حدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن حوادث الإرهاب الجوي

The limits of Air carrier liability for dommages resulting from acts ofaerial terrorism



نعيمة تراعي [1] [*]،

[1] جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر

terrainaima@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2025/09/11 تاريخ القبول: 2025/11/13 تاريخ النشر: 2025/12/01

****

ملخص: يعتبر النقل الجوي في العصر الحديث عصب الحياة الاقتصادية و التجارية ، غير أن هذه الأهمية لم تحصنه من المخاطر والتهديدات الأمنية التي تهدد استمراريته، وتأتي ظاهرة الإرهاب الجوي في مقدمة هذه المخاطر التي أصبحت من أخطر التحديات التي تواجه الناقل الجوي والدول على حد سواء، حيث أثار هذا الواقع إشكالات قانونية عديدة أبرزها حدود مسؤولية الناقل في ظل الطابع الاستثنائي للأعمال الإرهابية، هذه المسؤولية الخاصة التي تتطلب معالجة قانونية أكثر توازنا بين حقوق الركاب من جهة ومصالح الناقل الجوي لضمان استمرار قطاع النقل الجوي وانتظام حركة الملاحة الجوية من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي، الإرهاب الجوي، الخطر الاستثنائي، دفع المسؤولية، الاتفاقيات الدولية.

Abstract:

In the contemporary era, air transport constitutes the backbone of economic and commercial life .Nevertheless,its fundamental importance has not rendered it immune from risks and security threats that jeopardize its continuity .foremost among these risks is the phenmenon of aerial terrorism,which has emerged as one of the most serious challenges facing both air carriers and states alike.this reality has generated a range of legal issues,most notably the scope of the carrier ‘s liability in light of the extraordinary nature of terrorist acts such liability,by its very nature,requires a more balanced legal framework_one that reconciles the rights of victims,on the one hand,with the legitimate interests of air carriers in ensuring the sustainability of the aviation sector and the regularity of air navigation ,on the othre.

Keywords : air carrier, aerial terrorism, extraordinary risk, exemption from, international conventions.

---

[*] المؤلف المرسل

مقدمة:

إن التطور التكنولوجي الهائل الذي يشهده العالم اليوم وما نتج عنه من ارتباط الدول فيما بينها في جميع المجالات الاقتصادية، السياسية، الاجتماعية، والثقافية جعل الجريمة أيضا تتطور وتصبح أكثر تنظيما وأوسع نطاقا، ولعل الجريمة الإرهابية أخطر هذه الجرائم على الإطلاق كونها تهدد السلم والأمن الدوليين، وبما أن العمليات الإرهابية ترتكب بقصد إحداث تأثير سيكولوجي أكثر منه مادي، وأنها تنطوي على إحداث حالة من الذعر وإشاعته على نطاق واسع، تم استهداف قطاع النقل الجوي بشكل مباشر باعتباره المجال الخصب لتحقيق هاته الأهداف، فأصبحت الأعمال الإرهابية من أخطر التهديدات التي تواجه الناقلين الجويين نظرا لجسامة الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها، والتأثير السلبي الذي يطال ثقة الركاب في سلامة النقل الجوي.

أمام هذا الواقع حاول المجتمع الدولي إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لمواجهة هذه الظاهرة وتنظيم مسؤولية الناقل الجوي، هذا الأخير الذي يكون ملزما بتأمين وضمان سلامة الركاب، فهو ملزم بإيصال المسافر من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليما معافى[1].

لكن قد تتعرض الرحلة الجوية لحوادث الإرهاب الجوي والتي لا دخل للناقل الجوي فيها وخارجة عن إرادته بحيث لا يمكن له توقعها أو التنبؤ بحدوثها.

من هنا نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي حد يمكن للناقل الجوي أن يتحمل المسؤولية عما يلحق المسافرين من أضرار عن حوادث الإرهاب الجوي أثناء عملية النقل الجوي؟

وتظهر أهمية دراسة هذا الموضوع نظرا للطابع الخاص لمسؤولية الناقل الجوي عن العمليات الإرهابية تبعا للطابع الخاص الذي تتميز به هذه الجريمة في حد ذاتها، ويرمي هذا البحث بلوغ الأهداف التالية:

- إعطاء تعريف محدد لمصطلح **الإرهاب الجوي**،
- تبيان مدى إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي،
- إظهار إلى أي مدى يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي.

---

[1] ومن بين أهم الاتفاقيات التي عملت على قمع الإرهاب الجوي ما يلي:

- **اتفاقية الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة** بطوكيو سنة 1963 .
- **اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات** بلاهاي سنة 1970.
- **اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني** بمونتريال سنة 1971 .
- **بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات** بمونتريال سنة 1977.
- **اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها سنة 1991.**

وستكون هذه الدراسة وفقا **للمنهج الوصفي التحليلي**، وذلك بالاعتماد على تحليل نصوص اتفاقيتي **وارسو ومونتريال** المتعلقتان بالموضوع، مع الاستئناس بالقانون الوطني رقم**06/98** المتعلق بالطيران المدني الجزائري كلما دعت الحاجة إلى ذلك.

وللإجابة عن الإشكالية المطروحة، ارتأينا تقسيم الدراسة إلى مبحثين:

المبحث الأول :الإطار المفاهيمي لظاهرة الإرهاب الجوي.

المبحث الثاني: انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي ووسائل دفعها.

المبحث الأول:

الإطار المفاهيمي لظاهرة الإرهاب الجوي

رغم شيوع استخدامه في مختلف المحافل الإعلامية والسياسية والقانونية إلا أن مصطلح "إرهاب" يعتبر من أكثر المصطلحات غموضا وصعوبة، كونه لا يزال محل خلاف وجدال بين الفقهاء، ومرد ذلك أن الإرهاب متغير ومتعدد الأشكال والدوافع والأهداف، مما حال دون الوصول إلى تعريف موحد له وتتجلى هذه الصعوبة بوضوح في مجال الطيران المدني الذي أصبح هدفا مباشرا للعمليات الإرهابية، ومن أجل صياغة آليات قانونية مناسبة لمواجهته والتصدي له وجب إعطاء تعريف دقيق يحدد مضمونه وأبعاده المختلفة **(المطلب الأول)** وتبيان مختلف صوره **(المطلب الثاني)**

المطلب الأول: تعريف الإرهاب الجوي

تعتبر عصبة الأمم أول من حاول إعطاء تعريف قانوني للإرهاب معتبرة إياه جريمة دولية وكان ذلك سنة 1943، عندما قام الانفصاليون الكروات باغتيال الملك اليوغسلافي "ألكسندر الأول" أثناء زيارته إلى فرنسا، حيث نتج عن هذه الجريمة مقتل وزير خارجية فرنسا واثنين من المدنيين، وبعد ذلك فرّ المجرمون إلى إيطاليا التي امتنعت عن تسليمهم إلى فرنسا[1].

الفرع الأول: التعريف اللغوي

الإرهاب لغة: رهب هي مصدر للفعل يرهب، أرهب، إرهابا، بمعنى يخيف، أخاف، إخافة، ويرعب إرعابا، استرهب يعني أخافه[2]، والرهبة هي الفزع والخوف[3]، علما أن المجمع اللغوي أقر كلمة إرهاب كمصطلح حديث باللغة العربية بمفردة أرهب بمعنى أخاف.[4]

---

[1] Ben Saul, the legal response of the league of nation to terrosin, journal of international criminal justice 4, 2006 p 79.

[2] وفي ذلك قوله تعالى ﴿وَاسْتَرْهَبُوهُمْ وَجَاءُوا بِسِحْرٍ عَظِيمٍ﴾ سورة الأعراف، الآية 116، وكذا قوله﴿وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهِبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ﴾ سورة الأنفال، الآية 60.

[3] ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، بيروت، لبنان سنة 1955، ص 1748.

[4] محمد الصالح العادلي، القانون الجنائي للإرهاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2003 ، صفحة 28.

أما مصطلح إرهابيون في المعجب الوسيط فهي كلمة تطلق على الأشخاص الذين يسلكون سبيل الإرهاب والعنف من أجل التخويف وإثارة الرعب لتحقيق أغراض سياسية[1].

الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي

لقد اختلفت أراء الفقهاء في تعريفهم للإرهاب، كل حسب الزاوية التي ينظر إليه من خلالها فهناك من عرّفه بالنظر إلى الوسائل المستخدمة وهناك من عرّفه بالنظر إلى الأهداف السياسية المبتغات من وراء هذا العمل.

إذ عرّفه الفقيه الفرنسي "Raymond Aron" كما يلي: الإرهاب هو العمل الإجرامي الذي يكون مقترنا بالعنف والرعب أو الفزع من أجل تحقيق هدف معين[2].

أما الأستاذ "Bouloc"، فقد عرفه كما يلي: هو عنف ذو طبيعة سياسية يتم ارتكابه ضد الأشخاص أو المؤسسات أو الأموال، بهدف قلب نظام الحكم أو الاعتراض عن بعض المظاهر السياسية للدولة[3].

أما على صعيد فقهاء العرب، فقد عرفه الأستاذ "عبدالعزيز سرحان" بأنه الاعتداء الحاصل على الأرواح والممتلكات سواء كانت عامة أو خاصة والتي تكون مخالفة للقانون الدولي العام ومختلف مصادره، فهو بذلك جريمة دولية أساسها مخالفة النظام العام[4].

أما الأستاذ "أحمد رفعت"، فقال بأن الإرهاب هو استخدام طرق عنيفة بغية نشر الخوف والرعب لإجبار مجموعة من الأفراد على اتخاذ موقف معين أو الامتناع عنه، فالإرهاب حسبه وسيلة وليست غاية.

نستنتج من خلال كل هذه التعاريف أن الإرهاب الجوي هو جريمة عابرة للحدود، تستخدم العنف والتهديد لتحقيق أغراض سياسية عقائدية وإيديولوجية تستهدف الملاحة الجوية وتتم على متن الطائرة أو باستخدامها.

الفرع الثالث: التعريف القانوني

لم تجمع التشريعات على تعريف موحد للإرهاب الجوي وهو ما يعكس نفس الصعوبة التي تحيط بتعريف مفهوم الإرهاب بشكل عام، فعند البحث في القوانين الداخلية للدول نجدها اكتفت بتحديد الأفعال التي تعتبر جرائم إرهابية في إطار الطيران المدني دون إعطاء تعريف دقيق له.

فمثلا القانون الأمريكي الصادر في 21 أكتوبر 2001 بعد أحداث 11-9-2001 عرفه كما يلي: " الإرهاب هو كل نشاط من شأنه إثارة الرعب أو قهر السكان المدنيين أو كل فعل ينتج عنه دمار شامل أو خطف أو اغتيال بهدف التأثير على سياسة الحكومة أو عملها"[1].

---

[1] حكيم غريب، مكافحة الإرهاب الجوي، دار الكتاب الحديثة، القاهرة، مصر، سنة 2013، صفحة 63.

[2] Raymond Aron, paix et guerre entre les nations, calmann, Lévy, paris, 2001, p 176.

[3] Bouloc, le terrorismes actuels de scnce criminelle, presse universitaire d'aisc-marsill, 1989, p 65.

[4] عبد العزيز سرحان، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1975، ص 184.

وبالنسبة للتشريع الجزائري فقد جاء في القانون 24-06(التعديل الأخير لقانون العقوبات) المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات الجزائري فإنه يعتبر عملا إرهابيا كل فعل من شأنه استهداف أمن الدولة والوحدة الوطنية وكذا استقرار المؤسسات الوطنية[2].

المطلب الثاني: صور الإرهاب الجوي

يتخذ النقل الجوي أشكال عديدة فقد يكون منتظما أو غير منتظم، وقد يكون داخليا أو دوليا، وفي جميع هذه الحالات قد يكون ناقلا للأشخاص أو للبضائع أو للبريد[3]، ومع تعدد هذه الأشكال تعددت الأعمال الإرهابية المهددة له وتنوعت صورها، ولعل أهم هذه الصور هو اختطاف الطائرات، تفجير الطائرات والاعتداء على سلامة الطيران المدني ومنشآته.

الفرع الأول: اختطاف الطائرات

يعتبر الاستيلاء غير المشروع للطائرات باختطافها أو قرصنتها من أكثر الأعمال الإرهابية شيوعا، خاصة مع أواخر الستينيات وإلى منتصف الثمانينات حيث بلغت حوادث اختطاف الطائرات ذروتها، والتي كانت تمثل ثلثي عدد حوادث الاختطاف على مستوى العالم في تلك الفترة لبواعث وأهداف سياسية تتعلق بصراعات دولية قائمة[4]، ويقصد باختطاف الطائرات قيام شخص أو عدة أشخاص بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران بصورة غير قانونية وتغيير مسارها، مستخدمين في ذلك شتى أنواع القوة والتهديد التي من شأنها إرغام قائد الطائرة للانصياع لأوامرهم.

ولمحاربة ظاهرة اختطاف الطائرات عمل المجتمع الدولي على إبرام العديد من الاتفاقيات أبرزها اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بلاهاي سنة 1970 واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني بمونتريال سنة 1971.

الفرع الثاني: تفجير الطائرات

من بين أهم صور الإرهاب الجوي تفجير الطائرات، إذ تعتبر أعمال التخريب بالتدمير التي تطال الطائرات من أخطر التهديدات التي تمس الأمن الجوي وذلك بالنظر إلى جسامة الخسائر البشرية والمادية التي

---

[1] بوقري سارة، كراش ليلى، مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ،المجلد الثامن ، العدد الأول، جامعة الأغواط، سنة 2024 ،ص887.

2 أنظر المادة 87مكرر من القانون رقم 06/24 المعدل والمتمم للأمر رقم156/66 المتضمن قانون العقوبات المؤرخ بتاريخ28 أفريل سنة 2024، الجريدة الرسمية عدد30.

[3] علي أحمد النعمان، المسؤولية للناقل الجوي للبضائع بين الهيئات العامة والمقتضيات الخاصة، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش المغرب، 2006، ص. 26.

[4]علي حسن الدويسري، جرائم الإرهاب الجوي، مجلة الحقوق، مصر، العدد 14، 2017، ص. 107.

تخلفها[1]، ويكون ذلك بوضع قنابل داخل الطائرة أو في أمتعة الركاب ليتم من خلالها تدمير الطائرة أثناء الطيران، وأبرز مثال على ذلك حادثة "**لوكاربي**" حيث تم تفجير طائرة تقل مدنيين من ألمانيا إلى أمريكا مرورا بلندن ونيويورك فوق بلدة لوكاربي في اسكتلندا بعد 38 دقيقة من إقلاعها مخلفة 270 قتيلا (259 كانوا على متن الطائرة و 11 كانوا على الأرض).

الفرع الثالث: الاعتداء على سلامة الطيران المدني منشآته

بالإضافة إلى اختطاف الطائرات وتدميرها هناك صور أخرى للإرهاب الجوي أهمها:

1. أعمال العنف التي تستهدف شخص على متن الطائرة شريطة أن تكون هاته الأخيرة في حالة طيران وأن يكون الجاني على متنها وأن يكون هذا العنف من شأنه تعريض سلامة الطائرة للخطر.[2]
2. اتلاف منشآت الملاحة الجوية: لقد نوهت المادة 1 ف د من اتفاقية مونتريال على هذه الجريمة التي قد ترتكب من قبل جماعة إرهابية شريطة أن تعرض سلامة الطيران للخطر وأن تكون الطائرة في حالة طيران.
3. الإدلاء بمعلومات كاذبة تعرض الطائرة للخطر وهي في حالة طيران، وقد نوهت المادة 1 ف هـ من اتفاقية مونتريال على هذه الجريمة شريطة أن تكون هذه المعلومات من شأنها تهديد سلامة الطيران المدني وأن تكون الطائرة في حالة طيران. علما أن الطائرة تعتبر في حالة طيران وفقا لاتفاقية طوكيو من اللحظة التي يتم تشغيل قوة المحرك للإقلاع.

المبحث الثاني:

انعقاد مسئولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي ووسائل دفعها

لفهم الإطار القانوني الذي ينظم علاقة الناقل الجوي بالراكب في ظل الظروف غير العادية والعمليات الإرهابية وجب تحديد شروط انعقاد مسئولية الناقل الجوي والتي لا تنعقد مسئولية الناقل الجوي دون توفرها (المطلب الأول)، بالإضافة تبيان الوسائل التي يمكن للناقل التمسك بها لتكون سببا لدفع مسؤوليته والإعفاء منها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

تعبر شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي الأساس الذي تبنى عليه المسؤولية والتي يتمكن القاضي من خلالها تعويض الضحية، هذه الشروط التي رسمت الاتفاقيات الدولية معالم واضحة لها ووضعت قواعد مشتركة لها بين الدول، أهمها أن يكون الحادث الإرهابي مرتبط بالنقل الجوي (الفرع الأول)، أن يقع

---

[1] مصطفى الدبوسي، مسؤولية النقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي،مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانوني المجلد14، العدد01، سنة 2021، ص323.

[2] انظر المادة 1 ف 1 من اتفاقية لاهاي لسنة 1970، اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المؤرخة في 16 ديسمبر 1970 في لاهاي، والتي دخلت حيز التنفيذ في 14 أكتوبر 1971.

حادث الإرهاب الجوي أثناء فترة النقل (الفرع الثاني)، أن ينتج عن هذا الحادث ضرر يصيب الراكب بضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أن يكون الحادث الإرهابي مرتبط بالنقل الجوي

لانعقاد مسئولية الناقل الجوي عما يصيب الركاب من ضرر لابد من توفر شرط الحادث، هذا الأخير الذي ظهر اختلاف بين الفقهاء لتعريفه، في حين ضبط تعريفه المشرع الجزائري بموجب المادة 93 من القانون 98-6 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل والمتمم، إذا عرف الحادث أنه كل واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة والتي قد يحدث من خلالها إما: تحطم الطائرة واختفائها أو أن يسفر عن وفاة شخص على متن الطائرة أو إصابته بجروح خطيرة أو وقوع أضرار جسيمة للطائرة من شأنها أن تقلل مقاومتها وأدائها عند الطيران مما يتطلب تصليحا هاما.

لكن السؤال الذي يثار هنا هل عمليات الإرهاب الجوي تدخل ضمن مفهوم "حادث" أو بمعنى آخر إلى أي مدى يعتبر الإرهاب الجوي حادثا يسأل عنه الناقل الجوي؟.

إذا كان الأمر المسلم به هو أن وقوع حادث أدى إلى الإخلال بضمان السلامة شرط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، فإنه لاعتبار الإرهاب الجوي حادثا يسأل عليه الناقل ووفقا لاتفاقيتي وارسو ومونتريال سيما المادة 17 منهما توجب أن يكون الحادث الإرهابي مرتبطا بعملية النقل الجوي، بمعنى مرتبطة بنشاط الناقل أي أثناء أداء الناقل لواجباته والتزاماته المنبثقة عن عقد النقل الجوي، بغض النظر عما إذا كانت هذه الأضرار الحاصلة بخطأ من الناقل أم لا[1]، كما تعتبر أعمال القرصنة وكذا عملية اختطاف الركاب من صالة المطار أو احتجازهم قبل صعود الطائرة أو النزول منها من قبيل الحادث الذي يسأل عنه الناقل الجوي.

الفرع الثاني: أن يقع حادث الإرهاب الجوي أثناء فترة النقل

طبقا للاتفاقيات الدولية [2]وكذا القانون الوطني[3] فإنه يجب أن يقع الحادث خلال فترة النقل أي على متن الطائرة أو أثناء عملية صعود الركاب إلى الطائرة ونزولهم منها، وبالتالي فإن أي حادث يقع خارج الفترة التي يكون فيها الراكب تحت إشراف الناقل ووصايته لا يسأل عنه الناقل الجوي وهذا ما أكدته المادة 145 من القانون 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني، حيث نصت صراحة على الناقل مسؤول عن الأضرار والخسائر التي تصيب الراكب شريطة أن تكون هذه الأخيرة حدثت على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول، لكن عمليا أثار تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط جدلا واسعا فجاءت المطالبات القضائية تنادي بضرورة التوسع في تحديد نطاق عمليات الصعود والهبوط في حوادث النقل الجوي من

---

[1]. أنظر المادة 17من إتفاقية وارسو 1929.

[2] انظر المادة 17 من اتفاقية وارسو، والمادة 17 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال.

[3] القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 48.

أجل تقرير حماية أكبر للراكب ليشمل فترة تواجد الركاب داخل مبنى المطار، ومن بين أبرز القضايا التي تصدت للتفسير الضيق لعمليتي الصعود والهبوط قضية TWA – DAYv، وتتلخص وقائع هذه القضية في قيام مجموعة من الإرهابيين بإلقاء ثلاث قنابل يدوية على الركاب أثناء تواجدهم في صالة الترانزيت بمطار هلنكون بأثينا أثناء عملية التفتيش من قبل السلطات اليونانية، مما خلف سقوط العديد من الركاب بين قتل وجرحى، حيث قضى القضاء الأمريكي بمسؤولية الناقل الجوي متصديا لدفع شركة الطيران المتمثل في نفيها لمسؤوليتها كون الركاب كانوا خارج عمليات الصعود والهبوط وقرر أن عمليات الصعود والهبوط تشمل كافة الإجراءات المتعلقة بالركوب والنزول من الطائرة.[1]

وحسنا ما جاء به القضاء الأمريكي لأنه من الأنسب أن تشمل عمليات الصعود والنزول من الطائرة كل الإجراءات التي يحتاجها المسافر أثناء عملية النقل الجوي، توافقا مع نطاق التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، خاصة مع تزايد مخاطر العمليات الإرهابية التي تقع في مباني المطارات.

الفرع الثالث: أن ينتج عن هذا الحادث ضرر يصيب الراكب بضرر

لتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي، لا يكفي وقوع حادث غير مألوف أثناء فترة النقل الجوي، بل يجب أن يترتب عن ذلك الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 17 من إتفاقية وارسو، وكذا المادة 17 من اتفاقية مونتريال واللتان نصتا على أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر قد يلحق بالراكب.

إلا أن هذه المادة أثارت جدلا واسعا حول طبيعة الضرر الموجب للتعويض ومدى شمول الأذى البدني والإصابة الجسدية للضرر المعنوي لكن مع ازدياد عمليات القرصنة الجوية وحوادث اختطاف طائرات والعمليات الإرهابية واحتجاز الرهائن وما يخلفه من أضرار نفسية واضطرابات عصبية جراء ذلك، ازدادت الدعاوى المعروضة على القضاء المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية فتباينت الأحكام لقضايا مماثلة مما يستدعي تعديل المادة 17 من اتفاقية مونتريال والنص صراحة على تعويض الأضرار النفسية.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد حسم الجدل القائم حول تفسير مصطلح الأذى البدني الوارد في نص المادة السابقة الذكر ونص صراحة على قابلية التعويض عن الضرر المعنوي وذلك من خلال نص المادة 145 من القانون 98 -6 المتضمن قانون الطيران المدني التي عدد من خلالها الأضرار التي تكون محلا للتعويض وذكر من بينها الضرر النفسي مستعملا عبارة "الضرر الذي يصيب المدارك العقلية" كما أنه قام بموجب نفس القانون وبالضبط في المادة 221 منه بالنص على عقوبة السجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات لمرتكبي أعمال القرصنة والتي تنتج عنها أضرار نفسية وعقلية.

---

[1] .مفرح مطلق السبيعي، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة، العدد4، سنة2020، ص271.

إذن ما تم استنتاجه من خلال هذا العنصر أنه لقيام مسؤولية الناقل الجوي يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين حدوث الضرر وفعل الناقل الجوي فقد تنعدم الرابطة السببية لقيام سبب أجنبي وبالتالي يمكن للناقل أن يتحلل من المسئولية وهذا ما سنراه في العنصر الموالي .

المطلب الثاني: دفع مسئولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

يستند الإعفاء من المسؤولية على الأساس الذي تقوم عليه، فإذا كانت المسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ فإن الإعفاء منها يكون بإثبات إنتفاء الخطأ، أما إذا كانت المسؤولية تقوم على أساس المخاطر فإن الاعفاء منها يتم بالتدليل على ارتداد الضرر إلى أحد الأسباب التي يحددها القانون.

وقد تضمنت المادتين 148و 149 من القانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري أحكام إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، واللتان نصتا على أن الناقل الجوي لا يكون مسؤولا في حالة إثباته أنه قام باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتجنب الضرر، أو أنه استحال عليه هو وتابعيه اتخاذها، كما يمكن استبعاد المسؤولية في حالة إثبات خطأ المضرور ،علما أن فحوى هاتان المادتان جاء مطابق تماما لما ورد في نصي المادتين 20 و 21 من اتفاقية وارسو.

الفرع الأول: الوسائل الطبيعية لاستبعاد مسؤولية النقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

وتتمثل هذه الوسائل في اتخاذ التدابير الضرورية (أولا)، واتباع إجراءات معينة أثناء عملية النقل (ثانيا).

أولا: اتخاذ الناقل كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، بما أن مسؤولية الناقل الجوي وتابعيه قائمة على أساس الخطأ المفترض فإنه بإمكانه دفع المسؤولية عنه بدحض هذه القرينة، وذلك بإثبات أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية هو وتابعوه[1] من أجل تفادي وقوع الضرر، ولتفسير عبارة التدابير الضرورية تبنى الفقه ثلاث نظريات:

1. **نظرية التفسير الحرفي:** حيث يرى أصحاب هذه النظرية بالتفسير الحرفي لعبارة تدابير ضرورية، والتي تعني لديهم أن كل التدابير التي إذا اتخذها الناقل الجوي تمنع حدوث الضرر، إلا أن هذا التعبير قد تم استبعاده كونه ينقص من مضمون المادة 20 من اتفاقية وارسو، التي تتضمن وسيلتين لدفع المسؤولية - اتخاذ التدابير القانونية، أو استحالة اتخاذها- وبالتالي ينقص من غرض الاتفاقية ككل المتمثل في إقامة التوازن بين مصلحة الناقل الجوي والركاب.[2]

[1] يقصد بتابع الناقل الجوي كل الأشخاص الخاضعين له مباشرة، حيث يتلقون الأوامر منه، وهم: قائد الطائرة، المضيفات على متنها، أعضاء طاقمها، والعمال المكلَّفون بحفظ البضاعة وشحنها ورصها، عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر،سنة 1976،ص 170.

[2] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2009، ص 109.

2. **نظرية التفسير الموسع:** يرى أصحاب هذا الاتجاه بضرورة تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيرا موسعا، بحيث تشمل كل التدابير التي تتطلبها العناية المعقولة في النقل، وتقاس هذه المعقولية بمعيار الناقل الحريص[1]، وبالتالي إذا أراد الناقل دفع المسؤولية، فعليه إقامة الدليل على أنه بذل العناية المعقولة في تنفيذه لالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وأنه جهز الطائرة تجهيزا كاملا.
3. **نظرية التفسير المضيق:** تشبه هذه النظرية الثانية، فبالإضافة إلى ضرورة إثبات الناقل أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، عليه أيضا إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث[2] وبالتالي فإن هذه النظرية تشدد المسؤولية على الناقل بحيث تحمله المسؤولية حتى في الحالات التي يظل فيها سبب الحادث مجهولا.

مما سبق نستنتج أن التدابير الضرورية هي بذل الناقل الجوي كل ما في وسعه هو وتابعيه من عناية معقولة وجميع إجراءات الأمن المعمول بهاو التي من شأنها تفادي وقوع الضرر، لهذا فإننا نرى أن النظرية الثانية هي الأنسب لتعريف هذا المصطلح.

ثانيا: إتباع الناقل إجراءات معينة أثناء عملية النقل لدفع مسؤوليته عن حوادث النقل الجوي.

لتأمين عناصر النقل الجوي وتقليل حجم الخسائر الناتجة عن حوادث الإرهاب الجوي قامت منظمة **الإيكاو** بوضع قواعد وإجراءات أوجبت على الناقل الجوي القيام لضمان سلامة الرحلة الجوية.

فقبل إقلاع الطائرة يجب عليه التأكد من صلاحيتها للطيران وخلوها من المتفجرات أو أي مواد من شأنها أن تساعد في عمليات الإرهاب الجوي كما يجب عليه القيام بعمليات التفتيش قبل إقلاع الطائرة من قبل أشخاص قادرين على استخدام معدات الأمن بتفتيش كل الركاب والتأكد من هويتهم وأمتعتهم ومستودع الطائرة.

كما يجب عليه القيام بتحذير الركاب في حالة وجود خطر محدق يهدد سلامة الرحلة الجوية، حيث يلتزم بتحذيرهم وإبلاغهم بالمعلومات التي تلقاها ولهم حرية إلغاء الرحلة، حيث أنه وبموجب المادة 6من إتفاقيةطوكيو1943 ومن أجل تقليص مخاطر الاعتداءات الإرهابية فلقائد الطائرة سلطات واسعة من بينها إمكانية إتخاذ إجراءات القسر الضرورية ضد أي شخص قد ارتكب أو شرع في ارتكاب الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى من هذه الاتفاقية.

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، الطبعة الأولى، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، سنة2006، ص 320.

[2] عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 109.

كما منحت المادة 08من نفس الإتفاقية صلاحية التدخل واتخاذ ما يلزم من تدابير ردعية ضد أي راكب قد يرتكب أو يشرع في إرتكاب أي فعل من شأنه تهديد أمن الطائرة وسلامة الركاب والأموال على متنها[1]

الفرع الثاني: الوسائل الإستثنائية لدفع مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي.

وتتمثل هذه الوسائل في استحالة اتخاذ التدابير الضرورية(أولا) وخطأ الراكب (ثانيا).

أولا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية

لقد نصت المادة20من إتفاقية وارسو كما أشرنا سابقا على أن الناقل يدفع بمسؤوليته عن التعويض للأضرار التي تصيب الركاب في حالة إثباته أنه إستحال عليه وعلى تابعيه إتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر وبالتالي إذا أثبت أن الحادث الإرهابي وقع في ظروف يستحيل معها اتخاذ أي إجراء وقائي أو الحيلولة دون وقوعه بحيث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وبالتالي في هذه الحالة يعتبر الحادث الإرهابي قوة قاهرة و يعفي الناقل من المسؤولية كليا، وذلك لانعدام رابطة السببية [2].

"إذ أعفت الناقل من مسؤوليته اتجاه barboni v air France وهذا ما قضت به محكمة باريس في " الضرر الذي حصل لهذا المسافر حيث أنه ونتيجة لتلقي إنذار بوجود قنبلة على متن الطائرة تم إخلاء الطائرة بواسطة أجهزة الإنقاذ الموجودة على متنها حيث قضت المجكمة بأن الناقل معفى من مسؤوليته نتيجة ظروف السرعة الضرورية لهذا الإخلاء التي جعلت الناقل في استحالة مطلقة من أجل اتخاذ أي إجراء آخر[3].

ثانيا: خطأ المضرور

لقد نصت المادة 21 من إتفاقية وارسو صراحة على أن خطأ المضرور يعتبر سببا لدفع مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف منها، لأن خطأ الراكب يعتبر إخلالا بالإلتزام القانوني الملقى على عاتق الشخص المتمثل في بذل العناية اللازمة من أجل المحافظة على السلامة الشخصية[4] .

ولكن شريطة أن يكون هذا الخطأ هو السبب في حدوث الضرر الذي أصابه أما إن لا فلا تأثير له في مسؤولية الناقل الجوي.

أما إذا كان هذا الخطأ قد ساهم جزئيا في تحقق الضرر فهنا تقسم المسؤولية بين الراكب والناقل بحيث يتم تحقيق مسؤولية الناقل الجوي.

---

[1] .مصطفى الدبوسي ،المرجع السابق'ص354و ص355 .

[2] دماندة محمد، دفع مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، سنة2011/2010،ص135.

[3] مصطفى الدبوسي، المرجع السابق، ص 357.

[4] René Rodiére,Le régime légal de l'obligation de sicurité due par les transportreurs leurs voyageurs, j.c.p.1952,p130 .

إذن يتحمل الناقل (شركة الطيران) المسؤولية عن الإرهاب الجوي إذا تم إثبات تقصير أمني من جانبه كعدم تفتيش الركاب والحقائب والإخلال بإجراءات السلامة المعمول بها وطنيا ودوليا أما إذا أثبت أنه قام بكل التدابير الضرورية وأنه إتبع جميع الإجراءات المعتمدة من قبل الدولة و منظمة الطيران المدني وأن هذا الحادث الإرهابي لم يكن بخطأ أو إهمال منه بل كان مفاجئ وخارج عن السيطرة، فإن هذا الحادث يعد قوة قاهرة ويعفى الناقل من المسؤولية عن كل الأضرار الناتجة عنه مهما بلغت درجة جسامتها.

خاتمة:

بعدما ساد الاعتقاد قبل الستينيات بأن الإرهاب الجوي من الحوادث التي يستحيل على الناقل الجوي دفعها أو الوقاية من مخاطرها، حتى ولو بذل العناية الكافية لذلك، وبالتالي كان يُبرَّأ من المسؤولية المدنية تجاه أي عمل إرهابي، وهو ما كان يقرره القضاء في أحكامه معتبرا الإرهاب من أعمال التخريب التي لا يمكن للناقل الجوي دفعها مهما بلغت درجة عنايته وحرصه ،لكن سرعان ما تلاشى هذا الاعتقاد بعدما أصبح قطاع النقل الجوي مستهدفا من قبل الإرهاب وهدفا ثمينا له، حيث كثرت العمليات الإرهابية الجوية، وأصبح لزاما على الناقل الجوي أن يتوقع في كل رحلة جوية حوادث مماثلة، وعليه اتخاذ كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة لدرء آثار هذه الحوادث ومواجهتها ضمانا لسلامة الرحلة الجوية، لهذا وجب البحث عن السبل الكفيلة التي توفر كافة صور التعويض وجبر الأضرار الناشئة عن هذه الحوادث،هذه الأخيرة التي تقتضي أن يكون معيار تحديد مسؤولية النقل الجوي معيارا استثنائيا يختلف من حيث طبيعته وظروفه، إذ أنه في غالب الأحيان تتجاوز قدرات وإمكانيات الناقل الجوي مهما بلغت درجة حيطته وحذره، ولهذا فهي مسؤولية ذات طبيعة خاصة.

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع، توصلنا إلى النتائج التالية:

- إن اتفاقيتي وارسو ومونتريال قد وضعتا أسسا عامة لمسؤولية النقل الجوي، غير أنهما لم تنظما حالات الأعمال الإرهابية بشكل مفصل، مما ترك الأمر لتفسير الفقه وتقدير القضاء.
- التشريع الجزائري بدوره يفتقر إلى نصوص صريحة تخص مسؤولية الناقل الجوي عن الاعتداءات الإرهابية، وهو ما يدفع القضاء إلى الاعتماد على المبادئ العامة والمصادر الدولية لسد هذا الفراغ.
- مع انتشار ظاهرة الإرهاب الجوي وتعدد الاعتداءات الواقعة على المسافرين داخل المطارات، لم يعد تفسير عبارة الصعود والهبوط من الطائرة يتناسب مع هذا الواقع.
- يعتبر الخطأ أساس مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب، إذ يجب عليه أخذ كل التدابير اللازمة لمواجهة الحوادث الإرهابية المحتملة.
- الناقل الجوي غير ملزم بالتعويض عن الأضرار التي قد تصيب الركاب جراء الاعتداءات الإرهابية في حالة تحذيرهم بوجود تهديد إرهابي محتمل.

لذا توصي الدراسة بما يلي:

- وجوب إعطاء تعريف دولي موحد لمصطلح "إرهاب"، من أجل تمييزه عن غيره من أعمال العنف الأخرى التي قد تختلط به.
- على الدول إجراء تحديث مستمر لتشريعاتها الجنائية المتعلقة بهذه الجريمة مسايرة لسرعة تطورها وتداعياتها الخطيرة وتبني ملحق إضافي لاتفاقية مونتريال ينظم هذه المسألة، وتحدد بدقة مفهوم "الحادث الجوي"، مع ضبط تعريف مصطلح إرهاب جوي، ويضع قواعد دقيقة لتوزيع المسؤولية بين الدولة والناقل والجهات الأمنية.
- على الناقل الجوي الاستعانة بنظم الأمن الوقائي الذي يكون لديه القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب الجوي من خلال المعلومات الاستخباراتية، وإلا عد مخلا بالتزامه الأساسي الذي يرتبه عقد النقل الجوي وهو التزامه بضمان السلامة.
- على الناقل الجوي القيام بتحذير المسافرين من احتمال وجود خطر إرهابي قد تتعرض له الرحلة، ويكون ذلك كتابة على ظهر تذكرة السفر، حتى يتسنى لهم الاختيار بين السفر أو إلغاء الرحلة.
- على المشرع الجزائري إدراج نصوص قانونية خاصة بالإرهاب الجوي ضمن قانون الطيران المدني، تكون في مستوى تطورات التهديدات الإرهابية وتعقيداتها.

قائمة المراجع:

أولا:المراجع باللغة العربية

1/ الكتب:

_ ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، بيروت، لبنان سنة 1955.

_ حكيم غريب، مكافحة الإرهاب الجوي، دار الكتاب الحديثة، القاهرة، مصر، سنة 2013.

_ عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 1976.

_ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2009.

_ محمد الصالح العادلي، القانون الجنائي للإرهاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2003 .

_ مفرح مطلق السبيعي، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة، العدد 4، سنة2020.

_ ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة و المقتضيات الخاصة، الطبعة الأولى، المطبعة والوراقة الوطنية مراكش، سنة2006.

2/ المقالات:

_ علي حسن الدويسري، جرائم الإرهاب الجوي، مجلة الحقوق، مصر، العدد 14، سنة2017.

_ مصطفى الدبوسي، مسؤولية النقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي،مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية،ا لمجلد14، العدد01، سنة 2021.

_ بوقري سارة، كراش ليلى، مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ،المجلد الثامن العدد الأول، جامعة الأغواط، سنة 2024 .

3/ الرسائل الجامعية:

_ دماندة محمد، دفع مسؤولية الناقل الجوي، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، سنة2011/2010.

4/ الإتفاقيات الدولية:

_ إتفاقية وارسو لسنة 1929، اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة وارسو في 10/12/ 1929.

_ اتفاقية لاهاي لسنة 1970، اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المؤرخة في 16 ديسمبر 1970 في لاهاي، والتي دخلت حيز التنفيذ في 14 أكتوبر 1971.

_ اتفاقية مونتريال لسنة 1999، اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال في 1999/05/28.

5/ القوانين:

_ القانون رقم 06/98 المؤرخ في 1998/06/27 المتضمن قانون الطيران المدني، جريدة رسمية عدد 48.

_ القانون 06/24المؤرخفي 28أفريل 2028المعدل والمتمم للأمر 2024/66 جريدة رسمية عدد30 .

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

Ben Saul, the legal response of the league of nation to terrosin, journal of international criminal justice 4, 2006 .

Raymond Aron, paix et guerre entre les nations, calmann Lévy, paris, 2001 .

Bouloc, le terrorismes actuels de scnce criminelle, presse universitaire d’aisc-marsill, 1989.

René Rodiére,Le régime légal de l’obligation de sicurité due par les transportreurs leurs voyageurs,j.c.p.1952 .