



طبيعة الضرر وحدود التعويض في ضوء أحكام النقل الجوي الدولي للأشخاص:

دراسة في التشريع القطري والاتفاقيات الدولية

د. ياسين الشاذلي¹ ، د. نزال الكسواني⁽²⁾

¹ جامعة قطر – كلية الحقوق (قطر) yassin_shazly@hotmail.com

² جامعة قطر – كلية الحقوق (قطر) nkisswani@qu.edu.qa

تاريخ القبول: 2020/11/15

تاريخ الاستلام: 2020/02/15؛

ملخص:

سعت الاتفاقيات الدولية المعنية بتوحيد بعض قواعد مسؤولية الناقل في عمليات النقل الجوي الدولي إلى إرساء التوازن بين النظم القانونية المختلفة، وذلك لضمان انضمام أكبر عدد من الدول إلى هذه الاتفاقيات، بغية تحقيق التوحيد الدولي لضمان ازدهار وتطور صناعة الطيران وعمليات النقل الجوي. وقد ترتب على هذا الأمر، تخلي الاتفاقية عن نهج التوحيد التام، حيث أنها استخدمت العديد من المصطلحات دون أن تورد لها تعريفاً مضبوطاً ومحدداً، تاركة المجال للتشريعات الوطنية لتحديد الإطار الملائم لتلك المفاهيم. وقد نجم عن هذا التوجه اختلاف بين التشريعات الوطنية – وهو ما يخالف صراحة غايات التوحيد التي تهدف لها اتفاقيات النقل الجوي الدولي – خاصة في ضوء اختلاف اللغة التي صيغت بها هذه الاتفاقيات، و لعلّ من أبرز تلك الأمثلة؛ مصطلح الضرر الذي يلتزم فيه الناقل الجوي بتعويض المسافرين في حالة الوفاة، أو الإصابة، أو أي أذى بدني آخر يُصيبه على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود والهبوط. وسوف تعالج هذه الدراسة التفسيرات المختلفة لطبيعة الضرر، خاصة فيما يتعلق بإمكانية تعويض الراكب عن الأضرار المعنوية الناجمة عن الحادث الجوي. كما سنتناول بالبحث والتحليل، تجاوز حدود التعويض في حال الخطأ الإرادي للناقل أو أحد تابعيه، والذي استند إليه القضاء المقارن من أجل ضمان توفير الحماية الشاملة للمسافر عن كافة الأضرار التي قد تصيبه أثناء عمليات النقل الجوي الدولي، وهو ما يعتبر مسلكاً متشدداً اتجاه مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: الحادث الجوي، اتفاقية وارسو، اتفاقية مونتريال، الضرر النفسي، الخطأ الإرادي للناقل.

مقدمة:

تُعَدُّ مسألة تحديد مسؤولية الناقل الجوي من الأمور التي مهَّدت إلى تطور صناعة الطيران¹. ومن المفيد القول، إنَّ الفقه في هذا السياق يتَّجه إلى اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان، ذلك أنَّه عقد يتَّصف بعدم تكافئ أطرافه، إذ عادة ما يُعتبر فيه الناقل في مركز أقوى من الطرف الآخر. ولعلَّ ما يُؤكِّد صحة هذا المزمع، هو انفراد شركات النقل بتنظيم شروط العقد وأحكامه، في حين يقتصر دور المسافر على قبول هذه الشروط وأحكامها أو رفضها، خاصة أنَّه عادة لا يعلم بشروط العقد إلَّا بعد استلامه لتذكرة السفر. وبالتالي، فإنَّ قبوله لهذه الشروط يعتبر ضرباً من الإذعان. و بالإمكان القول أيضاً في ذات السياق الناظم، إنَّ صور حماية المسافر باعتباره الطرف المذعن تتحدَّد بأمرين²، هما: الأمر الأول: الحماية التشريعية، و التي تتمثَّل من خلال وضع المشرع القطري لقيود تحدِّ من تعسُّف الناقل، عندما أشار في المادة 203 من قانون التجارة القطري إلى بطلان الشرط الذي يُعفي الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافر. كما نصت اتفاقية وارسو في المادة 23 على اعتبار كلِّ شرط يقرر إعفاء الناقل، أو تخفيض التعويض عن الحد الأدنى، باطلاً وكأن لم يكن.

الأمر الثاني: الحماية القضائية، وتتمثَّل أساساً في جواز الحكم ببطلان الشروط التعسفية، أو التخفيف منها وذلك لمصلحة المسافر باعتباره الطرف المذعن. كذلك الحكم لمصلحة الطرف المذعن عند تفسير العبارات الغامضة في العقد؛ أي تفسيرها بصورة غير ضارة بمصلحة المسافر، وهذا ما أكدته المادة 107 من القانون المدني القطري رقم 22 لسنة 2004 على أنه " في عقود الإذعان يفسر الشك في مصلحة الطرف المذعن دائماً كان أو مديناً".

وقد استقر الفقه والقضاء على أنَّ مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب خلال عملية النقل تستند على العقد المبرم بينهما، وبالتالي تعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية وليست تقصيرية. وعلى ذلك، يلتزم الناقل بسلامة الركاب أثناء عملية النقل وايصاله إلى النقطة المتفق عليها، فيعَدُّ حينها النقل سالماً.

وقد اختلفت التشريعات في تحديد مصدر هذا الالتزام، فقد ذهب التشريع الفرنسي والقطري والمصري إلى اعتباره التزاماً عقدياً بتحقيق غاية، وبالتالي فإنَّه يتحقَّق بمجرد الإخلال به من طرف الناقل؛ أي أنَّ الناقل يلتزم استناداً إلى المسؤولية العقدية، مادام أن الخطأ وقع من جانب الناقل. أما إذا أثبت الناقل أن الضرر الحاصل للمسافر كان نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المسافر، فحينها يستطيع إعفاء نفسه من المسؤولية. أما في النظام الانجلو - أمريكي، فإنه يعتبر التزاماً تقصيرياً بوسيلة أو ببذل عناية، ويعتبر الناقل مسؤولاً، في حال استطاع المسافر إثبات تقاعس الناقل في أخذ الحيطة والحذر في تنفيذ ما التزم به³.

وقد نصت المادة 17 من معاهدة وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929م، على مسؤولية الناقل عن أيِّ ضرر يلحق الراكب في حالة الوفاة، أو الجرح، أو أي أذى بدني؛ سواء حدث الضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول من الطائرة. إذ أنَّ تحديد فترة مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب المسافر تكون مرتبطة بزمانيَّة وقوع الحادث المنشئ للضرر؛ سواء تمَّ على متن الطائرة، أو أثناء عملية الصعود أو النزول. وبالتالي، فقد توسَّعت الاتفاقية

في تحديد فترة المسؤولية وعدم اقتصرها على مرحلة وجود المسافر على متن الطائرة، بل شملت أيضا اتصال المسافر بالطائرة، وذلك أثناء عملية الصعود أو النزول، على اعتبار أنّ المسافر قد يتعرض للمخاطر أثناء هذه العمليات⁴.

وتجدر الإشارة، إلى وجود اختلاف حول المسؤولية بين الدول المشاركة في مؤتمر وارسو، حيث ذهبت الدول التي تتبع النظام اللاتيني إلى اعتبار أنّ التزام الناقل هو التزام عقدي، وبالتالي لا يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية إلا إذا استطاع إثبات أنّ الضرر ناتج عن خطأ الراكب أو سبب أجنبي. في حين ذهبت الدول التي تتبع النظام الانجلو أمريكي إلى اعتبار أساسه أنّ التزام الناقل هو التزام بوسيلة، وبالتالي فإنه لا يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب إلا استناداً إلى فكرة الخطأ التقصيري. وقد حرص مؤتمر وارسو على التوفيق بين النظامين، حيث اعتبرت الاتفاقية الناتجة عنه، أنّ التزام الناقل عن سلامة الراكب هو التزام بوسيلة، إلا أنها نقلت عبء الإثبات من الراكب إلى الناقل⁵.

مشكلة البحث وأهميتها

نظراً إلى اختلاف اللغة المستخدمة في صياغة اتفاقيات النقل الجوي الدولي، وعدم وضعها لتعريفات محدّدة، فقد قام جدل حقيقي بخصوص تحديد مفهوم الضرر الذي يُسأل عنه الناقل في حال وقوع الحادث الجوي، والذي قد ينجم عنه وفاة الراكب أو إصابته. ولعلّ السبب في ذلك، هو استخدام واضعي اتفاقية وارسو لمصطلح بالفرنسية؛ وهو **"lesion corporelle"** والذي تمّ ترجمته إلى اللغة الإنجليزية بمصطلح **"bodily injury"**، وهو الأمر الذي أدى إلى إثارة مدى مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن الأضرار النفسية غير البدنية التي قد تصيبه.

وعلى الرغم من الأحكام التي أوردتها الاتفاقية بخصوص مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب الراكب من جراء عملية النقل الجوي، إلا أنّ البعض يذهب إلى أنّ هذه النظرية أغفلت تحديد المقصود بالضرر، وهل يقصد به الضرر الجسدي والضرر المعنوي الذي يلحق الراكب من جراء عملية النقل الجوي. وقد تباينت أحكام المحاكم حول التعويض عن الضرر، فذهب القضاء الألماني إلى عدم الحكم بأيّ تعويض عن الضرر المعنوي، باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه. في حين استقر القضاء الأمريكي على الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي الناتج عن الصدمة العصبية التي قد تصيب الراكب نتيجة الإرهاب والتهديد، وحالة الرعب والقلق التي قد تصيب الراكب نتيجة احتجازهم كرهائن داخل الطائرة المختطفة⁶.

كما تشدّد القضاء الأمريكي فيما يتعلق بطلبات التعويض المستحقة خاصة فيما يرتبط بالأضرار التي قد تصيب المسافرين، وذلك نظراً لتدّمر الفقه والقضاء الأمريكيين من مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي الذي وضعته اتفاقية وارسو لسنة 1929، وحافظت عليه اتفاقية مونتريال لعام 1999 بخصوص توحيد بعض قواعد مسؤولية الناقل الجوي. إنّ هذا الأمر دفع القضاء الأمريكي إلى التخلي عن مبدأ تحديد المسؤولية، والحكم على الناقل الجوي بكامل التعويض في حال ثبوت الخطأ الإرادي من قبله، أو عدم قيامه بتسليم تذكرة السفر إلى المسافرين. ومن المفيد الإشارة في ذات السياق، أنّ خضوع النقل الجوي للاتفاقية التي تقرّ مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، وذلك على سند أنّ مبدأ تحديد المسؤولية يتعارض مع المبادئ الدستورية الأمريكية التي تحافظ على كرامة الإنسان وأدميته⁷، وأيضاً على التفرقة بين النقل الجوي الداخلي بالولايات المتحدة الأمريكية أو النقل الجوي الدولي غير الخاضع لاتفاقية تحديد المسؤولية الدولية، هما الحالتان اللتان لا يتقيّد فيهما القضاء الأمريكي بحدود المبالغ القصوى للتعويض، وذلك على خلاف النقل الجوي الخاضع لاتفاقية تحديد المسؤولية⁸.

إنَّ أهمية الإجابة عن هذه التساؤلات، تكمن في كونها المعيار الذي يُؤجبه يتمّ تحديد مقدار التعويض المنصوص عليه في ضوء تلك الاتفاقيات الدولية المعنية بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

منهجية البحث

سوف نعتمد في هذا البحث على المنهج التحليلي، وذلك بغية رصد التطبيقات القضائية فيما يتعلق بطبيعة الضرر الموجب للمسؤولية للنقل الجوي الدولي في عمليات نقل الأشخاص. وسوف نتبع في هذا البحث كذلك المنهج الوصفي عند الحديث عن التشريع القطري وتنظيمه لمسألة التعويض وحدوده في حالات النقل الجوي الداخلي، مقارنة بما هو معتمد في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

تقسيم

بما أنَّ الضرر الذي يُصيب الراكب يخوله الحق في التعويض، إلّا أنَّ هذا التعويض مرتبط بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي. وعلى ذلك، سنقوم بدءاً باستعراض النصوص القانونية المرتبطة بحدود التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب في كل من حالات الناقل الجوي الداخلي والدولي. أما المبحث الثاني، فسوف نخصّصه إلى بيان طبيعة الضرر الذي لم تعرفه الاتفاقيات الدولية المتتابة.

المبحث الأول:

حدود التعويض عن الضرر في النقل الجوي الداخلي والدولي

سعت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية إلى تحقيق ضرب من التوازن بين المسافرين والناقل من أجل الحفاظ على حقوق المسافرين من جهة، وضمان تقدم ضمان صناعة الطيران من جهة أخرى. وقد أقامت تلك التشريعات مسؤولية موضوعية على عاتق الناقل - اعتماداً على نظرية تحمل التبعة - تجعله مسؤولاً طالما وقع ضرر للراكب نتيجة حادث وقع على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود والهبوط. إلّا أنَّ هذا النظام للمسؤولية يرتبط بحدود قصوى للتعويض لا يمكن تجاوزها، إلا إذا ارتكب الناقل أو تابعوه ما يعرف باسم الخطأ العمدي أو الإداري.

المطلب الأول: حدود التعويض في التشريع القطري

يُعتبر مبدأ تحديد المسؤولية من الأمور التي تساعد على حقوق الناقل والمسافر⁹. وقد حدّدت المادة 224 من قانون التجارة القطري الحدّ الأقصى للتعويض في حالات النقل الجوي الداخلي، حيث نص على أنه "لا يجوز في حالة النقل الجوي للأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل الجوي مبلغ مائة وخمسين ألف ريال، بالنسبة إلى كل راكب إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ. وفي حالة نقل الأمتعة أو البضائع لا يتجاوز التعويض مبلغ مائة وخمسين ريالاً عن كل كيلو جرام، ومع ذلك إذا قدم المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل إقراراً خاصاً بقيمتها أو أهميتها ودفع ما قد يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة المبينة في الإقرار إلا إذا أثبت الناقل أن هذه القيمة تجاوز القيمة أو الأهمية الحقيقية للأمتعة أو البضائع. وفي حالة ضياع أو هلاك أو تلف جزء من طرد أو بعض محتوياته يحسب الحد الأقصى

للتعويض على أساس الوزن الإجمالي للطرد كله، ما لم يؤثر ذلك في قيمة طرود أخرى تشملها نفس الرسالة فيراعى أيضاً وزن هذه الطرود.

وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به لكل راكب عن تلك الأشياء على مبلغ ثلاثة آلاف ريال".¹⁰

والهدف من هذا النص، هو إقامة التوازن بين المسؤولية الموضوعية للنقل الجوي والتي تقوم على وقوع الضرر أثناء وجود الركاب في النطاق الزماني والمكاني للحدث الجوي، ومن ناحية أخرى حق الراكب أو المضرور في الحصول على تعويض مناسب. أما المادة 225 من قانون التجارة القطري، فقد سلب حق الناقل في التمسك بالحد الأقصى للتعويض في حال ثبوت الخطأ المهني الجسيم سواء من الناقل أو أحد تابعيه، حيث نصت على أنه "لا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في المادة السابقة، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين، فيجب أن يثبت أيضاً أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".¹¹

وقد نصت المادة 226 من قانون التجارة القطري على أنه "إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل، جاز له أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في المادة (224) من هذا القانون، إذا أثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منه أثناء وبسبب تأدية وظيفته. ويجب أن لا يتجاوز مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود. ومع ذلك لا يجوز لتابع الناقل أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض إذا ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانبه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث ضرر".¹²

ومن أجل ضمان حماية الراكب، وتأكيد التزام الناقل بضمان سلامة الركاب، نصت المادة 227 من قانون التجارة القطري على أنه "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في المادة (224) من هذا القانون. ومع ذلك لا يشمل هذا البطلان الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها في حالة هلاك الشيء محل النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه".¹³

حصرت المادة 222 من قانون التجارة القطري الحالات التي يكون فيها للناقل الجوي - تحديداً في حالات النقل الجوي الداخلي - الدفع بالإعفاء من المسؤولية، حيث نصت على أنه "1- لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب. 2- وإذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة، جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر، أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفف التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي".¹⁴ ويتم تحديد القوة القاهرة وشروطها بالرجوع إلى التشريعات الوطنية.¹⁵

ومما سبق، يتضح لنا أنّ نص المادة سالفة الذكر لم تمنح الناقل الحق في الإعفاء من المسؤولية بخصوص حالات الوفاة أو الإصابة للراكب، إلاّ عن طريق إثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب. وتجدد الإشارة، إلى أنّ المشرع القطري لم يجعل من الأسباب السابقة قرينة قاطعة على إعفاء الناقل من المسؤولية، حيث أجاز للراكب إثبات عكس ذلك. وبمعنى آخر، يستطيع الراكب أن يدحض تمسك الناقل بالقوة القاهرة أو الخطأ الشخصي للراكب، حيث له أن يقيم الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب القوة

القاهرة أو أنها لم تكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة - وهو ما يعرف بالخطأ المشترك - يخفّض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي.

وتجدر الإشارة، إلى أنّ تقادم دعوى المسؤولية هو تقادم قصير، حيث تنص المادة 230 من قانون التجارة القطري على ما يلي: "يسقط الحق في رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بمرور سنتين من يوم بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه، أو من يوم وقف النقل".¹⁶

كما نصت المادة 20 من اتفاقية وارسو على أنه: "1- لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

2- ولا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحظة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة من كافة الوجوه الأخرى لتفادي وقوع الضرر".

يتّضح من نص المادة السابقة، أنّ الناقل يُعفى من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب الركاب إذا اتخذ الناقل وتابعوه جميع التدابير والاحتياطات لتحقيق سلامته. كما يُعفى الناقل وتابعوه من المسؤولية في حال استطاعتهم إثبات أنّ الضرر كان نتيجة لقوة القاهرة أو حادث فجائي لم يستطع الناقل تجنبه.¹⁷

المطلب الثاني: حدود التعويض في الاتفاقيات الدولية

وضعت اتفاقية وارسو¹⁸ حداً أقصى للتعويض، حيث نصت المادة 22 على أنه: "في حالة نقل الأشخاص تكون

مسئولية

الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره 125 ألف فرنك على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة عائدات دورية (مرتب) فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يحدد المسؤولية مبلغاً أكبر".

و يلاحظ، أنّ مبلغ الحد الأقصى الجديد المتفق عليه للتعويض في حال حدوث الضرر ليس مبلغاً جزافياً، بحيث أنه يستحق بصورة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر. وبمعنى آخر يلتزم الناقل إذا تجاوزت قيمة الضرر الذي لحق بالراكب مبلغ الحد الأقصى المقرر قانوناً، فإنّ الناقل يلتزم بدفع إضافة إلى المبلغ المحدد قانوناً، المبلغ المتبقي من قيمة الضرر الفعلي شريطة ألا يزيد المبلغان على الحد الأقصى الجديد الذي كان قد التزم به.¹⁹

وقد كانت هناك عدة محاولات لزيادة مبالغ التعويض نظراً لتطور حركة الطيران، وزيادة معادلات الأمن والسلامة -

خاصة بعد تهديد الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو²⁰ - حيث تمّ إبرام بروتوكول لاهاي لعام 1955 والذي رفع

الحد الأقصى للتعويض للمسافر المضرور أو ورثته لمبلغ 16600 دولار أمريكي، وقد أصبح هذا البروتوكول سارياً من أول أغسطس 1963. وفي عام 1966 نجحت المنظمة الدولية للطيران المدني (IATA) في عقد مؤتمر دولي في فبراير 1966 في مدينة مونتريال في كندا بحضور 59 دولة، وقد انبثق عن هذا المؤتمر اتفاق مونتريال المؤقت، والذي أقر نظرية المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي بجعلها مسؤولية مطلقة بلا خطأ، مع استفادة الناقل بميزة تحديد المسؤولية. كما تمّ زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يستحقه المسافر في حالة الوفاة أو الضرر البدني إلى مبلغ 75 ألف دولار أمريكي. ومن هذا المنطلق تم اقتراح بروتوكول جواتيمالا لاسيتي لعام 1971 بمبادرة أمريكية لإحداث تعديلات جديدة على اتفاقية وارسو، يقضي بإقرار فكرة التعويض

التكميلي الذي يستحق للمسافر في حدود 100 ألف دولار، إلا أن هذا البرتوكول لم يحقق نجاحاً ملموساً نظراً لعدم تصديق الولايات المتحدة الأمريكية عليه.

وهذا ما دفع منظمة الايكاو في عام 1975 إلى اقتراح بروتوكول مونتريال 3 الذي أقر احتساب التعويض وفق نظام حقوق السحب الخاصة، وهي عبارة عن وحدة حسابية يتم تقويمها على أساس اختيار عملات 16 دولة، ويقيم مسؤولية الناقل على أساس المسؤولية الموضوعية مع رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 100 ألف وحدة سحب خاصة، وهو ما يوازي 117 ألف دولار أمريكي للمسافر الواحد في حالة الوفاة أو الضرر البدني، كما أجاز البرتوكول للدول الأعضاء نظام تعويض تكميلي في نطاق إقليمهم،

وقد نصت الفقرة 1 من المادة 21 من اتفاقية مونتريال²¹ لعام 1999 على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب، حيث أنها لا تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، دون الحاجة لإثبات من قبل الناقل، إذ يكفي حدوث الضرر على متن الطائرة، أو أثناء ركوب الطائرة، أو النزول منها. ومن جهة أخرى، لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، إذا أثبت ما يلي:

أ. أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه.

ب. أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.²²

وقد ألزمت اتفاقية مونتريال لعام 1999 التزام الناقل بالدفع في حال وقوع الضرر دون إبطاء، وقد أكدت ذلك المادة 28 من الاتفاقية سالفه الذكر، حيث ذكرت أنه " في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة راكب أو إصابته، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق".

كما نصت المادة 21 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أن قيمة الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، يمكن تقسيمها إلى قسمين، يقوم كل منهما على أساس مختلف للمسؤولية²³، حيث نصت المادة أعلاه على أن طرق دفع المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها، على النحو التالي:

الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاص عن كل راكب، تكون مسؤولية الناقل الجوي عنه مسؤولية موضوعية، بحيث يسأل الناقل عن هذه الأضرار مسؤولية مطلقة، ولا يجوز له أن يدفع مسؤوليته أو أن يحد منها. أما بالنسبة للأضرار الواردة في المادة 20، فيمكن للناقل دفع المسؤولية عنه في حال استطاع إثبات أن الضرر أو الإسهام في حدوثه، قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية، بما في ذلك الفقرة 1 من المادة 21.

أما الفقرة 2 من المادة 21، والتي حددت أنه في حالة تجاوز قيمة الأضرار 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة تكون المسؤولية مسؤولية شخصية، تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل. إلا أن الاتفاقية لا تشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية أن يقيم الدليل - سواء هو أو تابعوه - بأنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لتلافي وقوع الضرر، وإنما أجازت له دفع مسؤوليته بأحد الأسباب الآتية:

- 1- أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه.
- 2- أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

المبحث الثاني

طبيعة الضرر محل التعويض

حدّدت المادة 17 من اتفاقية وارسو حالات الضرر التي يشملها التعويض أثناء نقل الراكب، وهي الوفاة أو الجرح أو أيّ أذى بدني آخر يلحق الراكب. ويشترط أن يكون الضرر راجعاً إلى سبب منشئ له، وهو ما أشارت له اتفاقية وارسو بالحادث؛ وهو ما يعني أن يكون الضرر الحاصل للمسافر ناتجاً عن واقعة خارجية ومستقلة عنه، وفي نفس الوقت مرتبطة بالاستغلال الجوي. وبالتالي، يثور التساؤل حول ما إذا كان الضرر يشمل المسافر الذي يصاب بذبحه صدرية، أو الذي يتم الاعتداء عليه من قبل مسافر آخر²⁴.

وكما ذكرنا يوجد شرطان لاعتبار الناقل مُخلاً بالتزامه بضمان سلامة الراكب، إلا أنّ هذه المسؤولية لا تقوم إلا في حالة وجود ضرر لحق بالراكب. ويلاحظ أنّ اتفاقية وارسو لم تحدّد ما هو المقصود بالضرر، وما هو نوعه، حتى يعتبر الناقل مسؤولاً عنه، إلا أنّ الراجح هو تطبيق القوانين الوطنية في هذا الشأن²⁵. ومن هذا المنطلق، توسّع القضاء الأمريكي في مفهوم الضرر محلّ المسؤولية.

المطلب الأول: التوسع في التعويض في نطاق المسؤولية الموضوعية للناقل

الفرع الأول: التعويض عن الأضرار النفسية

ذهب العديد من العلماء إلى تقسيم الضرر النفسي وفقاً للتصنيف الصادر من منظمة الصحة العالمية (WHO)، بالإضافة إلى تصنيف الجمعية الأمريكية للطب النفسي. وتقوم هذه التصنيفات على التمييز بين الاضطرابات العصبية والتخلف العقلي. وتعدّ أكثر الاضطرابات النفسية التي تؤثر على المسافرين أثناء ركوبه الطائرة، هي تلك الاضطرابات الحاصلة بعد الصدمة جرّاء الحوادث الجسيمة والفجائية.

وينشأ هذا الاضطراب النفسي نتيجة وقوع حادث يُعرّض حياة الشخص إلى الهلاك أو الأذى الجسيم، مما يؤدي إلى عدم قدرة الشخص على التحمل. وينتج عن هذه الاضطرابات العديد من السلوكيات التي قد تؤثر بالسلب على حياة الأشخاص كالاكتئاب بأنواعه، والاضطرابات الذهنية والشخصية والجسدية. ويمكن القول، إنّ اضطرابات ما بعد الصدمة لها تأثيرات سلبية على المسافر الذي يصاب بها، حيث أنّها تجعله غير قادر على التعامل مع الآخرين، ومن ثمّ عدم رغبته في الانخراط في المجتمع الذي يعيش فيه. ويرى البعض الآخر أنّ تحديد مفهوم الضرر في ضوء اتفاقيات النقل الجوي، لا بدّ أن يكون وفقاً للتشريعات الوطنية.

كما أنّ هناك نوع آخر من الأضرار التي قد تصيب المريض النفسي، ومنها الأضرار الجسدية والنفسية. ويرى بعض العلماء أنّ الاضطرابات الجسدية التي ينتج عنها أمراض نفسية لها تأثير على العقل. أما بالنسبة للأضرار المالية، فإنّها تتمثّل أساساً في تكلفة العلاج من هذه الأمراض .

إنّ مسؤولية الناقل الدولي عن الأضرار النفسية التي قد تصيب الركاب أساسها طبيعة جسامة الأخطار التي يُحدثها النقل الجوي، علاوة على فداحة الأضرار التي تُصيب الركاب أثناء حصول حوادث أثناء عملية النقل.

و من المفيد الإشارة، إلى أنّ الدول حاولت التصدي إلى هذه الصعوبات، من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية وارسو لعام 1929، واتفاقية مونتريال لعام 1999.

أما بخصوص الإرهاب ضد الطائرات، فقد سعت الدول إلى إبرام الاتفاقيات الدولية لقمع هذا العنف، منها اتفاقية لاهاي لعام 1970 المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.

ويثور التساؤل عن مدى نص الاتفاقيات الدولية على قواعد قانونية خاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية والجسدية التي قد تصيب الركاب أثناء النقل الجوي. وقد اختلفت الآراء في هذه المسألة، فذهب البعض إلى عدم إلزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية، استناداً إلى ما ورد من ألفاظ وعبارات في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو، والتي اعتبرت أنّ الناقل الجوي الدولي مسؤول عن الأضرار الجسدية، حيث نصت على أن الناقل يسأل "في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر". وبالتالي، فإنّ الناقل الجوي لا يُسأل إلا عن الضرر الجسدي دون النفسي. كما يؤكد أصحاب هذا الرأي ذلك، من خلال المقارنة بين ما ورد من ألفاظ وعبارات في المادة 17، وما جاء بالفقرة 1 من المادة 2 من اتفاقية برن المنظمة للمسؤولية في النقل الدولي بالسكك الحديدية، التي نصت صراحة على تعويض الناقل للركاب عن الضرر الجسدي والنفسي الذي قد يُصيبهم في صورة وقوع حادث. في حين نصت اتفاقية وارسو على الضرر البدني دون النفسي، ممّا يعني عدم شمول الضرر النفسي بالتعويض .

أما الاتجاه الثاني، فقد ذهب إلى القول بضرورة التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية، من خلال تقديم تفسير أوسع لعبارة الضرر الواردة في المادة 17 من اتفاقية وارسو. حيث اعتبر أصحاب هذا الرأي، أن الضرر لا ينصرف إلى الضرر البدني، وإنما ينصرف أيضاً إلى الضرر النفسي. كما ذهب أصحاب هذا الاتجاه أيضاً، إلى أنّ المقصود من عبارة الضرر التي تضمنتها المادة 17 من اتفاقية وارسو، يُقصد بها في الفقه الفرنسي ذلك الضرر الذي يلحق شخص المصاب، و هو ضرر نفسي، إلى جانب الضرر الجسدي .

الفرع الثاني: التعويض عن الحادث الإرهابي

لقد شاع مؤخراً استخدام الطائرات في تنفيذ الأعمال الإرهابية، بما يهدّد سلامة الركاب وانتظام حركة الطيران²⁶. ومن المعلوم، أنه لا يوجد اتفاق دولي موحد حول مفهوم الإرهاب ، حيث أنّ هذا الأمر تتنازعه التجاذبات السياسية والصراعات الفكرية والمذهبية. ولقد كانت أولى تلك المحاولات، هي محاولة عصبة الأمم في عام 1934 عند مناقشة مشروع اتفاقية لمنع الإرهاب والمعاقبة عليه. وعلى الرغم من أنّ هذه الاتفاقية اعتمدت في نهاية المطاف عام 1937، فإنّها لم تدخل حيز النفاذ حتى اليوم²⁷.

ولقد عرّفت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998²⁸ الجريمة الإرهابية بأنها: " أي جريمة أو شروع فيها ترتكب تنفيذاً لغرض إرهابي في أي من الدول المتعاقدة أو على رعاياها أو ممتلكاتها أو مصالحها يعاقب عليها قانونها الداخلي ". أما المادة (2) من ذات الاتفاقية فقد استبعدت من تعريف الجريمة الإرهابية، التالي: "

أ - لا تعد جريمة حالات الكفاح بمختلف الوسائل، بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان من أجل التحرر وتقرير المصير وفقاً لمبادئ القانون الدولي، ولا يعتبر من هذه الحالات كل عمل يمس الوحدة الترابية لأي من الدول العربية. ب - لا تعد أي من الجرائم الإرهابية المشار إليها في المادة السابقة من الجرائم السياسية. "

أما اتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لمكافحة الإرهاب لعام 2004، فقد عرّفت الفقرة (2) من المادة الأولى منها، الإرهاب بأنه: " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به، أيّاً كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الممتلكات العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر ". أما الجريمة الإرهابية، فقد عرفت في المادة الأولى بأنها " هي أي جريمة أو شروع فيها ترتكب تنفيذاً لغرض إرهابي في أي دولة متعاقدة أو على ممتلكاتها أو مصالحها أو على رعاياها أو ممتلكاتهم يعاقب عليها قانونها الداخلي، وكذلك التحريض على الجرائم الإرهابية أو الإشادة بها ونشر أو طبع أو إعداد محركات أو مطبوعات أو تسجيلات أيّا كان نوعها للتوزيع أو لاطلاع الغير عليها بهدف تشجيع ارتكاب تلك الجرائم. ويعد جريمة إرهابية تقديم أو جمع الأموال أيّا كان نوعها لتمويل الجرائم الإرهابية مع العلم بذلك. "

وعلى صعيد التشريع القطري الداخلي، عرفت الفقرة (2) من المادة الأولى من المرسوم بقانون رقم (11) لسنة 2017

بتعديل بعض أحكام القانون رقم (3) لسنة 2004 بشأن مكافحة الإرهاب، العمل الإرهابي بأنه: " كل استعمال للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع في الداخل أو الخارج، بغرض تعطيل أحكام الدستور أو القانون أو الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر أو الإضرار بالوحدة الوطنية، إذا أدى ذلك أو كان من شأنه أن يؤدي، إلى إيذاء الناس أو تسبب الرعب لهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة، أو الصحة العامة، أو الاقتصاد الوطني، أو المرافق أو المنشآت أو الممتلكات العامة أو الخاصة أو الاستيلاء عليها أو عرقلة أداؤها لأعمالها، أو منع أو عرقلة السلطات العامة عن ممارسة أعمالها أو وفقاً للمعاهدات والاتفاقيات التي صادقت عليها الدولة ". أما الجريمة الإرهابية، فقد عرفت في الفقرة (1) من ذات المادة، بأنها: " كل جريمة منصوص عليها في هذا القانون وكل جنائية منصوص عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر، ترتكب باستخدام إحدى وسائل الإرهاب أو بقصد تحقيق أو تنفيذ عمل إرهابي أو بقصد الدعوة إلى ارتكاب أي جريمة مما تقدم أو التهديد بها. "

كما أورد المشرع القطري في الفقرة (3) من المادة الأولى من القانون سالف الذكر تعريف الإرهابي²⁹، بكونه " 3-

الإرهابي: كل شخص طبيعي ارتكب أو شرع في ارتكاب أو حرض أو هدد أو خطط في الداخل أو الخارج لجريمة إرهابية، بأية وسيلة كانت، بشكل منفرد أو ساهم فيها في إطار مشروع إجرامي مشترك، أو سهل سفر أفراد إلى دولة أخرى بغرض ارتكاب أعمال إرهابية، أو تديرها، أو الإعداد لها، أو المشاركة فيها، أو توفير تدريب على أعمال الإرهاب، أو تلقي ذلك التدريب، أو تولي قيادة أو زعامة أو إدارة أو إنشاء أو تأسيس أو الاشتراك في عضوية أي من الكيانات الإرهابية، أو قام بتمويلها، أو ساهم في نشاطها مع علمه بذلك. "

ولقد انضمت دولة قطر إلى العديد من الاتفاقيات الدولية في مجال مكافحة الإرهاب في الطيران المدني³⁰، ومنها: معاهدة طوكيو 1963 بشأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (الانضمام في 1981/9/20). اتفاقية لاهاي 1970 بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (الانضمام في 1981/11/19م) اتفاقية المدني مونترال 1971 لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران (الانضمام من 1981/11/19م).

ولقد انقسم القضاء الأمريكي - والذي تعرض بالتفصيل لمسألة تعويض الأضرار النفسية لحوادث الإرهاب بالطيران - حول مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن الأعمال الإرهابية التي تتم باستخدام الطائرات؛ حيث ذهب فريق إلى جواز تعويض الأضرار النفسية استقلالا عن الضرر البدني. أما الفريق الآخر، فلم يجز إلا تعويض الضرر النفسي المرتبط بالضرر البدني³¹. كما سعى الفقه الأمريكي إلى الاستناد على فكرة الخطأ الإرادي، لتشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناجمة للمسافرين عن الحوادث الإرهابية في حالة إدراكه احتمال وقوعها و وقوع الحادث الإرهابي واتخاذ الوسائل اللازمة لمنع حدوثه دون تحذير المسافرين بما بلغه من معلومات عن هذا العمل الإرهابي. وقد اختلف الفقه الأمريكي حول ما يتعلق بالأساس القانوني بالتزام الناقل الجوي بتحذير المسافرين عن الحادث الإرهابي، فمنهم من أسس ذلك بناء على الالتزام بأقصى درجات العناية The highest degree of due care، أو حقّ المسافر في تقرير مصيره Self determination، أو على العلاقة الخاصة التي تربط المسافر بالناقل الجوي. إلا أنّ كل تلك النظريات تصطدم باختصاصات مكتب الطيران الفيدرالي FAA المعني وفقا لقانون النقل الجوي Air Transportation Security Act بتجميع المعلومات عن الإرهابيين عن طريق الأجهزة الاستخباراتية المختلفة في الدول المختلفة، وإصدار النشرة الأمنية التي توزع على الشركات الأجنبية وشركات الطيران، وهو ما يعكس سياسة الحكومة الأمريكية التي لا تعتمد الإخطار المباشر للمسافر بوجود تهديدات إرهابية³².

المطلب الثاني: التوسع في التعويض عن الأضرار في حالة الخطأ الإرادي

أجازت المادة 25 من اتفاقية وارسو التجاوز عن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل وفقا للحدود القصوى للتعويض وفق المادة 22 في حال إثبات المضور الخطأ الإرادي للناقل الجوي، أو أحد تابعيه. و لعلّ ذلك ما سمح للقضاء الأمريكي بتوسيع تفسير الخطأ الإرادي³³ Willful Misconduct من أجل تشديد مسؤولية الناقل الجوي، وإقرار التعويض الكامل للمسافر المضور في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية، حيث عرفه الفقه معتمدا على ثلاثة عناصر أساسية: فعل أو امتناع عن فعل من شأنه إلحاق ضرر للغير، وأن يشكل هذا الفعل خطأ طبقا للظروف المحيطة بالسلوك، وأخيرا العلم بأن السلوك يشكل خطأ ما. ومن هذا المنطلق، تعدّد تصور السلوك الذي يشكل خطأ إراديا ليشمل الحالات التي يرتكب فيها الناقل الجوي فعلا، أو يمتنع عن اتخاذ إجراء معين، مع عدم الاكتراث (Reckless disregard) بالنتائج المترتبة عن ذلك. وهذه الصورة تشكّل تشددا حقيقيا تجاه الناقل الجوي، ذلك أنّ عدم الاكتراث كأحد صور الخطأ الإرادي لا تتطلب العلم الحقيقي أو الفعلي بأنّ فعله

أو امتناعه قد يؤديان إلى حصول أضرار للمسافر، ودون أن ينطوي هذا الفعل أو الامتناع على قصد الإضرار (Malicious intent).

وقد اعتمد القضاء الأمريكي معياراً موضوعياً، قوامه العلم المفترض من جانب الناقل الجوي أو أحد تابعيه فيما يتعلق بتقدير عدم الاكتراث؛ بمعنى أنّ الشخص في نفس ظروفه ومهنته كان عليه الإدراك بأنّ الفعل أو الامتناع عن الفعل قد يلحق أضراراً بالغير. وقد اعتمد القضاء الأمريكي على فكرة الخطأ الإرادي لتوسيع الأضرار التي يجب على الناقل الجوي تعويض المسافر عنها تعويضاً شاملاً، دون الالتزام بالحدود القصوى للتعويض³⁴.

الخلاصة:

اتضح لنا من خلال هذا البحث اختلاف اللغة المستخدمة في صياغة اتفاقيات النقل الجوي الدولي، وعدم وضعها لتعريفات محدّدة، وهو أمرٌ ناجم عن استخدام واضعي اتفاقية وارسو لمصطلح بالفرنسية وهو "lesion corporelle" والذي تمّ ترجمته إلى اللغة الإنجليزية بمصطلح "bodily injury". إنّ هذا الأمر، أدّى لزاماً إلى إثارة مدى مسؤولية الناقل عن تعويض الراكب عن الأضرار النفسية غير البدنية التي قد تصيبه. أما اتفاقية مونتريال لعام 1999 فلم تضع هي أيضاً تعريفاً واضحاً للضرر الذي يصيب الراكب وفقاً للمادة 17 من الاتفاقية. ولقد مهّد هذا الاختلاف في لغة المصطلحات، أن يجتهد القضاء المقارن في توفير حماية أشمل للراكب المسافر في الحالات التي يكون فيها الضرر النفسي مرتبطاً بأذى بدني أصابه في الإطار الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص.

كما سعى القضاء الأمريكي بحكم اختلاف مفهوم الخطأ الإرادي عن النظم اللاتينية، التوسع من مظلة الحماية القانونية لتعويض الراكب عن الأضرار التي قد تصيبه ليشمل حالات الإهمال من الناقل الجوي أو أحد تابعيه، وتكون حدود التعويض القصوى - وفقاً لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل - غير ملائمة لإزالة ما وقع عليه من أضرار، مقارنة بالتعويضات المقررة في القضاء الأمريكي في حالات النقل الجوي الداخلي، أو حالات النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية.

ونحن نناشد المشرع القطري بتبني مفهوم حديث للحوادث الجوي، ليشمل أيّ حادث فجائي أو غير متوقع يسبّب تهديداً لسلامة الطائرة أو لأيّ من المسافرين، دون أن يقتصر فقط على الأضرار الناجمة عن الاستغلال المباشر للطائرة. كما ندعو القضاء القطري الأخذ بالاتجاه الذي يذهب إلى إقرار التزام الناقل الجوي الدولي بتعويض الأضرار النفسية التي تلحق بشخص المصاب من جراء الضرر الجسدي، وذلك من خلال تبني تفسير موسّع لعبارة الضرر الواردة في المادة 17 من اتفاقية وارسو ومونتريال.

وأخيراً، نوصي بانضمام دولة قطر لاتفاقية بكين لعام 2010 لقمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، والبروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 2010، وذلك بغية توفير أعلى درجات الحماية القانونية للراكب المسافر ضد أخطار الاستخدام غير المشروع للطائرات.

قائمة المراجع

المراجع العربية :

- المستشار إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، المكتب الجامعي الحديث، 2010 الطبعة الأولى>
- أ.د أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، بدون تاريخ
- أ.د أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، يناير 1974.
- أ.د أكرم ياملكي، القانون الجوي: دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998.
- أ.د إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق - كلية الحقوق، 2005.
- أمانى أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م، مجلة العدل - العدد 43، 2014.
- أ.د جلال الدين وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: دراسة في القضاء الأمريكي، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، 1992.
- د. علاء التميمي، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب : طبقاً لأحداث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، 2015، مج 39 ، ع 1.
- أ.د فريد العربي- أ.د محمد الفقي، قانون النقل الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
- أ.د محمد فريد العربي، القانون الجوي " النقل الجوي" الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1980 .
- أ.د مراد منير فهم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986.
- أ.د مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- أ.د. محمد فريد العربي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة ، 2004 .

القوانين :

مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة .

مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي.

قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية دولة الامارات العربية

قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري.

قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي.

مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري)

قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني.

الاتفاقيات الدولية:

بروتوكول لاهاي 1955

اتفاق مونتريال المؤقت لعام 1966

اتفاقية وارسو لعام 1929

اتفاقية مونتريال في عام 1999.

احكام قضائية أجنبية :

In re Aircrash in Bali, Indonesia 684 F. 2d 1301 (19th Cir. 1982)

American Airlines, Inc. v. Ulen, 186 F.2d 529 (D.C. Cir. 1949)

Koninkijke V. Tuller 292 F.2d 775 (D.C. Cir. 1961)

NazirTarar V. Pakistan International Air Lines 554 F. Supp. 471 (S.D. Tex. 1982)

المواقع الالكترونية :

الصكوك الدولية لمكافحة الإرهاب

<https://www.un.org/counterterrorism/ctitf/ar/international-legal-instruments>

¹ اللجنة الوطنية لمكافحة الإرهاب - وزارة الداخلية ، دولة قطر

https://portal.moi.gov.qa/wps/portal/NCTC/Home/tut/p/a1/dY_LbsIwFES_xtvcyyOBdsc7AgoKigR4ExnpxrEldrDdVOrX16B2UQGzm9GRjgY4HIBr0SopvDJa1LfOkYJO17NFf4Wb4XwZY7bN1tP0LevhNoE98P_IYpCPA9JN82SXdhE7vwC-yAhhCVzW5nTXHUf61BtK4JZKsmSjTxvmyvvGvTNk2BjrRR1djIqkaaOrYPjVuL-d4WaSTxhSWYbuClEpaulC2gfEWwq3yBXGSqGF-r6fdM-klXEeDg8uaM7n8sPHxx9ufI5q/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

الهوامش :

- 1 ظهرت فكرة الطيران منذ أقدم الأزل، حيث حاول العديد من الأشخاص القيام بالطيران منهم ديدال وابنه ايكاروس اللذان حاولا القيام بعملية الطيران من خلال تثبيت أجنحة اصطناعية من ريش الطير وألصقاها بعسل النحل إلا أن المحاولة فشلت وسقط ايكاروس في بحر ايجه وغرق.
- إلا أن أولى المحاولات التي تمت من خلال دراسة جادة وعلمية كانت من قبل العالم العربي بن فرانس الذي قام بدراسة عن الطيران وبعد ذلك قام بوضع الريش على جسمه واصطنع له جناحين استطاع من خلالهما الطيران لمسافة إلا أنه سقط على الأرض.
- وفي نهاية القرن العاشر الميلادي ظهرت محاولة جديدة للطيران عن طريق الإنجليزي اوليفيه مالمسوري إلا أنه سقط وكسرت ساقاه. وفي القرن الثالث عشر قام روجرب بكونفي استخدام الطيران الآلي، وكان ذلك نقطة تحول عندما قام الإيطالي دافنشي بوضع رسمه توضيحية تبين كيفية تحريك الآلة في الهواء باستخدام قوة عضلات الطيار التي تنتقل للأجنحة عن طريق بكرات وحبال، والذي يعود الفضل له في فكرة الهليكوبتر.
- وفي القرن السابع عشر وبداية القرن الثامن عشر فشلت الكثير من المحاولات للطيران، إلا أن تصميم الإنسان على قهر الطبيعة قام الأخوة جوزيف و ايتانفي بأول محاولة جديده للطيران عن طريق بالون مملوء بالهواء، ثم قام الإنجليزي لوناودي بمحاولة ناجحة استغرقت منه ساعتين على متن بالون مونج ولفيهيه. ويرجع ظهور الماكينة واستخدامها في الطيران إلى الإنجليزي سيرجور جكايلي ومن بعده صمويل في القرن التاسع عشر وذلك عن طريق جهاز أثقل من الهواء بقوة الدفع الموتورية . انظر الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، بدون تاريخ، ص 3 - 6 (المقدمة)
2. د. مصطفى البنداري، الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 344 - 346.
3. د. محمد فريد العربي، القانون الجوي " النقل الجوي " الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1980، ص 96 - 102.
4. د. مراد منير فهمي، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986، ص 42 - 47.
5. د. أكرم ياملكي، القانون الجوي: دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 119 - 123.
6. د. أكرم ياملكي، القانون الجوي: دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 119 - 123.
7. د. أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، يناير 1974، ص 14 بند 20.
8. د. جلال الدين وفاء محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين: دراسة في القضاء الأمريكي، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، 1992، ص 329 وما بعدها. ويشير المؤلف إلى مثال دأب الفقه الأمريكي على ذكره لتوضيح أثر التفرقة بين المسافرين الخاضعة رحلاتهم الجوية لاتفاقية وارسو، وبين هؤلاء اللذين لا يخضعون لاتفاقية سالفه الذكر: فعلى فرض أن هناك راكبين على متن نفس الطائرة واتحدت نقطتي قدومهما وذهابهما ، كأن يكونا مسافرين من دلاس إلى هيوستن داخل ولاية تكساس الأمريكية، وكانت تذكرة أحدهما تنص على وجود ميناء رسو جوي في دولة المكسيك، والآخر كانت تذكرته لا تنص على ذلك، فإذا وقع حادث لهذه الطائرة بعد إقلاعها من مدينة دلاس فإنّ الراكب الأول لا يستحق هو وورثته مبلغ

تعويض 8300 كحد أقصى وهو (ما يعادل مبلغ 120 ألف فرانك والذي أقرته المادة 22 من اتفاقية وارسو تطبيقاً لمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي)، بينما يحصل الراكب الآخر على مبلغ تعويضي يفوق ذلك بكثير سواء كانت الأضرار الحاصلة له مساوية أو حتى أقل من تلك الأضرار التي أصابت المسافرين الأول.

ولعل من أهم القضايا التي أثّرت فيها مسألة دستورية اتفاقية وارسو هي قضية *In re Aircrash in Bali, Indonesia* 684 F. 2d 1301 (19th Cir. 1982) والتي أثّر فيها الدفع بعدم دستورية مبدأ تحديد مسؤولية الناقل نظراً لمخالفته لمبدأ المساواة بين الأشخاص في الحماية وذلك للترقية في مبالغ التعويض بين المسافرين على الخطوط الداخلية والخطوط الدولية، وأيضاً استناداً على مبدأ *Due Process* نظراً للحماية الاقتصادية لشركات الطيران بالمقارنة بالقطاعات الاقتصادية الأخرى. وأخيراً مخالفة الدستور الأمريكي بفرض قيود على الحق في حرية السفر على أساس أن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي لتعويض المسافرين يعد من حقه في السفر بأمان. انظر أ.د. جلال محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين : دراسة في القضاء الأمريكي، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية - كلية الحقوق، عدد 2، 1992، ص 455 هامش 288.

10 انظر المادة 208 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) ؛ المادة 214 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 359 من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية دولة الامارات العربية (القانون التجاري)؛ المادة 292 من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري. (القانون التجاري) : المادة 654 من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري. (القانون التجاري).

11 انظر المادة 215 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 655 من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري. (القانون التجاري).

12 انظر المادة 210 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) : المادة 216 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 361 من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية دولة الإمارات العربية (القانون التجاري) : المادة 208 من قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني : المادة 293 من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري. (القانون التجاري).

13 انظر المادة 211 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) : المادة 217 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 362 من قانون اتحادي رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية دولة الإمارات العربية (القانون التجاري) : المادة 209 من قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني : المادة 294 من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري. (القانون التجاري) : المادة 657 من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي. (القانون التجاري).

14 انظر المادة 205 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) : المادة 206 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) : المادة 211 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 212 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 290 من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري. (القانون التجاري) : المادة 653 من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي. (القانون التجاري).

15 المستشار إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، المكتب الجامعي الحديث، 2010 الطبعة الأولى، ص 14 وما بعدها.

16 انظر المادة 214 من مرسوم سلطاني رقم 55 لسنة 1990 بشأن إصدار قانون التجارة . (القانون التجاري) : المادة 220 من مرسوم بقانون رقم 68 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة الكويتي. (القانون التجاري) : المادة 370 من قانون التجاري رقم 18 لسنة 1993 بشأن إصدار قانون المعاملات التجارية دولة الامارات العربية (القانون التجاري): المادة 212 من قانون رقم 32 لسنة 1991 بشأن القانون التجاري اليمني: المادة 296 من قانون رقم 17 لسنة 1999 بشأن إصدار قانون التجارة المصري. (القانون التجاري) : المادة 660 من قانون رقم 23 لسنة 2010 بشأن النشاط التجاري الليبي. (القانون التجاري).

17 أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م، مجلة العدل - العدد 43، 2014، ص 136.

18 جاء بروتوكول لاهاي 1955 ليشدد مسؤولية الناقل بمضاعفة الحد الأعلى للتعويض ليصبح 250 ألف فرنك بوانكريه لكل راكب، كما حرمه من دفع مسؤوليته بالاستناد على الخطأ الملاحي الصادر من تابعه. في حين قامت اتفاقية جلودا لآخار بالمكسيك تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على كلا الناقلين: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، الأول بالنسبة لكل النقل المتفق عليه، والثاني بالنسبة للنقل الذي نفذته فعلا.

19 إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق - كلية الحقوق، 2005. انظر أيضا أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 م واتفاقية مونتريال 1999م، مجلة العدل - العدد الثاني والأربعون- السنة السادسة عشرة، 2014، ص 226.

20 انضمت الولايات المتحدة الأمريكية الى اتفاقية وارسو بناء على اقتراح من وزارة التجارة الأمريكية، حيث قام الرئيس الأسبق روزفلت بتقديم الاتفاقية لمجلس الشيوخ والذي وافق عليها في 15 يونيو 1934. ثم قامت الحكومة الأمريكية بإيداع وثيقة الانضمام في 7/31 / 1934 وتم الإعلان عن الانضمام في أكتوبر من نفس العام من أجل تعديل اتفاقية وارسو. إلا أن التجاذب السياسي فيما بين الحكومة الأمريكية ومجلس الشيوخ من جهة، وجمعية النقل الأمريكية من جهة أخرى قد عطل انضمام الولايات المتحدة الأمريكية لبروتوكول لاهاي، حيث اشترطت الحكومة إصدار تشريع يلزم شركات الطيران الأمريكية بالتأمين على كل مسافر في حدود مبلغ 50 ألف دولار، كما اشترط مجلس الشيوخ إصدار تشريع للتأمين الإلزامي، وإلا يتعين على الحكومة الأمريكية الانسحاب من اتفاقية وارسو، وعدم استكمال إجراءات الانضمام إلى بروتوكول لاهاي. وذلك نظرا لضالة مبلغ التعويض المقترح الذي لا يناسب المسافر الأمريكي في حال خضوعه لاتفاقية وارسو. ونتيجة لتأزم الموقف السياسي أعلنت الحكومة الأمريكية انسحابها من اتفاقية وارسو في 15/11/1965 وذلك تطبيقا لنص المادة 39 من اتفاقية وارسو، إلا أن الحكومة الأمريكية أعلنت في خطاب الانسحاب إمكانية الرجوع عنه قبل ميعاد نفاذه في 15 / 5 / 1967 بشرط رفع الحد الأقصى للتعويض المستحق للمسافر إلى 100 ألف دولار أمريكي أو 75 ألف دولار أمريكي (ويقل هذا المبلغ إلى 58 ألف دولار أمريكي في الدول التي تقرر المصروفات القضائية على عاتق المدعى عليه الخاسر للدعوى) في حال اتفاق الدول على قواعد موحدة بشأن مسؤولية الناقل الجوي بشرط أن لا يكون هناك حد أقصى للتعويض.

ويلاحظ أن اتفاق مونتريال المؤقت لعام 1966 ارتبط أساسا بحماية المسافر الأمريكي حيث أنه ينطبق على النقل الجوي الدولي بمعرفة شركة تابعة لأحد الأطراف في الاتفاقية، والذي تكون فيه الولايات المتحدة بمثابة نقطة الإقلاع أو الوصول أو الهبوط الجوي. وبعد إبرام اتفاق مونتريال المؤقت أعلنت الحكومة الأمريكية تراجعها عن الانسحاب من اتفاقية وارسو، إلا أن الفقه والقضاء الأمريكيين ظل رافدا لفكرة الحد الأقصى عن التعويض للضرر للمسافر، حيث أنّ القضاء الأمريكي يسلب سلطة منح التعويض المناسب أو العادل خاصة في ضوء ارتفاع معدلات الأمن والسلامة في عمليات النقل الجوي، وتحقيق شركات الطيران لمكاسب ملحوظة. وعلى الرغم من ذلك، رفض مجلس الشيوخ الأمريكي في تاريخ 8/3/1983 التصديق على بروتوكول مونتريال 3 على سند أنه لا يقر فكرة التعويض الشامل للمسافر الأمريكي، كما أنه يغفل بد القضاء في الحكم في التعويض العقابي في الخطأ الإرادي للناقل الجوي، وهو ما سمح للقضاء الأمريكي بالتوسع في تفسير اتفاقية وارسو حتى تاريخ انضمامها لاتفاقية مونتريال في عام 1999.

لمزيد من التفاصيل حول تطور موقف الولايات المتحدة الأمريكية، انظر د. جلال محمددين، المرجع السابق، ص 333 - 362.

21 وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 تقوم مسؤولية الناقل الجوي، فلا بد أن نكون بصدد نقل جوي تجاري خاضع لهذه الاتفاقية، كما يجب أن يكون الضرر قد وقع نتيجة حادث سواء وقع على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو النزول منها. وحتى تقوم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يلحق بالركاب ويتقرر التعويض عن هذا الضرر، فإن مسؤولية الناقل تقوم على أساس تحمل الناقل بالتزام يضمن بمقتضاه سلامة ركابه، وبالتالي التزامه لا يقتصر على عملية النقل إلى الجهة المقصودة أيًا كانت نتيجة هذا النقل، بل يلتزم بأن يتم هذا النقل بسلام وأمان، بالإضافة إلى وصول الركاب سليماً معافين دون أذى يلحقه من جراء عملية النقل. د. السيد أبو العطية، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر، دار الفكر الجامعي، 2015، ص 180.

22 انظر المادة 21 من اتفاقية مونتريال لعام 1999. انظر أيضاً أ.د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة، 2004، ص 589 وما بعدها.

23 وقد أظهرت قضية فرومان للرأي العام الأمريكي مدى ضالة مبالغ التعويض المحكوم بها وفقاً لاتفاقية وارسو، حيث تتلخص وقائع القضية في قيام نجمة السينما الأمريكية جينفر ومان برفع قضية ضد أحد شركات الطيران للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابتها بعد اصطدام إحدى الطائرات التابعة لشركة بان أمريكا نتيجة اصطدامها بأحد الجبال، وهي في طريقها من الولايات المتحدة إلى البرتغال، حيث أصيبت النجمة بإصابات جسيمة شديدة، فضلاً عن الألام النفسية التي لحقت بها، هذا بالإضافة إلى خسائرها المادية نتيجة عدم قدرتها على العودة إلى نشاطها المهني مرة أخرى. وهذا ما دفع بالولايات المتحدة الأمريكية أن تحت اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني بالدعوة لمؤتمر لاهاي سنة 1955 للنظر في تعديل اتفاقية وارسو. انظر أ.د. جلال محمددين، المرجع السابق، ص 336.

24 أ.د. مراد منير فهمي، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986، ص 42 - 47.

25 أ.د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 98 وما بعدها.

26 د. علاء التميمي، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب : طبقاً لأحداث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، 2015، مج 39، ع 1، ص 626 - 511.

27 انظر موقع مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، آخر زيارة 1-1-2019،

<https://www.un.org/counterterrorism/ctitf/ar/international-legal-instruments>

28 ولقد أقرت تلك الاتفاقية في مجلسي وزراء الداخلية والعدل العرب في اجتماعهما المنعقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة يوم 1998/4/22 م. ولقد صدقت دولة قطر على هذه الاتفاقية بموجب وثيقة التصديق الصادرة في الثامن والعشرين من شهر ذي القعدة عام 1430 هجرية، الموافق للسداس عشر من شهر نوفمبر عام 2009 ميلادية. كما صدر المرسوم رقم (10) لسنة 2010 بالتصديق على تعديل الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب

29 كما عرفت المادة الأولى الفقرة 4 الكيانات الإرهابية، وهي " المنظمات أو الجماعات أو العصابات أو غيرها من التجمعات، أيًا كان شكلها القانوني أو الواقعي، متى مارست أو كان الغرض منها الدعوة بأية وسيلة في داخل أو خارج الدولة إلى ارتكاب أو محاولة ارتكاب الجرائم الإرهابية".

30 ذكرت هذه الاتفاقيات على موقع اللجنة الوطنية لمكافحة الإرهاب، متاح على الرابط التالي، آخر زيارة 1-1-2019.

https://portal.moi.gov.qa/wps/portal/NCTC/Home!ut/p/a1/dY_LbsIwFES_xtvcyyOBdsc7AgoKigR4ExnpxrEIdrDdVOrX16B2UQGzm9GRjgY4HIBr0SopvDJa1LfOkYJO17Nff4Wb4XwZY7bN1tP0LevhNoE98P_IYpCPA9JN82SXdhE7vwC-yAhhCVzW5nTXHUf61BtK4JZKsmSjTxvmyvvGvTNk2BjrRR1djIqkaaOrYPjVuL-d4WaSTxhSWYbuClEpaulC2gfEWwq3yBXGSqGF-r6fdM-klXEEdg8uaM7n8sPHxx9uf15q/dl5/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/

31أ.د فريد العريني - أ.د محمد الفقي، قانون النقل الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 333 وما بعدها.

32انظر أ. جلال محمددين، مرجع سابق، 391 - 402.

33ويطلق البعض على الخطأ الإرادي باللغة العربية "سوء السلوك المقصود" أو "السلوك المنحرف غير المغتفر". وقد أثار جدلا واسعا أثناء انعقاد مؤتمر وارسو، حيث ذهب النص الفرنسي لاستخدام مصطلح الغش (dol)، كما اقترحت دولة ألمانيا استخدام مصطلح الخطأ الجسيم (Fautelourde)، إلا أن مندوب المملكة المتحدة قد اعترض على تلك التسميات نظرا لأنها لا تشمل على الأفعال التي يرتكبها الناقل الجوي نتيجة إهمال أو عدم اكتراث وفقا للقانون الانجلو سكسوني، ولعل ذلك ما يفسر إقرار الصيغة النهائية للمادة 25 والتي أحالت لقانون المحكمة التي تنظر النزاع لتفسير المقصود بالغش أو الخطأ وهو ما سمح للقضاء الانجلوسكسوني من اللجوء إلى فكرة الخطأ الإرادي (willful misconduct)؛ وهو ما يشكل إهدارا لأهداف التوحيد لاتفاقية وارسو حيث سوف يختلف تفسير الغش أو الخطأ الجسيم باختلاف المحكمة التي تنظر النزاع، فالخطأ الإرادي في القانون الانجلو أمريكي لا يتطلب توافر نية إحداث الضرر مثل حالة الغش التي تعرفها القوانين ذات النظام اللاتيني، كما أنه يختلف عن الإهمال حيث يجب أن يكون مرتكبه لديه إدراك أن سلوكه يشكل خطأ يحدث ضرر للغير، وهذا الإدراك لا يكون متوفر في حالة الإهمال. انظر أ.د جلال محمددين، مرجع سابق، من ص 366 - 368.

34وفي بداية الأمر، طبق القضاء الأمريكي المعيار الشخصي (subjective Test) عند إثبات الخطأ الإرادي مشترطا العلم الحقيقي للناقل الجوي أو أحد تابعيه بأن تصرفه بعدم اكتراث قد يؤدي إلى إلحاق ضرر بالغير، وهو ما يجد من التشديد من الناقل الجوي حيث يصعب عادة على المضرور إثبات العلم الفعلي من جانب الناقل الجوي أو أحد تابعيه. أما المعيار الموضوعي، فقد طبق في قضية American Airlines V. Ullen والتي اعتمدت فيها المحكمة على فكرة الخطأ الإرادي نتيجة مخالفة الناقل لقواعد الطيران وقواعد السلامة الجوية أو عدم التزامه بقواعد تأمين سلامة المسافرين مثل قضية Koninklijke V. Tuller والتي قضت فيها المحكمة بتعويض ورثة المسافرين المتوفي على شركة KLM والتي غرقت في بحر بالقرب من إيرلندا نتيجة عدم اتخاذ التدابير اللازمة لإرشاد المسافرين للمكان المخصص لسترة النجاة والتي توفي المسافر لعدم ارتدائه إياها. كما كان للتعويض عن الألم و الأضرار النفسية مجال لتطبيق فكرة الخطأ الإرادي، ففي قضية NazirTarar V. Pakistan International Air Lines وذلك نتيجة تقاعس شركة الطيران عن شحن جثمان الراكب المتوفي على رحلة الخطوط الجوية الباكستانية إلى مسقط رأسه في باكستان والذي ترتب عليه أضرار نفسية أصابت أسرته نتيجة فوات مراسم الجنازة والدفن وعدم احترام حرمة الجثمان نظرا لشحن جثمان المتوفي على متن طائرة بضائع دون احترام للكرامة الإنسانية. أ.د جلال محمددين، مرجع سابق، منص 365 وما بعدها.