذلك د. عبد الناصر حريز/الارهاب السياسي - دراسة تحليلية / مكتبة مدبولي /القاهرة/ ١٩٩٦ / ص٣٦ .

(١٥) انظر سمير الجسر/ الارهاب والمقاومة بين الشريعة والقانون/ مجلة الدراسات القانونية / كلية الحقوق / جامعة بيروت العربية / العدد الاول / بيروت / ٢٠٠٣ / ص٢١- د. احمد ابراهيم مصطفى / مصدر سابق / ص ١٣ .

(٢) د. سمير الجسر / مصدر سابق / ص ٢٢ .  
(١٦) علي ابراهيم يوسف/الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير المبادئ/دار النهضة العربية /القاهرة/ ١٩٩٧ / ص٤٩١ .

(١٧) استند انصار هذا الاتجاه في تعزيز رايهم الى ان اتفاقية مونتريال المعقودة عام ١٩٧١ لم ترد فيها اي اشارة الى ان الافعال الواردة في المادة الاولى منها - ومنها افعال العنف على الطائرات وركابها - تعد من الاعمال الارهابية . استند انصار هذا الاتجاه في تعزيز رايهم الى ان اتفاقية مونتريال المعقودة عام ١٩٧١ لم ترد فيها اي اشارة الى ان الافعال الواردة في المادة الاولى منها - ومنها افعال العنف على الطائرات وركابها - تعد من الاعمال الارهابية .

(١٨) د. صلاح الدين جمال الدين / ارهاب ركاب الطائرات /مصدر سابق /ص١٩ - انظر كذلك د. احمد محمد رفعت /الارهاب في ضوء احكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية / دار النهضة العربية /القاهرة/ ١٩٨٢ / ص١٥٩ - د. محمد فريد العريني و د.محمد السيد الفقي /القانون البحري والجوي / منشورات الحلبي /بيروت / ١٩٩٧ / ص٦٥٩ . د. صلاح الدين جمال الدين / ارهاب ركاب الطائرات /مصدر سابق /ص١٩ - انظر كذلك د. احمد محمد رفعت /الارهاب في ضوء احكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية / دار النهضة العربية /القاهرة/ ١٩٨٢ / ص١٥٩ - د. محمد فريد العريني و د.محمد السيد الفقي /القانون البحري والجوي / منشورات الحلبي /بيروت / ١٩٩٧ / ص٦٥٩ .

(١٩) انظر قرار رقم (٨) قرار الجمعية العامة للامم المتحدة الدورة ٣٢ عام ١٩٧٧ والذي اكد على ادانة كل الافعال المتضمنة خطف الطائرات سواء بالتهديد او بأي فعل من افعال العنف الموجهة ضد الطائرات او الطاقم او الركاب وسواء ارتكبت تلك الافعال من افراد او جماعات او دول .

(٢٠) مثال ذلك الاتفاقية الاوربية لقمع الارهاب والتي ابرمت عام ١٩٧٧ في اطار دول المجلس الاوربي والتي قسمت جرائم الارهاب الى عدة اصناف اهمها خطف الطائرات او الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وهي الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ - انظر الفقرة الاولى من المادة الاولى من الاتفاقية الاوربية - وكذلك الجرائم الخاصة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني - وهي الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال ١٩٧١ - انظر الفقرة الثانية من المادة الاولى من الاتفاقية الاوربية .

(٢١) يبدو لنا ان تعبير (خطف الطائرات) يفترق الى الدقة ، اذ ان الخطف يمس الانسان حصراً . اما غيره من الممتلكات فان الاستحواذ عليها بشكل غير مشروع وبغير علم ودراية وموافقة صاحبها هو (استيلاء) عليها . لذلك فأنتنا نفضل استعمال مصطلح الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بدلاً من مصطلح (خطف الطائرات) رغم شيوع الاخير .

(٢٢) حيدر حسين علي / الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات / رسالة ماجستير / كلية القانون / جامعة بابل / ٢٠٠٨ / ص ٩٠ .

(٢٣) انظر د. امام حسنين / الارهاب البيئي المنظم / المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية / القاهرة / ٢٠٠١ / ص ٦ - انظر كذلك د. عادل حسن واخرون / الارهاب والبيئة / مركز بحوث الشرطة اكااديمية الشرطة / القاهرة / ٢٠٠١ / ص ٦ .

(٢٤) انظر د. احمد ابراهيم مصطفى / مصدر سابق / ص ٢١٠ - ٢١٢ .

(٢٥) انظر د. امام حسنين / مصدر سابق / ص ٦٠ .

(٢٦) تعد هجمات ١١ سبتمبر - ايلول ٢٠٠١ ، تغيير نوعي مهم في طرق تنفيذ الهجمات الارهابية ، حيث تمكن المنفذين من الاستيلاء على اربع طائرات في توقيتات متزامنة داخل الولايات المتحدة الامريكية وقيادتها وتوجيهها بركابها لضرب اماكن حيوية ، مما احدث دماراً كبيراً غير مسبوق واثار الرعب في سكان الولايات المتحدة والعالم اجمع .

(٢٧) انظر احمد ابراهيم مصطفى / مصدر سابق / ص ٢١٢ - انظر كذلك د. احمد جلال عز الدين / الارهاب الدولي وانعكاساته .

(٢٨) على الامن القومي المصري / اطروحة دكتوراه / جامعة ناصر للعلوم العسكرية / القاهرة / ١٩٨٤ / ص ٨٦٤ وما بعدها .

(٢٩) انظر د. عبد الهادي مصباح / مصدر سابق / ص ١٦ .

(٣٠) انظر د. عبد الهادي مصباح / مصدر سابق / ص ٢٥ .

(٣١) وما يدل على ذلك الكثير من الاحصائيات التي تصدر عن منظمة الطيران المدني الدولي وعن المنظمات الاقليمية المهمة بشؤون الملاحة الجوية ، والتي على اساسها تمكن مدير احد مراكز سلامة الطيران في الولايات المتحدة الامريكية من القول بأنه " (ان قائد الطائرة التجارية يتعرض بمجرد ان تطأ قدماه الارض في نهاية رحلته الجوية ليستقل سيارته الخاصة او احدى المركبات العامة لاخطار تزيد اربع مرات على تلك التي يواجهها اثناء تواجده على متن طائرته ) . انظر د. محمد فريد العريني / القانون الجوي / دار الجامعة الجديدة/ القاهرة / ٢٠٠٤ / ص ٥٦ .

(٣٢) د. باسم محمد صالح / القانون التجاري / القسم الاول / العاتك لصناعة الكتاب / القاهرة / ٢٠٠٩/ص٢٠٧ - انظر كذلك د. عبد الحي حجازي / العقود التجارية / القاهرة / ١٩٥٤/ص٢٠٢ وما بعدها .

(٣٣) انظر حكم محكمة القاهرة الابتدائية في ٢ يونيو - حزيران ١٩٥٢ قضية ورثة عبد اللطيف محرم ضد شركة النقل الجوي الهولندية الملكية - وكذلك حكم محكمة القاهرة الابتدائية في ٢٠ مارس / آذار ١٩٥٧ - نقلاً عن دثروت انيس الاسيوطي / مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن / ط١ / المطبعة العالمية / القاهرة / ١٩٦٠ / ص١٥٣ . وتجدر الاشارة الى ان المحاكم المصرية اكتفت في السنوات الاولى من القرن العشرين بالزام الناقل باتخاذ الحيطة والحذر الكافيين للحفاظ على سلامة الراكب . مما يوحي بأن التزام الناقل بموجب احكام القضاء في ذلك الوقت هو التزام ببذل عناية . انظر حكم استئناف مختلط / ١-٤-١٩٥٣ وحكم ٣٠-١١-١٩٥٤ .  
(٣٤) تنص (ف ٢ م ٢٨٥) على انه : (تسري على النقل الجوي الداخلي احكام هذا الفرع والاحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية) .

(٣٥) يطبق على النقل الجوي الدولي في مصر القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وتقضي م (١٢٣) من هذا القانون على انه : (تطبق احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ اكتوبر ١٩٢٩ ، والاتفاقيات الاخرى المعدلة والمكملة لها المنظمة اليها الجمهورية على النقل الجوي الدولي والداخلي) .  
ويلاحظ ان نهاية المادة المذكورة تقضي بتطبيق الاحكام الواردة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها على النقل الجوي بنوعيه الدولي والداخلي . ولكن بصور القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وبموجب (ف ٢ م ٢٨٥) استبعد النقل الجوي الداخلي من حيز التطبيق الخاص بالاتفاقية المذكورة ، واصبح خاضعاً للاحكام الواردة في القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ في حين بقي النقل الجوي الدولي ضمن نطاق تطبيق الاتفاقية بموجب ( ف ١ م ٢٨٥) من القانون المذكور .

(٣٦) نقلاً عن د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص١٣٨ .

(٣٧) انظر د. محمد فريد العرييني / مصدر سابق / ص١٧٨ .

(٣٨) انظر ضياء الدين صالح / المسؤولية المدنية في الملاحة الجوية عن الاضرار التي تصيب الغير على السطح / مجلة مجلس الدولة / السنة ٧ / القاهرة ١٩٥٣ / ص٤٠ - انظر كذلك د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ١٥٧ .

(٣٩) د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ١٤١ .

Parker, J.Brooks B., The inxiv. Journal of Air Low and  
(٣)mmmerce, ١٩٤٧, P١٥. Warsaw Convention limits,

(٤١) أنظر د. محسن شفيق /الوسيط في القانون التجاري المصري /ج٦/القاهرة /١٩٥٦/ص١٦٩ .

انظر : Allen ,William M.,Transportntion by air and the doctrine of  
resipsaloquiture in ١٦ Ameri can Bar,-١٩٣٠ -P٤٥٥ (٤٢)

(٤٣) د. ثروت انيس الاسيوطي /مصدر سابق / ص ١٦١ .

(٤٤) وردت هذه الاحكام لدى :P.٢٩٥ - Davis- Aereatleal Law-Lond•n-١٩٣٠

(٤٥) انظر في هذه الاحكام :

Urbanv.Frontiev Air Lines ,U.S.D.C.Distriet of Wyoming ,March  
٢,١٩٥٦,P.١٣٩

(٤٦) انظر :

Kahn-Freund-The Law of Carriage by inland transport-٤th ed  
London-١٩٦٥-P١٩٦

انظر ايضاً : ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ١٧١ - د.محمد فريد العريني / مصدر  
سابق / ص ١٧٨ - ١٨٠

(٤٧) انظر تفصيل هذه القاعدة من حيث النشأة والمفهوم وشروط التطبيق وطبيعتها د. ثروت  
انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ١٧٦-٢١٠ .

(٤٨) وبضيف البعض الى هذه الشروط شرطاً رابعاً هو ان يكون العثور على سبب وقوع الحادث  
ايسر على المدعى عليه منه على المدعي . وفي واقع الامر ، فان هذا ليس بشرط لتطبيق القاعدة  
، بل هو العلة الكامنة وراء الاخذ بها . اذ ان المدعى عليه - الناقل - هو الادري بكيفية سير  
الامور بالنسبة للرحلة الجوية ابتداءً من التحضيرات الاولى لها في مطار القيام وحتى وصولها  
ونزول الركاب في مطار الوصول . لذلك فقد تم الاستناد الى هذه الحقيقة لتقرير قاعدة (r.i.l) بغية  
تسهيل عبء الاثبات الملقى على عاتق المدعي . وقد حاولت بعض شركات النقل الجوي الاستناد  
الى هذا الشرط لدفع تطبيق قاعدة (r.i.l) والتخلص من المسؤولية بحجة ان حوادث الطيران في  
امريكا يتولى التحقيق فيها جهة ادارية هي ادارة الطيران المدني . لذلك فان بإمكان الراكب مدعي  
الضرر الاطلاع على محاضر واوليات ونتائج التحقيق من هذه الجهة مباشرة . الا ان هذه  
المحاولة لم تجد استجابة لها في المحاكم للمزيد عن شروط تطبيق قاعدة (r.i.l) انظر :  
Harriman, Carriage of Passengers by air, I Journal of Air law,  
١٩٣٠, P.٣٣.

(٤٩) انظر ما سبق ص ( ) من البحث وتجدر الاشارة الى ان القانون الفرنسي الصادر عام  
١٩٥٧ والخاص بالملاحة الجوية قد احالَ هو الاخر الى اتفاقية وارشو فيما يتعلق بالنقل الجوي  
الدولي والداخلي .

(٥٠) انظر : krouth , the Uni form state Aeronautical Liability Aet, °Air  
Law Review, ١٩٣٨, P.٣٥٢.

(٥١) د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢١٥ .

(٥٢) محسن شفيق / الوسيط / مصدر سابق / ص ١٨٨ .

(٥٣) بالرجوع الى الاعمال التحضيرية لاتفاقية وارشو نجد ان المشروع الذي عرض في مؤتمر وارشو كان يتضمن النص الاتي : لايسأل الناقل اذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات المعقولة لتوقي الضرر او كان يستحيل عليهم اتخاذها - (المادة ٧٢٢) من المشروع ، واثناء المؤتمر اقترح المندوب ممثل روسيا الاستعاضة عن كلمة (معقولة) بكلمة (ضرورية) وكان القصد - على رأي جانب من الفقه - مجرد تعديل لفظي لا اكثر . انظر د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص٤٤٧ - انظر كذلك د. طالب حسن موسى / القانون الجوي الدولي / دار الثقافة للنشر والتوزيع / عمان / ٢٠٠٥ / ص١٤١ .

(٥٤) وتجدر الاشارة الى ان المشرع العراقي ألزم الناقل ببذل بالغ الحيلة والحذر في تنفيذ التزامه بأعداد الطائرة وصلاحياتها للطيران . او تنص المادة (١٢٨) من قانون النقل العراقي على انه : (يلتزم الناقل ببذل بالغ الحيلة والحذر للتأكد قبل الرحلة من اعداد الطائرة وصلاحياتها للملاحة الجوية) . فالتزام الناقل بتهيئة واعداد الطائرة للتثبيت من صلاحياتها للطيران هو التزام ببذل عناية . والعناية المطلوبة ، بموجب صراحة النص ، هي العناية البالغة او الشديدة وليست العناية المتوسطة . لذلك تتحقق مسؤولية الناقل الجوي اذا كان ما اصيب به الراكب يعود الى عدم قيام الناقل ببذل ذلك المقدار من العناية في اعداد الطائرة للرحلة الجوية .

(٥٥) انظر : Mankiewicz, La convention de varsovie et Le droit compare, R. F. D. A.P. ١٤٧.

ومن النصوص التي حاول القضاء من خلالها تفسير وجود سوء نية من قبل الناقل يستلزم تشديد مسؤوليته المادة الثالثة التي اعتبرت ان الناقل الذي لم يسلم تذكرة السفر الى الراكب لايجوز له التمسك بأحكام الاعفاء من المسؤولية او الحد منها الواردة في الاتفاقية . فهو يعتبر ، اذاً ، سيء النية بعدم تسليمه تذكرة السفر الى الراكب . وكذا م (١/٢٥) والتي لاتجيز للناقل التمسك باحكام الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته او تحد منها اذا رجع الضرر الى غشه او الى خطأ في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع يعد معادلاً للغش . ولاشك ان الغش يقترن بسوء النية . انظر في ذلك د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص١٨٣

(٥٦) د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٤٤ - د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ١٨٥ .

(٥٧) للمزيد من التفصيل حول موقف الولايات المتحدة الامريكية من اتفاقية وارشو والبروتوكولات الملحق بها راجع د. جلال وفاء مهدي / تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين / دار الجامعة الجديدة للنشر / الاسكندرية / بلا سنة طبع / ص١٣ - ٤٣ .

(٥٨) د. ابو زيد رضوان / القانون الجوي / ط٢/ القاهرة / ١٩٨٥ / ص ٢٩٢ - ٢٩٣ .

(٥٩) انظر د. ابو زيد رضوان / مصدر سابق / ص ٢٩٦ - ٢٩٧ - انظر كذلك د. سميحة القليوبي / القانون الجوي / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٨٩ / ص ١٥٨ .

a. وتجدر الإشارة الى وجود بروتوكول آخر معدل لاتفاقية واراشو ١٩٢٩ ، هو بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥ ، الا ان هذا البروتوكول خاص بمسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع ، لذا لم تتم الإشارة اليه لخروجه عن نطاق موضوع البحث .  
(٦٠) انظر د. رفعت فخري ابادير / القانون الخاص الجوي المغربي / القاهرة/١٩٧٨ ص/١٢٥- انظر كذلك د. محمد فخري العريني / مصدر سابق / ص١٩٣ .

(٦١) انظر J.Sesseli, La notion de fantedans La convention de varsovie-١٩٦١-P٣٣. فريد العريني / النقل الجوي الداخلي والدولي / دار المطبوعات الجامعية / الاسكندرية / ١٩٩٧ / ص ١٩٤-١٩٥ انظر كذلك د. ثروت انيس / الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢٣٢-٢٣٣ .

(٦٢) د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٦٠ .

(٦٣) انظر Tosi, Responsabiliteaerienne-Paris, ١٩٦٢,P٨٣ .  
i. انظر كذلك د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٤٨ .

(٦٤) الاحكام القضائية نقلاً عن د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٤٩ - انظر كذلك الاحكام القضائية المشار اليها لدى د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ١٩٥ / ص١٩٦ .

(٦٥) انظر د. فاروق احمد زاهر / تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي / جامعة الازهر / القاهرة / ١٩٨٥ - ص١٩٧- انظر كذلك د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص١٩٧ - د. ثروت انيس / الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢٣٨ .

(٦٦) انظر د. محمود سمير الشرفاوي / محاضرات في القانون الجوي / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٨٦ / ص١١٨ - انظر كذلك د. هاني محمد دويدار / قانون الطيران التجاري / دار الجامعة الجديد للنشر / الاسكندرية / ١٩٩٤ / ص١٦٥ .

(٦٧) د. ابو زيد رضوان / مصدر سابق / ص ٢١٧ - د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ١٩٨ - د. محمود سمير الشرفاوي / مصدر سابق / ص ١١٩ .

(٦٨) انظر محسن شفيق / مصدر سابق / ص ١٨٤ .

(٦٩) يعالج قانون النقل العراقي النقل البري بنوعيه النوع الاول (النقل بالسيارات) والنوع الثاني (النقل بالسكك الحديدية) ضمن الفصل الاول من الباب الثالث منه وتحديداً في المواد (٩٤-١٢٤) .

(٧٠) ان الاساس القانوني لهذه المسؤولية هو المادة (٢٠٢) من القانون المدني العراقي والتي تنص على انه : ( كل فعل ضار بالنفس من قتل او جرح او ضرب او اي نوع آخر من انواع الايذاء يلتزم بالتعويضات من احدث الضرر) وتقابلها المادة (١٧٨) من القانون المدني المصري .



وكذلك تنص المادة (٧٢٢٩) من القانون المدني العراقي وفي اطار المسؤولية عن البناء على أنه : ( لو سقط بناء واورث الغير ضرراً فأن كان البناء مائلاً للانهدام او فيه عيب ادى الى سقوطه وكان صاحبه قد نبه الى ذلك او كان يعلم بحالة البناء او ينبغي ان يعلم بها وجب الضمان ) . وتقابلها المادة ( ) من القانون المدني المصري .

(٧١) وبهذا الصدد ذهب القضاء في امريكا في قضية تتلخص وقائعها في ان احدى الركبات اصبحت بضرر داخل مباني المطار التابع لبلدية المدينة فرفعت دعوى على كل من البلدية وشركة النقل، ذهب القضاء الى مسؤولية شركة النقل لانها حائزة لمبنى المطار وهي المسؤولة عن اجراء اعمال الصيانة له. راجع قضية:

City of Knorville V. Balley, Delta Air Lines V. Baily ,U.S.ct. of App.  
٦th circ, April ٢٢, ١٩٥٥ Us.And can Av.Rep.٣٨٦.

(٧٢) انظر د. ثروت انيس / مصدر سابق / ص ٢٤٥- انظر كذلك د. محسن شفيق / مصدر سابق / ص ١٨٤- د. عبد الحي حجازي / العقود التجارية / القاهرة / ١٩٥٤ / ص ٢٦٦ .

(٧٣) وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عما يقع من اضرار للراكب خلال هذه المرحلة ، فقد اصدر القضاء عدة احكام تقرر ذلك . ومنها الحكم الصادر في قضية تتلخص وقائعها في ان احدى شركات الطيران كانت تنظم رحلات قصيرة بأجر من خلال طائرات هيلكوبتر معدة لهذا الغرض وفي احدى الرحلات لم يطفئ الطيار مراوح الطائرة استعداداً للرحلة التالية . وكان احد الركاب قد تباطأ في الخروج من الطائرة ، مما اضطر العامل الى تركه ، حيث اسرع في استقبال الفوج التالي من مدخل المطار الى الطائرة . لذلك اضطر الراكب الى شق طريقه بمفرده مغادراً جسم الطائرة واثناء ذلك ارتطم بأحدى مراوح الطائرة واصيب اصابات شديدة . اصدرت المحكمة حكمها بمسؤولية الناقل عن الاضرار التي اصابته الراكب ، اذ ان الناقل اخطأ في عدم تخصيص عامل لاصطحاب الراكب وعدم لفت انتباهه الى الخطر المحدق به - اظر حكم محكمة السين التجارية - ٣ آذار-١٩٥٢ - نقلاً عن د. ثروت انيس / مصدر سابق / ص ٢٤٦ .

(٧٤) ولا بد من القول انه بمجرد ان يدخل الراكب الى جسم الطائرة فإنه يكون في صميم منطقة الخطر الجوي أياً كانت حالة الطائرة . اي سواء كانت متأهبة للاقلاع او في مرحلة الاقلاع او اثناء تواجدها في الجو او في مرحلة الهبوط ، أو حتى اذا كانت واقفه على ارض المطار دون حراك بسبب الاخطار المحدقة بها نتيجة اقلاع وهبوط الطائرات الاخرى .

(٧٥) انظر بـ R.Rodiere-Droit des Transpostterrestres et aevien-٣ eme  
-ed -Paris-١٩٨١ P.٣٠٦

a. انظر كذلك د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٣١٧ -د. ابو زيد رضوان  
مصدر سابق / ص ٣١٢ .

(٧٦) انظر د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢٤٦ .

(٧٧) انظر د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢٤٧ .

(٧٨) انظر د. باسم محمد صالح / مصدر سابق / ص ٢٠٨ .

(٧٩) تنص هذه الفقرة على انه : (يُسأل الناقل عن الاضرار التي تُصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل . ويبطل كل اتفاق يقضي بأعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية ) .

(٨٠) انظر د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ١٩٨-١٩٩- انظر كذلك د. طالب حسن موسى / مصدر سابق/ ص ١٥٠ - د. فاروق احمد زاهر / مصدر سابق / ص ١٩٨ - د. هاني محمد دوريدار / مصدر سابق / ص ١٦٧ - د. سميحة القليوبي / مصدر سابق / ص ١٩٦ .

(٨١) انظر الاحكام المشار اليها لدى د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٢٤٨ - ص ٢٥١ .

(٨٢) د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٠٢ .

(٨٣) تتجسد هذه العمليات بالاتي :-

- أ- تقديم تذاكر السفر الى مكتب الشركة الناقلة .
- ب- الحصول على بطاقة صعود الى الطائرة .
- ت- اتمام الكشف على الامتعة .
- ث- الحصول على رقم المقعد في الطائرة .
- ج- المرور عبر نقطة مراقبة الجوازات والعملة .
- ح- الخضوع للتفتيش الذاتي .
- خ- الخضوع لتفتيش الامتعة الشخصية .
- د- اجتياز البوابة المؤدية الى الحافلة التي ستقل الركاب الى الطائرة .
- ذ- الركوب في الحافلة .
- ر- السير بالحافلة حتى الوصول الى جسم الطائرة .
- ز- الهبوط من الحافلة والصعود على متن الطائرة .
- س- للمزيد من التفصيل حول تفاصيل هذه القضية وقضايا اخرى صدرت فيها احكام مماثلة انظر د. فريد العريني / مصدر سابق ذكره / ص ٣٢٣ - ٣٢٨ .

(٨٤) انظر الحكم : U.S.D.App. ٢nd Circuit , ٢٧ March ١٩٩٠, Precitce, Dist Ct. E. D. N. Y ٢٨ Aug ١٩٩٠, ٢٢Ain ١٨, ٣٩٢ .

(٨٥) مشار اليه لدى محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٠٢ .

(٨٦) انظر د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٠٣ .

(٨٧) انظر د. عبد الرزاق السنهوري / شرح القانون المدني / ط١/مصادر الالتزام / دار احياء التراث العربي / القاهرة / ١٩٩٢ / ص ٨٥٩ - د. سليمان مرقس / دروس في المسؤولية / دار النشر للجامعات المصرية / القاهرة / ١٩٥٨ / ص ٩١ .

(٨٨) أنظر د. السنهوري / مصدر سابق / ص ٨٦٥ - د. محمد ابراهيم دسوقي / تقدير التعويض بين الخطأ والضرر / مطابع رمسيس / الاسكندرية / بلا سنة نشر / ص ٤٦٤-٤٦٥ - د. سليمان مرقس / المسؤولية في تقنيات البلاد العربية / القسم الاول / معهد البحوث والدراسات العربية / القاهرة / ١٩٧١ / ص ١٢٧ وما بعدها .

(٨٩) للدى الرجوع الى النصوص الخاصة بالمسؤولية العقدية في القانون المدني العراقي لم نجد نصاً يجيز التعويض عن الضرر المعنوي . وغاية الامر ان المادة (٢/١٦٩) من القانون المدني العراقي قد اشارة الى الخسارة الحالة والكسب الفائت كعنصرين للتعويض عن الضرر المادي فقط . الا ان المشرع العراقي قد عالج الضرر المعنوي ضمن النصوص الخاصة بالمسؤولية عن الفعل الضار اذ تنص المادة (١/٢٠٥) من القانون المدني العراقي على انه : (يتناول حق التعويض الضرر الادبي كذلك ، فكل تعد على الغير في حريته او في عرضه او في شرفه او في سمعته او في مركزه الاجتماعي او في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن التعويض ) . اما في القانون المدني المصري فقد تناول المشرع التعويض عن الضرر المعنوي في المادة (١/٢٢٢) حيث تنص : ( يشمل التعويض الضرر الادبي ايضاً ... ) .

(٩٠) انظر د. منذر الفضل / الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية / مجلة العلوم القانونية والسياسية / المجلد السادس / العدد الاول / بغداد / ١٩٨٧ / ص ٢٥٦ - ٢٥٧ - انظر كذلك د. سعدون العامري / تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية / بغداد / ١٩٨١ / ص ٩٨ - ص ٩٩ / د. عبد الرزاق عبد الوهاب / تعويض الضرر الادبي في القانون السويسري والقانون العراقي / مجلة القضاء / ع/٢٤ / س/٢٤ / بغداد / ١٩٦٤ / ص ٢٢ .

(٩١) فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٧٥ وما بعدها - د. محمود سمير الشرقاوي / مصدر سابق / ص ١٢٥ - د. رفعت فخري ابادير / مصدر سابق / ص ١٣٢ .

(٩٢) د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٧٩ - ص ٢٨٠ .

(٩٣) اذ ان عبارتي ( وفاة الراكب ) او ( جرح الراكب ) لاثيران اي صعوبة لوضوح مدلولها .

(٩٤) انظر م (٣٦) من اتفاقية وارشو .

(٩٥) انظر د. رفعت فخري ابادير / مصدر سابق / ص ٢١٧ .

(٩٦) انظر القضية : ( ١٩٧٣ (D.New) Mexico ٤٠٥ . ١٨. Aviation Cases- ١٢ مشار إليها لدى د.محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٨١-٢٨٣ .

(٩٧) وهي قضية ( بك ضد الخطوط الجوية الهولندية عام ١٩٧٧ ) .

هذا وتجدر الإشارة الى ان القضاء رفض التعويض عن الاضرار النفسية في الاحكام المتقدمة اذا كان الضرر النفسي مستقلاً عن الضرر الجسدي . اما اذا كان الضرر النفسي مرتبطاً بالضرر الجسدي , اي ان يكون الالم والضرر النفسي نتيجة مباشرة , لما اصاب الراكب من اضرار بدنية . وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن تعويض الضرر النفسي والبدني معاً . اما اذا اصاب الراكب اثناء الحادث الازهابي بأذى نفسي استتبعه , يعد ذلك , اصابته بأضرار جسمانية نتيجة لما كابده من اضطرابات واضرار نفسية , فلا محل , عندئذ , لتعويض اي من الاضرار النفسية او البدنية . انظر د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٨٦ .

(٩٨) انظر الحكم ( S.O.N.Y. ١٩٧٥ ) ٦٠٣ ( ١٣ Avi. ١٧ .

مشار اليه لدى د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٨٧-٢٨٨ .

(٩٩) الاحكام مشار اليها لدى د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٨٨-٢٩٠ .

١. أنظر دز ثروت أنيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٤٥١ .

(١٠٠) انظر د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / القاهرة / ص ١٥٤ - د. فاروق محمد زاهر / مصدر سابق /

ص ٢٧٢ / د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٠٨ .

(١٠١) انظر — Aeriene Responsabilite La Paris, ١٩٧٨, N.٧٧.P٢١٤.Tosi (Jean-Pierre)

د. ابو زيد رضوان / مصدر سابق / ص ٢٩٩ - د. فريد العريني / مصدر سابق / ص

٢٩٩ / د. محمد فريد العريني

/ مصدر سابق / ص ٢٩٢-٢٩٣ - د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٦٠-١٦١ .

(١٠٢) انظر نص المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارشو .

(١٠٣) انظر نص المادة (٢٤/اولاً وثانياً) من قانون النقل العراقي - انظر كذلك - د. سليمان مرقس/مصدر سابق / ص ١١٨ .

(١٠٤) د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٣٦٩ .

(١٠٥) انظر السنهوري / الوسيط / ج١/ ص ٩١٨-٩١٩ - د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٣٧١ - د. سليمان مرقس / مصدر سابق / ص ١١٥ .

(١٠٦) انظر د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٥٤٦ .

(١٠٧) انظر في المقصود بالفرنك الذهب وآلية احتساب قيمته النقدية بالتفصيل - د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٤٩-٢٨٥ .

(١٠٨) سنين الاحكام الخاصة بالاتفاق على حدود التعويض بعد قليل .

(١٠٩) وتجدر الاشارة الى ان الولايات المتحدة الامريكية قد انتقدت بشدة ومنذ واسط الثلاثينات من القرن الماضي مبدأ تحديد الحد الاعلى لمبلغ التعويض في حالة قيام مسؤولية الناقل الجوي ، ونادى الفقه والقضاء في امريكا الى رفع الحدود العليا على النحو الذي يجعلها تتناسب مع كرامة الانسان وادميته ، الامر الذي دفع اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني الى الدعوة الى عقد مؤتمر دولي في لاهاي لتعديل اتفاقية وارثو وما جاء بها من تحديد لمبلغ التعويض وبالفعل تم تعديل مبلغ التعويض الى (٢٥٠.٠٠٠) فرنك ذهب اي ما يعادل (١٦٦٠٠) دولار امريكي . ولم يحظ التعديل المذكور بتأييد واسع وهددت الولايات المتحدة بالانسحاب من الاتفاقية ولم يجز التصديق على بروتوكول لاهاي ، واثّر ذلك ثم التوقيع على بروتوكول مونتريال عام ١٩٦٦ ، الذي جعل الحد الاقصى هو (٧٥٠٠٠) دولار امريكي ، وعندئذ ، اعلنت الولايات المتحدة تراجعها عن الانسحاب من اتفاقية وارثو . ولكن يجب الاشارة الى ان اتفاق مونتريال لايسري الا اذا كانت نقطة القيام او الوصول او الرسو الجوي داخل الولايات المتحدة الامريكية. وللمزيد من التفصيل حول تطورات موقف الولايات المتحدة الامريكية في تقدير الحد الاقصى للتعويض انظر :

Finn Hjolsted ,Passanger Liability in international Carriage by Air , Lines of DeveLopment, in Essays in air Law , London , ١٩٨٢,P. ٩١-٩٧

انظر كذلك د. جلال وفاء محمدين / مصدر سابق / ص ١٣-٤٠ .  
(١١٠) انظر د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٩٦ . انظر د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٩٦ .  
(١١١) انظر نص المادة (٢٣) من اتفاقية وارثو .  
(١١٢) د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٦٦ - د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٩٧ .

(١١٣) انظر د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٧٤-١٧٦ - د. محمد فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٩٢-٢٩٥ .

(١١٤) انظر د. طالب حسن موسى / مصدر سابق / ص ١٧٦ .  
(١١٥) د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٤٨ - هذا او يطلق بعض الفقه على (الخطأ الارادي مصطلح (سوء السلوك

(١١٦) ويذهب بعض الفقه ، الى ادراج هذا الشرط بالنص الاتي : (اتجاه الارادة الى ارتكاب فعل ما أوالى الامتناع عن اداء واجب معين ) - د. فريد العريني / مصدر سابق / ص ٢٤٨ ونرى ان اتجاه الارادة الى ارتكاب فعل او امتناع عن فعل لا يؤدي الى قيام وصف الخطأ الارادي مالم تقترن بأرتكاب حقيقي للفعل او الامتناع بمعنى ان الارادة قد تتجه الى ارتكاب فعل او امتناع ولكنها تفشل في تحقيق ذلك - عندئذ فأن لامجال للقول بتوافر الخطأ الارادي لعدم نجاح الارادة في ارتكاب الفعل او الامتناع عن الفعل . لذلك نرى ان الصياغة التي اوردهاها للشرط تبدو اكثر دقة ووضوح .

(١١٧) نقلاً عن د. جلال وفاء محمدين / مصدر سابق / ص ٥٠ .

Bin Cheng – Wilful Miccorduct From Warsaw to the Hague and from Brssels to Paris, ٢ Annals of air and Space Law- ١٩٧٧-P.٧٤.

- William strock, Warsaw Convention, Article ٢٥ Wilful Miccondut, ٣١. Journal of Air Law and Commerce, ١٩٦٦-P.٢٩٤.

(١١٩) انظر الاحكام المشار اليها لدى د. جلال وفاء مجدين / مصدر سابق / ص ٥٤-٥٨ .

(١٢٠) انظر: Blad Kizzia, Liability of Air carriers for Injuries to Passengers Reslting from Domestic Hijacking and Related Incidents, Vol, Vol, ٤٦ Journal of Air Law and Commerce, ١٤٧,١٩٨٠,P.١٨٥.

وانظر القضايا المشار اليها لدى د. جلال وفاء مجدين / مصدر سابق / ص ٧٤ .

Cynthia Dokas, the Duty Warn in Aviation Law: A New Tort (١٢١) ١٠٣, VOL.٨ Journal of Human Rights ٢٢٧-٢٥٦, (١٩٩٠).

(١٢٢) هذا وقد صدر في امريكا قانون تأمين النقل الجوي (Air Transportation Security Art) والهدف منه هو توفير اقصى درجات الحماية للمسافرين من مخاطر الهجمات الارهابية حيث يقوم مكتب ادارة الطيران الفيدرالي FAA بتجميع المعلومات عن الاشخاص والجهات التي قد تستهدف مرفق الطيران في امريكا ، ويتم الاعلان عن تلك المعلومات من خلال مجلة امنية متخصصة يتم توزيعها على شركات الطيران الامريكية والسفارات الامريكية في مختلف الدول بغية التعاون مع شركات الطيران لاتخاذ الاحتياطات الامنية اللازمة لمواجهة تلك التهديدات .

انظر د. جلال وفاء مجدين / مصدر سابق ٧٨ .

(١٢٣) المدونة الثانية للمسؤولية ٣١٤ (The secad Restatement of Tort Section A(١) (a) (١٩٦٥)

(١٢٤) انظر الحكم الصادر في قضية :

Bullock and Grover C.V. Tamiani Trail Tours, Inc. ٢٦٦.F.٢d ٣٢٦, ١٩٥٩.

وكذلك الحكم الصادر في قضية :

Mark Quigler V. Wolson Line of Massachusettse, Inc. ١٥٤ N.E.٢d ٧٧(Mass ١٩٥٨)

مشار اليهما لدى د. جلال وفاء مجدين / مصدر سابق / ص ٨٣.

(١٢٥) انظر القضية :

Fleming V. Delta, ٤٥٩F. Supp. ٣٣٩(S.D.N.Y.١٩٧٣)

(١٢٦) انظر د. ثروت انيس الاسيوطي / مصدر سابق / ص ٥٨٤ .

(١٢٧) انظر الحكم الصادر في قضية :

Ross. V.Pan American . Airways , ٨٥ N.E.٢d ٨٨٠(١٩٤٩)

(١٢٨) الحكم مشار اليه لدى د. جلال وفاء مجدين / مصدر سابق / ص ١١٣-١١١٤ .

(١٢٩) انظر الحكم الصادر في قضية :

Alitalia-Libee Aeree Italiane, S.P.A.V.Lisi, ٣٩٠ U.S.٤٥٥(١٩٦٨).

وانظر ايضاً أحكام اخرى مشار اليها لدى د. جلال وفاء محمدين / مصدر سابق / ص ١١٧-١١٩ .

## المصادر

### اولاً - الكتب :-

١. ابن منظور / لسان العرب / دار المعارف / الاسكندرية / ج ٢ .
٢. د. ابو زيد رضوان / القانون الجوي / ط١/ القاهرة / ١٩٨٥ .
٣. د. احمد ابراهيم مصطفى / الارهاب والجريمة المنظمة / دار الطلائع للنشر والتوزيع / القاهرة / ٢٠٠٦ .
٤. د. احمد جلال عز الدين / الارهاب والعنف السياسي / ط١/ دار الحرية / القاهرة / ١٩٨٦ .
٥. د. احمد محمد رفعت / الارهاب في ضوء احكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٨٢ .
٦. د. باسم محمد صالح / القانون التجاري / القسم الاول / العاتك لصناعة الكتاب / القاهرة / ٢٠٠٩ .
٧. د. ثروت انيس الاسيوطي / مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن / ط١/ المطبعة العالمية / القاهرة / ١٩٦٠ .
٨. د. جلال وفاء محمدين / تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين / دار الجامعة الجديدة للنشر / الاسكندرية / بلا سنة طبع .
٩. د. رفعت فخري ابادير / القانون الخاص الجوي المغربي / القاهرة / ١٩٨٧ .
١٠. د. سعدون العامري/ تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية / ط١/ بغداد/ ١٩٨١ .
١١. د. سليمان مرقس / دروس في المسؤولية / دار النشر للجامعات المصرية / القاهرة / ١٩٥٨/ .
١٢. د. سليمان مرقس/ المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية / القسم الاول / معهد البحوث والدراسات العربية / القاهرة / ١٩٧١ .
١٣. د. سميحة القليوبي / القانون الجوي / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٨٩ .
١٤. د. صلاح الدين جمال الدين / ارهاب ركاب الطائرات / دار الفكر الجامعي / الاسكندرية / ٢٠٠٦ / .
١٥. د. صلاح الدين عامر / المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام / دار الفكر العربي / القاهرة / ١٩٧٧ .
١٦. د. طالب حسن موسى / القانون الجوي الدولي/ دار الثقافة للنشر والتوزيع / عمان / ٢٠٠٥ .
١٧. د. عاطف عبد الحميد حسن/ الارهاب والمسؤولية المدنية / دار النهضة العربية / القاهرة / ٢٠٠٦ .
١٨. د. عبد الحي حجازي / العقود التجارية / القاهرة / ١٩٥٤ .

١٩. د. عبد الرزاق السنهوري / شرح القانون المدني / مصادر الالتزام / ط١/ دار احباء التراث العربي / القاهرة / ١٩٥٢ .
٢٠. د. عبد الناصر حريز / الارهاب السياسي / دراسة تحليلية / مكتبة مدبولي / القاهرة / ١٩٩٦ .
٢١. د. عبد الهادي مصباح / الاسلحة البيولوجية والكيميائية بين الحرب والمخبرات والارهاب / ط١/الدار المصرية اللبنانية / القاهرة / ٢٠٠٠ .
٢٢. د. علي ابراهيم يوسف / الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير المبادئ / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٩٧ .
٢٣. د. فاروق احمد زاهر / تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي / جامعة الازهر / القاهرة / ١٩٨٥/ .
٢٤. د. فريد العريني / النقل الجوي الداخلي والدولي / دار المطبوعات الجامعية / الاسكندرية / ١٩٩٧/ .
٢٥. د. محسن شفيق / الوسيط في القانون التجاري المصري / ج ٦ / القاهرة / ١٩٥٦ .
٢٦. د. محمد ابراهيم دسوقي / تقدير التعويض بين الخطأ والضرر / مطابع رمسيس / الاسكندرية / بلا سنة طبع .
٢٧. د. محمد ظهري محمود / القانون المصري في مواجهة الارهاب / ط١/مكتبة الاهرام للبحث العلمي / القاهرة / ٢٠٠١ .
٢٨. د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي / القانون البحري والجوي / منشورات الحلبي / بيروت / ١٩٩٧ .
٢٩. د. محمد فريد العريني / القانون الجوي/ دار الجامعة الجديدة / القاهرة / ٢٠٠٤ .
٣٠. د. محمد مؤنس محب الدين / الارهاب في القانون الجنائي / دراسة مقارنة على المستويين الوطني والدولي / مكتبة الانجلو المصرية / القاهرة / ١٩٨٧ .
٣١. د. محمود مختار بربري/ قانون الطيران الجوي / دار النهضة العربية / القاهرة / بلا سنة طبع .
٣٢. د. هاني محمد دويدار / قانون الطيران التجاري / دار الجامعة الجديدة للنشر / الاسكندرية / ١٩٩٤/ .
٣٣. د. محمود سمير الشرقاوي / محاضرات في القانون الجوي / دار النهضة العربية / القاهرة / ١٩٨٦/ .

#### ثانيا - الرسائل والاطاريح الجامعية :-

١. احمد جلال عز الدين / الارهاب الدولي وانعكاساته على الامن القومي المصري / اطروحة دكتوراه / جامعة ناصر للعلوم العسكرية / القاهرة / ١٩٨٤ .
٢. حيدر حسين علي / الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات / رسالة ماجستير / كلية القانون / جامعة بابل / ٢٠٠٨ .

#### ثالثا- البحوث والمقالات :-

- ١- سمير الجسر/ الارهاب والمقاومة بين الشريعة والقانون / مجلة الدراسات القانونية / كلية الحقوق / جامعة بيروت العربية / العدد الاول / بيروت / ٢٠٠٣ .



- ٢- ضياء الدين صالح / المسؤولية المدنية في الملاحة الجوية عن الاضرار التي تصيب الغير على السطح / مجلس مجلس الدولة / السنة السابعة / ١٩٥٣ .
- ٣- د. عادل حسن واخرون / الارهاب والبيئة/ مركز بحوث الشرطة / اكااديمية الشرطة / القاهرة / ٢٠٠١ .
- ٤- د. عبد الرزاق عبد الوهاب / تعويض الضرر الادبي في القانون السويسري والقانون العراقي / مجلة القضاء / العدد الثاني / السنة الرابعة والعشرون / بغداد / ١٩٦٤ .
- ٥- د. عبد المطلب غانم / ندوة العنف والسياسة في الوطن العربي / مجلة السياسة الدولية / القاهرة / ١٩٨٦ .
- ٦- د. عبد الهادي السعيد عرفة / جرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ .
- ٧- د. محمد حسين مصيلحي / الارهاب - مظاهره واشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب/ بحث منشور على موقع الاسلام : [www. aL-islam.com](http://www.aL-islam.com).
- ٨- د. محمد فتحي عيد / وقع الارهاب في الوطن العربي / مجلة مركز الدراسات والبحوث العربية / اكااديمية نايف العربية للعلوم الامنية / الرياض / ٢٠٠٢ .
- ٩- د. منذر الفضل / الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية / مجلة العلوم القانونية والسياسة / المجلد السادس / العدد الاول / بغداد / ١٩٨٧ .
- ١٠- نور الدين هندواوي / السياسة التشريعية وجرائم الارهاب / بحث مقدم الى كلية الحقوق / جامعة المنصورة / ١٩٩٨ .

#### رابعاً- متون القوانين والاتفاقيات الدولية :-

١. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .
٢. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .
٣. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ .
٤. قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .
٥. قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .
٦. قانون مكافحة الارهاب العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٥ .
٧. قانون تعديل قانون العقوبات المصري رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ الخاص بجرائم الارهاب .
٨. القانون المدني الفرنسي الصادر عام ١٨٠٤ .
٩. قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر عام ١٩٢٤ .
١٠. قانون قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر عام ١٩٥٧ .
١١. قانون تعديل قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر عام ١٩٦٧ .
١٢. قانون تأمين النقل الجوي الامريكي .
١٣. مشروع قانون مكافحة الارهاب العراقي ٢٠١١ .
١٤. اتفاقية وارشو لتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي ١٩٢٩ .
١٥. بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ .
١٦. بروتوكول مونتريال ١٩٦٦ .
١٧. بروتوكول كواتيمالاسيتي ١٩٧٥ .
١٨. اتفاقية جنيف لتحريم وقمع الاعمال الارهابية ١٩٣٧ .

١٩. اتفاقية لاهاي لقمع الارهاب ١٩٧٠ .
٢٠. اتفاقية مونتريال لقمع الارهاب ١٩٧١ .
٢١. الاتفاقية الاوربية لمكافحة الارهاب ١٩٧٧ .
٢٢. الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب ١٩٩٨ .
٢٣. مشروع الاتفاقية الدولية لمكافحة الجرائم ضد الانسانية ١٩٨٨ .
٢٤. قرار الجمعية العامة للامم المتحدة رقم (٨) / الصادر في الدورة ٣٢/١٩٧٧ .

#### خامساً- المصادر باللغات الاجنبية :-

١-Allen William M., Transresipportation by air and the doctriane of saloguiture in ١٦ American Bar-١٩٣٠ .

٢-Bin Cheng – WilfulMiccon duct from Warsaw to the Hague and From Brussels to Paris, ٢ Annals of Air and Space Law-١٩٧٧.

٣-Blad Kizzia, Liability of air carriers for Injuries to Passengers Resulting From Domestic Hijacking and relatcd Incidents, Vol. A٦.Journal of Air

٤-Davis – Aeronatical Law-London-١٩٣٠. ٥-

Finn Hjolsted ,Passengess Liebility in Inter nation Carriag by Air, Liens of Development in Essays in Air Law, London, ١٩٨٢.

٦-Hariman, Carriage of Passengers by air, ١ Journal of Air Law ,١٩٣٠.

٧-J.Sesseli, Lanotion de dantedans La onvention de Uarsovie-١٩٦١.

٨- Kahn-Freund: The Law of Carriage by inland Transport-٤<sup>th</sup>ed .London-١٩٦٥. ٩-

Krauth, the Uniform state Aeronautical Liability Act, ٥Air Law Review, ١٩٣٨.

١٠- Par Ker, J. Brooks B.,The Warsaw Convention Limits, in XIV Journal of Air Law and commerce, ١٩٤٧.

١١- R.Rodiere-Droit des Transport terrestresetaerien- ٣eme-ed-Paris-١٩٨١.

١٢-Saldana Outilans La DafenceSociale Universalle Revue Internationale de Sociologie-Paris-١٩٢٥.

١٣- Tosi, Responsabiliteaerienne- Paris,١٩٦٢ .

١٤- Tosi, Jean-Pierre- La Responsabilite Aeriene Paris, ١٩٧٨

١٥- Tran-Tam: Grimes of Terrorism in cherif Bassiounia Treaty on International Griminal Low-Volume١ U.S. of America-١٩٧٣ .

١٦- UibonV.Frontier Air Lines, U.S.D.C. District of Wyoming, March ٢, ١٩٥٦

١٧- William Strock , Warsaw Convention, Article ٢٥, Wilfu IMicconductm ٣١ Journal of Air Law and Commerce, ١٩٦٦.