



مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي Air carrier's responsibility for air terrorism incidents *"Mas'ūliyat al-nāqil al-jawwī 'an ḥawādith al-irhāb al-jawwī"*

كراش ليلي

جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق بن يوسف بن
خدة (الجزائر)
Kracheleila.pro@gmail.com

بوقري سارة*

جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق بن يوسف بن
خدة (الجزائر) المخبر الاقتصادي
Sara.bouguerri@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2024 - 01 - 30 تاريخ قبول المقال: 2024 - 02 - 27 تاريخ نشر المقال: 2024 - 03 - 10

الملخص:

يعتبر موضوع مسؤولية الناقل الجوي على الركاب من المواضيع التي أثارت اهتماما كبيرا على المستوى الدولي و هذا راجع لما يمتاز به هذا الموضوع من عدة اختلافات وآراء وتعدد المسؤوليات وتنوعها من قبل الناقل الجوي ومن أهم هذه الأنواع لدينا موضوع الإرهاب الجوي المتمثل في اختطاف الطائرات أو وضع قنابل على متن الطائرة واستعمال الأسلحة من أجل تخويف الركاب وقائم الطائرة وقد تلحق في أغلب الأوقات ضررا بالركاب أو في أمتعتهم فكان لا بد من دراسة موضوع مدى مسؤولية الناقل الجوي الأضرار التي قد تلحق بالركاب جراء عمليات الإرهاب الجوي و الدوافع التي يتمسك بها من أجل دفع المسؤولية عن التعويض.

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي، الإرهاب الجوي، الاتفاقيات الدولية، التشريع الجزائري، دفع المسؤولية.

Abstract:

The issue of the responsibility of the air carrier on passengers is one of the topics that have aroused great interest at the international level and this is due to the

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

advantage of this topic of several differences and opinions and the multiplicity of responsibilities and diversity by the air carrier and the most important of these types we have the subject of air terrorism represented in hijacking planes or placing bombs on board the plane and the use of weapons in order to scare passengers and the airplane post and d most of the time cause harm to passengers or their luggage It was necessary to study the extent to which the air carrier is responsible for the damage that may be caused to passengers as a result of air terrorism operations and the motives that it invokes in order to pay the liability for compensation.

Keywords: Air carrier, air terrorism, international conventions, Algerian legislation, payment of liability.

المقدمة:

من المعلوم ان القانون هو وليد الحاجات الإنسانية، ولذلك فان التشريعات القانونية تنظم في قالب كيفية استخدام المخترعات فاختراع السيارة تولد عليها قانون المرور واختراع الباخرة تولد عليها قانون البحري وكذلك الطائرة تولد عليها القانون الجوي ويعتبر هذا الأخير من القوانين المعاصرة مقارنة بالقانون البري والبحري.

واستغلال الانسان للجو و التنقل بالطائرة داخل الوطن أو خارجه جعل المجتمع الدولي يقدم اهتماما لتنظيم و حماية المسافرين وأمتعتهم ذلك بسن عدة اتفاقيات دولية منها اتفاقية لاهاي سنة 1970¹ وقوانين داخلية فقد نظمها المشرع الجزائري بالقانون 06-98² المتعلق بالطيران المدني، وفي كل من الاتفاقيات والقوانين الداخلية كانت اهم المواضيع الذي دار حولها عدّة نقاشات و اختلافات هي مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل الجوي لما تحتويه من عدّة مخاطر والأخطر فيها موضوع الإرهاب الجوي اذ أنه وجدت أنشطة الإرهاب ضالتها في الملاحة الجوية وكان لابد من تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يخلفها الإرهاب فقد تصيب الراكب من ناحية الضرر الجسماني أو الضرر المعنوي.

¹اتفاقية لاهاي 1970 اتفاقية قمع الاستلاء الغير المشروع على الطائرات، المؤرخة في 16 ديسمبر 1970 في لاهاي، دخلت حيز التنفيذ في 14 أكتوبر 1971.

²قانون 06-98 المتعلق بالقانون الطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27 جوان 1998 ، ج ر عدد 48 مؤرخة في 28 جوان 1998 ، المعدل والمتمم بالقانون 05-2000 المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 ، ج ر عدد 75 مؤرخة في 10 ديسمبر 2000.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

وعليه نظرا لأهمية تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن عمليات الإرهاب الجوي أو ما يسميه البعض بالقرصنة والأضرار الناتجة عنها بتوضيح مدى دفع المسؤولية من طرف هذا الأخير فإننا نهدف من خلال هذا البحث الى تحليل ودراسة قانونية شاملة لحدث الإرهاب الجوي ومسؤولية الناقل الجوي عنها والأسباب التي يتخذها للدفع عن المسؤولية والإجراءات الوقائية الذي لا بد من الأخذ بها. ومن خلال مما سبق نطرح الاشكال التالي: هل يتحمل الناقل الجوي مسؤولية الأضرار التي تلحق بالركاب جراء عمليات الإرهاب الجوي؟ ولمعالجة هذا الموضوع اعتمدنا على المنهج التحليلي لإبراز الطابع الخاص بجريمة الإرهاب الجوي ومسؤولية الناقل الجوي اتجاهها كما اعتمدنا على منهج المقارن لعرض الموقف الدولي من إرهاب النقل الجوي من جهة وموقف المشرع الجزائري من جهة أخرى لمعالجة هذا الموضوع قمنا بتقسيمه الى قسمين نتطرق في الأول إلى أساس مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي وسنتناول كذلك اعفاء الناقل الجوي عن مسؤولية حوادث الإرهاب الجوي.

المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي موضوع جد مهم لكن قبل الخوض في محتوى المسؤولية لا بد أن نضبط على ما ستقام المسؤولية ألا وهي حوادث أو عمليات الإرهاب الجوي وهذا ما سنقوم بشرحه في (المطلب الأول) بمفهوم الإرهاب الجوي وصوره أما في (المطلب الثاني) سنقوم ب التطرق الى قيام مسؤولية الناقل الجوي بدراسة شروط قيامها عن حوادث الإرهاب الجوي.

المطلب الأول: مفهوم الإرهاب الجوي

حتى يتسنى لنا فهم مصطلح الإرهاب الجوي لا بد من تعريفه دقيقا تعريفا وذكر صورته كالاتي:

أولا- تعريف الإرهاب الجوي:

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

من الناحية اللغوية فان مصطلح الإرهاب أصله من اراب يرهب إرهابا، ورهب الشيء يعني الخوف منه والهلع فالرهبه هي الخوف والفرع³

أما الإرهاب اصطلاحا فقد عرف عدة تعريفات و اختلفت حسب الزوايا و الجوانب التي ينظر من خلالها المفكرون أو الباحثون أو رجال السياسة فعلى صعيد الفقه العربي عرفه الأستاذ عبد العزيز سرحان على أنه "اعتداء على الأرواح و الممتلكات العامة و الخاصة المخالفة لأحكام القانون الدولي بمصادره المختلفة، وهو ذلك يمكن النظر اليه على أساس أنه جريمة دولية أساسها مخالفة القانون الدولي، و يعد الفعل إرهابا دوليا و بالتالي جريمة دولية سواء قام به فرد أو جماعة أو دولة، كما يشمل أيضا أعمال التفرقة العنصرية التي تباشرها بعض الدول.⁴

أما من الناحية القانونية فقد عرفه القانون الأمريكي في 21 أكتوبر 2001 بعد حادثة 11 سبتمبر 2001 والمعروف باسم Patriot الارهاب بانه "كل نشاط يستهدف القاء الرعب أو قهر السكان المدنيين، أو التأثير في سياسة الحكومة أو عملها عن طريق الدمار الشامل أو الاغتيال أو الخطف"⁵

وقد عرف المشرع الجزائري الإرهاب في المادة 87 مكرر من قانون العقوبات على أنها "يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبا في مفهوم هذا الأمر كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق أي عمل عرضة ما يأتي". إذ أ المشرع الجزائري في هاته المادة لم يعرف الإرهاب تعريفا دقيقا انما اكتفى بحصر الأفعال الإرهابية⁶.

ثانيا: صور إرهاب النقل الجوي (اختطاف الطائرات).

من الصور أو الأساليب المعروفة في إرهاب النقل الجوي هي اختطاف الطائرات أو قرصنتها ويقصد بها قيام شخص أو أكثر بصورة غير قانونية بالاستلاء على الطائرة في حالة طيران وتغيير مسارها بالقوة أو التهديد باستعمالها، ويعد اختطاف الطائرات من الجرائم الحديثة مقارنة بالجرائم الأخرى ومن أبرز

³ ابن المنصور، لسان العرب (المحيط)، الجزء الثاني، دار لسان العرب، بيروت، 1408 هـ، ص 1237

⁴ احميدي بوجلطة بوعلي، سياسات مكافحة الإرهاب في الوطن العربي (دراسة مقارنة بين الجزائر و مصر)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلاقات الدولية، تخصص دبلوماسية و تعاون دولي، جامعة الجزائر 2 كلية العلوم السياسية و الاعلام، سنة 2009-2010، ص 9.

⁵ تونسي عادل، اليات مكافحة الإرهاب الدولي بين فعالية القانون الدولي وواقع الممارسات الدولية والانفرادية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية مولود معمري تيزي وزو،

⁶ الامر 66-156 المتعلق بقانون العقوبات المؤرخ في 8 يونيو 1966، ج ر عدد 49 المؤرخة في 11 يونيو 1966 المعدل

و المتمم بقانون 21-14.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

حوادث اختطاف الطائرات هي حادثة 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية حيث تم استخدام أربع طارات مدنية كسلاح تدميري وذلك باختطافها والسيطرة عليها وقد خلفت نحو 3000 ضحية وأضرار معنوية لدى المواطنين.

ولمكافحة ظاهرة الاختطاف كان لابد من وضع قوانين صارمة فقد أبرمت عدة اتفاقيات ومعاهدات في هذا الصدد من أبرزها اتفاقية مونتريال 1976 لقمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، واتفاقية لاهاي 1970 لقمع استلاء غير القانوني على الطائرات، كما أنه لابد من توافر شروط لإمكانية قول إن ما حدث هو اختطاف للطائرة:

- أن يكون الفعل غير مشروع، حيث لا يمكن لأي شخص أن يقدم أوامر أو تعليمات لقائد الطائرة وإلا اعتبر ذلك اعتداء.
- استخدام القوة أو التهديد من أجل ارغام قائد الطائرة على الإذعان للمختطفين.
- أن يقع الفعل على متن الطائرة وهذا مان تصت عليه اتفاقية طوكيو ولاهاي.
- أن يقع هذا الفعل أثناء الطيران وتعتبر الطائرة في حالة الطيران من اللحظة التي يتم تشغيل قوة المحرك للإقلاع وفقاً للفقرة الأولى من اتفاقية طوكيو.

المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل الجوي على الإرهاب الجوي.

لقد جاء في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 في فقرتها الأولى " أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو إصابته بأي أذى بدني آخر يلحق بالركاب إذ كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم " و في المقابل جاء في النص التشريعي 98-06 المادة 145 في فقرتها الأولى: "الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أية عملية إركاب أو إنزال" و يلاحظ أن انص المادة يطابق ما جاءت به المادة 17 من الاتفاقية و منه يتضح لنا من خلال نص المادة 17 من الاتفاقية و نص المادة 145 من قانون 98-06 أنه لقيام مسؤولية الناقل الجوي لابد من توافر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: الحادث

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

يعتبر الحادث أول شرط لابد توفره لعقد مسؤولية الناقل الجوي عما قد يصيب الراكب من ضرر ويقع على عاتق هذا الأخير عبء إثبات الحادث، إلا أنه رغم وضع الاتفاقية لشرط الحادث لم تقم بتقديم تعريف لهذ المصطلح وقد ظهرت عدّة اختلافات لتعريف 'الحادث' فكان هناك آراء للفقهاء واجتهادات القضاة في ذلك فانقسمت إلى اتجاهين هناك من اتخذها بمفهومها الواسع والآخر بمفهومها الضيق الاتجاه الموسع: يرى أصحاب هذا الاتجاه أن تعريق بحادث هو كل عامل خارجي غير متوقع يترتب عليه المساس بالمضروب.

الاتجاه المضيق: في منظور أصحاب هذا الاتجاه أن تعريف 'الحادث' يقتصر على واقعة فجائية معلقة بعملية النقل واستغلال الطائرة كالعطل الفني والميكانيكي⁷

في نهاية الستينات وبداية السبعينات من القرن الماضي ظهرت مخاطر جديدة في الملاحة الجوية و من أخطرها ظاهرة الإرهاب الجوي و اختطاف الطائرات فكان لابد من ضبط تعريف مصطلح "الحادث" فتم طرح التساؤل أمام القضاء حول ما إذا كانت عملية الإرهاب الجوي تدخل في مفهوم الحادث فكان الفصل في مشكلة تعريف الحادث خاصة القضاء الأمريكي فلم يقتصر هذا الأخير في تعريف الحادث على الخلل الفني أو الميكانيكي فقط فاتخذ بالاتجاه الموسع و شمل أنه كل عامل أو واقعة غير معتادة تخل بالسر المعتاد للطائرة وقد وضعت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بحكم صادر في 4 مارس 1954 في قضية Air France تعريف أكثر اتساعاً على أن الحادث هو كل واقعة غير معتادة خارجية عن الشخص المضروب.⁸

أما المشرع الجزائري فقد ضبط تعريف "الحادث" في المادة 93 من القانون 06-98 المعدل و المتمم "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة حادث: واقعة مرتبطة باستغلال الطائرة يحدث خلالها:

-اختفاء أو تحطم الطائرة.

-وفاة شخص أو عدّة أشخاص على متن الطائرة او على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة.

-تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحاً هاماً."

⁷د. محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، 2004، 194-195.

⁸د. محمد فريد العريني، نفس المرجع السابق، ص 195.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

ومنه فإن المشرع الجزائري من الناحية النظرية ومن خلال تعريفه للحدث في المادة 93 قام بضبط وحصر مفهوم الحادث والأخذ باتجاه المضيق، بحيث أن الحادث يكون مرتبطاً لما ينجم عن تشغيل الطائرة من أضرار بدنية تؤدي إلى وفاة المسافرين أو إصابته بجروح، ويشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض، أو بطائرة أخرى في الجو، سواء كان ناشئاً عن عطل في الطائرة أو خطأ في قيادتها⁹. إلا أنه من الناحية التطبيقية فإن المشرع الجزائري يتماشى مع المجتمع الدولي ويأخذ بالتفسير الموسع والأخذ بالإرهاب الجوي كحادث من حوادث النقل الجوي.

الشرط الثاني: المدة الزمنية لوقوع الحادث (الإرهاب الجوي).

من خلال نص المادة 17 من الاتفاقية والمادة 145 من قانون 98-06 فإن الشرط الثاني لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي شرط الفترة الزمنية بحيث تبدأ مسؤولية الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب منذ بداية تنفيذ التزاماتها التي يربتها عقد النقل الجوي.

وقد نصت كلتا المادتين على ضرورة أن يقع الحادث إما على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو الهبوط ومنه فإن الفترة الزمنية التي تبدأ فيها مسؤولية الناقل الجوي متى أصبح الراكب تحت أمر الناقل أو تابعيه في قاعة المسافرين (نقطة تجمع المسافرين بمطار القيام) إلى غاية الصعود على الطائرة ثم إلى غاية النزول منها ترفع وصاية الناقل الجوي وذلك بدخوله مبنى مطار الوصول¹⁰.

وقد أثارَت عبارة (الصعود والهبوط) جدلاً عند الفقهاء إذ أن الاتفاقية سكتت على تحديد معنى هذه العبارة فاتفق كل من الفقه والقضاء على أخذ بنفس المعيار لتعريفها وهو المعيار المكاني ويقوم هذا المعيار على عنصرين:

1- أن يكون الناقل الجوي قد بدأ في تنفيذ الناقل الجوي قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي (تحقق المسؤولية العقدية).

2- وجود الراكب في مكان تحف به المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال.

كما أنه تبني القضاء الأمريكي معيار مغاير للمعيار الأمريكي يناسب قضايا الإرهاب الجوي و القرصنة والاختطاف فالعبارة من تعرف هذا المعيار لعبارة (الصعود والهبوط) ليس فقط بمكان تواجد المسافرين

⁹ د. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص 335.

¹⁰ د. عدلى أمير خالد، عقد النقل الجوي بقواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني، دار المطبوعات الجديدة، سنة

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

وقت وقوع الحادث و إنما كذلك طبيعة النشاط والعمليات التي كان يقوم بها وقت وقوع الحادث ومنه يسأل الناقل الجوي عن الحوادث التي تصيب الراكب أثناء تواجده في مكان ما داخل مطار القيام حتى و لو لم يكن معرضاً لمخاطر الطيران أما فترة الخروج فنقتصر على فترة خروجهم من الطائرة إمرة تابعي الناقل الجوي و بالتالي يتكون هذا المعيار على أربعة عناصر:

- 1- مكان وجود الراكب.
- 2- النشاط الذي كان يقوم به الراكب أثناء وقوع الحادث.
- 3- مدى خضوع الراكب لرقابة الناقل أو تابعيه.
- 4- أن يكون الدخول إلى حيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة.¹¹

الشرط الثالث: الضرر الذي يصيب الراكب

لقد اشارت المادة 17 من الاتفاقية بصريح العبارة على وجوب توفر شرط الضرر الذي يعتبر الشرط الثالث والأخير لقيام مسؤولية الناقل الجوي و" يسأل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة في أثناء عمليات الصعود والهبوط." فالمسؤولية في هذه الحالة تقام على الخطأ المفترض إلا أنها لم تحدد طبيعة الضرر فعبارة " الأذى البدني آخر" أثارت هي الأخرى جدلاً لدى الفقهاء والقضاء فمنهم من أخذ بالتفسير الموسع والبعض الآخر أخذ بالتفسير المضيق

التفسير الموسع: يرى أصحاب هذا التفسير أن عبارة الأذى البدني الواردة في نص المادة بمفهوم واسع يشمل الأذى البدني والنفساني وهذا التفسير يتماشى بما تراه بعض الاحكام الأمريكية وكشف عنه التقدّم العلمي الذي يبين وجود ارتباط متبادل بين الجسد والنفس وتآثر كل منهما بالآخر فقد أخذ القضاء الأمريكي بهذا التفسير ووجب التعويض في حالة توافر الشروط الثلاثة على الضرر الجسدي والنفساني.¹² وأحسن مثال هي عملية الإرهاب أو اختطاف الطائرة في حالة وقوعها فقد تحدثت أزمات نفسية وعصبية لدى الركاب وحتى أبعد من ذلك فيمكن أن يصيب الراكب أزمة نفسية إما طويلة أو قصيرة المدى وتستوجب متابعة للعلاج لدى الطبيب النفساني.

¹¹د. محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص 201-202

¹²د. عدلى أمير خالد، انظر المرجع السابق، ص 86-87.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

أما موقف المشرع الجزائري من تحديد مفهوم عبارة الأذى فقد فُصِّل فيه في المادة 145 في فقرتها الثانية من قانون الطيران المدني أشر إلى عبارة الضرر أنه "ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الذي يصيب المدارك العقلية". ويقصد بالمدارك العقلية تعني الأضرار التي تصيب الركاب من الناحية العقلية والنفسية وبالتالي فالمشرع الجزائري قد أخذ بالتفسير الموسع.

المبحث الثاني: إعفاء مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

تنص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 "بعدم قيام مسؤولية الناقل الجوي إذ تم تأكيد أنه أخذ بجميع الإجراءات اللازمة لتجنب الضرر، أو أنه كان من المستحيل الأخذ بها هو وتابعيه." كما نصت المادة 21 من نفس الاتفاقية على "إمكانية استبعاد المسؤولية أو تخفيفها إذ ثبت أن الخطأ وقع من قبل الشخص المضروب أو ساهم فيه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد المسؤولية أو تخفف عنها." ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد طابقت فحوى هاتين النصوص في المادتين 148¹³ و149¹⁴ من القانون 06-98 المتعلق بالطيران المدني.

فمن خلال هذه النصوص القانونية يظهر لنا أن الناقل الجوي لديه القدرة على دفع بالمسؤولية على حوادث الإرهاب الجوي التي يتعرض لها الركاب المسافرين بواسطة العديد من الوسائل تمكن له أن يثبت هو وتابعيه بأنهم اتخذوا بجميع الوسائل اللازمة بمنع وقوع الحادث الإرهابي، أو عن طريق انكار الخطأ الخاص به أو بتابعيه، أو اثبات أنه كان من المستحيل عيبه أو على تابعيه باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الحادث الإرهابي، أو بإلغاء المسؤولية أو التخفيف عنها بإثبات أن الخطأ واقع من قبل الشخص المضروب أو المساهمة فيه.

ومن خلال كل هذا سنتناول هذا الأمر من خلال فرعين أساسيين، في الأول نقوم بتقديم الوسائل الطبيعية لإعفاء مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي أما في الفرع الثاني فنقوم بإظهار الوسائل الاستثنائية التي يدفع بها الناقل الجوي لمسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي.

¹³تنص المادة 148 في فقرتها الأولى من القانون 06-98 المتعلق بالطيران المدني المعدل و المتمم أنه " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك."
¹⁴كما تنص المادة 149 من القانون 06-98 "في حالة تقديم الناقل الجوي البيّنة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن اعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة."

المطلب الأول: الوسائل الطبيعية لإعفاء مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

قدّمت اتفاقية وارسو والقوانين الداخلية المتعلقة بالطيران المدني وسائل يتمسك بها الناقل الجوي وتابعيه للدفع بالمسؤولية ذلك بالأخذ بجميع التدابير الضرورية واللّازمة لمنع وقوع الحادث الإرهابي ووقوع الضرر للركاب. ويمكننا توضيح ذلك من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لإعفاء الناقل الجوي وتابعيه من مسؤولية حوادث الإرهاب الجوي وماهية الإجراءات اللازمة لإعفاء الناقل الجوي وتابعيه من مسؤولية إرهاب النقل الجوي

اتخاذ التدابير الضرورية لإعفاء الناقل الجوي وتابعيه من مسؤولية حوادث الإرهاب الجوي.

قامت اتفاقية وارسو وبالمطابق النصوص القانونية الداخلية السابقة الذكر المتعلقة بالطيران المدني بوضع عبارة "التدابير الضرورية" فأخذت لدى الفقهاء اختلاف في تعريفها بحيث لم تقدّم الاتفاقية تعريف دقيق بها فظهرت ثلاث نظريات انقسم فيها الفقهاء:

النظرية الأولى: نظرية التفسير الحرفي:

ذهب أصحاب هاذ الرأي ومنهم الفقيه "كوفاك" إلى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيراً حرفياً، ومنه فإن معنى العبارة لديهم يعود إلى كل التدابير التي من شأن اتخاذها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر. واستبعد هذا الرأي على أنه ينقص من مضمون المادة 20 من اتفاقية وارسو التي تتضمن وسيلتين لدفع المسؤولية الأولى هي اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه كل التدابير الضرورية والثانية هي استحالة اتخاذهم لها.¹⁵

النظرية الثانية: نظرية التفسير الموسع.

أصحاب هاذ الرأي أخذوا عبارة "التدابير الضرورية" بمفهومها الواسع باعتبار أن طبيعة التزام الناقل الجوي ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة وذلك بأن يقدم الدليل أنه قد بذل العناية الكافية في تنفيذ الالتزام وأنه قد جهز الطائرة التجهيز الكامل وأخذ بهذا الرأي القضاء الانجلو-أمريكي.¹⁶

¹⁵د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 231.

¹⁶د. عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص 125.

مسؤولية الناقل الجوى عن حوادث الإرهاب الجوى

النظرية الثالثة: التفسير المضيق.

يتوافق أصحاب هاذ الرأي مع النظرية الثانية الا أنه لا يعنى ذلك أن هناك تطبق فيختلف في أن أصحاب هذه النظرية تتمثل عبارة "التدابير الضرورية" في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر وإقامة الدليل على ان هذا السبب لا يرجع إلى خطئه.¹⁷ ومن أهم التدابير التي لا بد من الناقل الجوى وتابعيه الأخذ بها لتفادي وقوع المسؤولية عن حوادث الرهاب الجوى هي:

1- الزامية تفتيش الركاب وأمتعتهم من قبل الناقل الجوى أو تابعيه وسلطات المطار، للتحقق من إجراءات الأمن المقدمة من قبل السلطات المحلية.¹⁸

2- السماح للناقل الجوى بالاستعانة بحراس مختصين ومدربين على متن الطائرة لمراقبة حركة الركاب والتدخل في الوقت المناسب.¹⁹

الإجراءات اللازمة لإعفاء الناقل الجوى وتابعيه من مسؤولية حوادث الإرهاب الجوى.

يهدف الناقل الجوى على المستوى الدولي والوطني إلى ضمان رحلة آمنة والتقليل من الخسائر البشرية والمادية اتجاه الإرهاب الجوى، لذلك اهتمت منظمة (الايكاو)²⁰ بوضع إجراءات يتعين على الناقل الجوى القيام بها لتفادي الخسائر وتأمين رحلة ممتعة وسليمة من المخاطر للركاب وتنقسم هذه الإجراءات الى مرحلتين قبل اقلاع الطائرة كمرحلة أولى وبعد اقلاع الطائرة كمرحلة ثانية.

الإجراءات اللازم اتخاذها من قبل الناقل الجوى قبل اقلاع الطائرة:

تعد المرحلة الزمنية قبل إقلاع الطائرة مرحلة مهمة جدا لا بد من الناقل الجوى التقيد بالإجراءات والتدابير اللازمة لضمان رحلة جوية آمنة خالية من المتفجرات أو أي وسيلة من الوسائل التي يستعملها الإرهاب الجوى لتنفيذ عملياته الإرهابية.

¹⁷ د. محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 234.

¹⁸ R.H. Mankiewicz, terrorisme aérien et responsabilité civile du transport aérien note sur la jurisprudence américaine, Revue Française de droit aérien, 1977, p 383.

¹⁹ Fitz Gerald, unlawfull with civil aviation, In kean arnold es-says in air law, Boston, 1982, p 76.

²⁰ منظمة الايكاو (ICAO) أسست في 04 أفريل 1947 وهي احدى منظمات الأمم المتحدة، يقع مقرها في القسم الدولي في مدينة مونتريال الكندية، مهمتها تطوير أسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها، والعمل على تطوير صناعة النقل الجوى لضمان أمنها وسلامتها ونموها.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

وقد جاءت اتفاقية شيكاغو عام 1944 للطيران المدني الدولي²¹ بمجموعة من الإجراءات التي يقوم بها الناقل الجوي لتفادي العمليات الإرهابية وتتمثل في:

1- عمليات التفتيش قبل إقلاع الطائرة:

في هذه المرحلة يتم فيها تفتيش الركاب قبل الصعود إلى الطائرة وذلك من خلال الكشف الأمني الذي يستخدم من قبل مختصين في مجال الأمن قادرين على استخدام معدات الأمن وتوافرها بأعداد كافية من أجل القيام بالمهام، كما أنه يعمل باستمرار على تطورها وتحديثها تكنولوجياً.²²

كما تفتش جسم الطائرة بأكملها من الداخل والخارج قبل الإقلاع ومنع دخول أي شخص على متن الطائرة دون ترخيص، كذلك منع صعود أي راكب هو أو أمتعته إذا تبين أن هناك شيء يهدد سلامة الرحلة الجوية.

كما أنه لا بد بالاستعانة بخبراء مختصين بالأمن ذو كفاءة عالية من قبل الناقل الجوي كما لا بد من تزويد الطائرات بجهاز الكشف عن الأسلحة والأشياء المعدنية.

بالتالي يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار المادية والبشرية إذا لم يثبت قيامه بالتفتيش قبل إقلاع الطائرة.

2- التحذير:

إن التحذير في مجال النقل الجوي يعتبر من التزامات الناقل الجوي اتجاه الركاب في حالة ما يوجد خطر محقق الوقوع قد يهدد الركاب المسافرين أثناء الرحلة الجوية إما على أنفسهم أو مالهم.

لا بد من الناقل الجوي أن يقوم بإجراء التحذير في حالة التهديدات الصريحة والحقيقية وتكون تلك التهديدات تمتاز بجديتها، ولا يكون ملزماً بتحذير الركاب على تهديدات عشوائية غير حقيقية التي تقع أثناء الرحلة الجوية²³.

²¹ Chicago convention on international civil aviation 1944 :
Http //www.icao.int/publications/documents/7300_orig. pdf

²² أحمد مصطفى الدبوسي السيد، مسؤولية الناقل عن حوادث الإرهاب الجوي (وفق للاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الإمارات): دراسة تحليلية مقارنة، مجلة جامعة الشارقة، جامعة الشارقة، المجلد 18، العدد 1، يونيو 2021، ص 350.

²³ د. يحي أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، سنة 1992، ص

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

فالتحذير لابد أن يكون قبل ميعاد السفر حتى يتسنى للركاب حق الاختيار في السفر أو عدمه أو يكون لهم الوقت في قيامهم بتأمين الحياة يكمل به التعويض المحدود.

ففي حالة لم يقم الناقل الجوي بإجراء التحذير عن وجود تحذير حقيقي من أجل تفادي الخسارات المالية ويعد ذلك أمر غير انساني، فيعتبر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو بمالهم جراء التهديدات الإرهابية وبالتالي يكون ملزماً بالتعويض وهذا ما جاءت به المحكمة العليا لولاية بالما الأمريكية في حكم لها بإلزام الناقل الجوي التعويض الكامل للركاب لإخلال الناقل الجوي بالتزام تحذير الركاب بوقت كاف.

وفي نفس الوقت الناقل الجوي يعتبر غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق الركاب نتيجة تحذيرهم بوجود تهديد إرهابي كاذب وهذا ما جاءت به المحكمة الفيديرية ا

لأمريكية في قضية تتلخص وقائعها أن شركة الطيران (Lufthansa German Airlines) المدعى عليها أثناء تحليقها على الأراضي الكندية تلقت السلطات الكندية وجود قنبلة على متن الطائرة، فقام طاقم الطائرة بتحذير الركاب وعند هبوطهم في كندا وأثناء تفتيش المشتبه به تبين أن التهديد كاذب فقضت المحكمة أن الناقل الجوي غير مسؤول في هذه الحالة²⁴.

ومنه نستنتج أن الناقل الجوي يعتبر مسؤولاً بالتعويض عن الأضرار التي تلحق الركاب في حالة اخلاله بالتزام تحذير الركاب بوجود تهديد إرهابي صحيح وحقيقي وغير مسؤولاً في حالة التهديد الإرهابي العشوائي والكاذب.

إجراءات التفتيش اثناء عملية الطيران:

نصت المادة 06 ن اتفاقية طوكيو 1963 الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، سلطات واسعة وعديدة لقائد الطائرة أثناء الرحلة الجوية وقد جاء في محتوى نص المادة أعلاه أن لقائد الطائرة الحق في اتخاذ إجراءات في ذلك إجراءات القسر الضرورية إذ تبين له أن هناك شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية وذلك لحماية الطائرة والركاب والأموال الموجودة فيها ولضمان النظام ورحلة جوية آمنة.

ومنه فإن مرحلة الطيران هي المرحلة التي تخول للناقل الجوي السيطرة على الطائرة ويتمتع فيها بسلطات واسعة وعديدة تمارس عن طريق قائد الطائرة فيخول له كل الصلاحيات من إيقاف رحلة جوية أو إلغائها إذ تبين له وجود خطر ما يهدد سلامة الرحلة الجوية.

²⁴ أحمد مصطفى الدبوسي السيد، المرجع السابق، ص 353-354.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

كما جاءت في ص المادة 08 من نفس الاتفاقية على أن لقائد الطائرة سلطة اتخاذ إجراءات قمع اتجاه الراكب الذي يرتكب أو يشرع في ارتكاب فعل يهدد سلامة الطائرة أو الركاب أو الأموال الموجودة فيها. ومنه نستنتج أن الناقل الجوي لا بد أن يضع كل الإجراءات والتدابير اللازمة في الفترة الزمنية للرحلة الزمنية من صعود الطائرة وعلى متنها أو أثناء الهبوط لضمان رحلة جوية آمنة من الإرهاب الجوي.

المطلب الثاني: الوسائل الاستثنائية لإعفاء مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي.

سبق وذكرنا أن اتفاقية وارسو نصت في مادتها 20 و 21 الذي أخذ بها المشرع الجزائري في المادتين 148 و 149 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني على أن الناقل الجوي يدفع بمسؤوليته عن التعويض للأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم إذ تبين أنه هو و تابعيه قد استحال عليهم اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو في حالة ما إذا كان الضرر ناجما وراجعا إلى خطأ المتضرر، ومنه و من خلال مما سبق نستنتج أنه الناقل الجوي يعفى من مسؤوليته كحالات استثنائية إذا ما تبين أنه استحال عليه أو على تابعيه القيام بالتدابير اللازمة و إذا تبين أن الضرر راجع إلى خطأ المتضرر وهذا ما سنتناوله في ما يلي:

الاستحالة كدافع لإعفاء الناقل الجوي من مسؤولية حوادث الإرهاب الجوي.

بتطبيق نص المادة 20 من اتفاقية وارسو يتضح لنا أن المادة لم تقدم تعريفا لعبارة "الاستحالة" لذا حاول الفقه²⁵ أن يحدد مفهوم هذه العبارة، فذهب البعض منهم إلى تعريفه على أنه حادث غير متوقع ولا يمكن دفعه، وهذا التعريف يطابق تعريف القوة القاهرة بحيث أنها حادث غير متوقع ويستحال دفعه كالصواعق مثلا التي قد تصيب الطائرة والسؤال المطروح هل تعني عبارة الاستحالة في المادة القوة القاهرة؟

²⁵ د. يحي أحمد البناء، المرجع السابق، ص 234.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

رغم أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى القوة القاهرة في القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم المعدل إلا أنه يمكن للناقل الجوي العودة إلى القواعد العامة أو التمسك بنص المادة 127²⁶ من القانون المدني لدفع بالمسؤولية.

كذلك السؤال الذي يطرح في هل يعتبر حادث الإرهاب الجوي من القوة القاهرة وللإجابة لا بد من تمييز فرضين:

الأولى: إذا كان الإرهاب الجوي السبب الوحيد والمباشر الذي أدى إلى وقوع الضرر، فإذا أثبت الناقل الجوي ذلك أعفي من مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب أو مالهم أو أمتعتهم جراء الإرهاب الجوي.

الثاني: حالة اشتراك الإرهاب الجوي مع خطأ الناقل الجوي في إحداث الضرر وبالتالي هنا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، لأن الخطأ معناه عدم اتخاذ التدابير من قبل الناقل وتابعيه لتفادي وقوع عملية الإرهاب الجوي الواردة في المادة 127 من القانون المدني والمادة 20 من اتفاقية وارسو.

وهذا ما قضت به محكمة باريس في قضية *(Barboni v. Air France)*²⁷ إذ قضت المحكمة بإعفاء الناقل الجوي من مسؤولية عما أصاب المسافرين من ضرر جراء إخلاء الطائرة بواسطة جهاز الإنقاذ على أنه يوجد قنبلة على متن الطائرة، وكان سبب الإعفاء أن الظروف كانت سريعة من أجل الإخلاء ووضعت الناقل الجوي في حالة استحالة من أجل اتخاذ إجراءات أخرى.

وفي حالة أخرى قضت محكمة استئناف فلوريدا بالولايات المتحدة الأمريكية²⁸ في قضية *(Edwards v National Airlines)* حيث جرت وقائع القضية أن الطائرة الخاصة *National Airlines* المدعى عليها كانت قد اختطفت على يد مجموعة إرهابية بعد ما كانت متوجهة من فلوريدا بالولايات المتحدة الأمريكية على يد جماعة إرهابية اتجهت بهم إلى كوبا وتم احتجاز ركابها، وأثناء الاحتجاز قامت

²⁶تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضروب، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

²⁷ أحمد مصطفى الدبوسي السيد، نفس المرجع، ص 357.

²⁸ نفس المرجع، ص 357.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

السلطات بكوبا بتقديم وجبات غذائية غير صالحة مما أدى إلى أصابت المدعي بمرض شديد عند عودتها إلى وطنها.

فطالبت من الناقل الجوي أن يعرضها على الضرر الذي ألحق بها إلا أن هذا الأخير رفض ذلك بحجة أن الضرر الذي ألحق بالمدعي كان بسبب خطأ الغير، إلا أنه المحكمة حكمت بقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ألحق بالمدعي والتعويض له بحيث كان لا بد على الناقل الجوي المدعى عليه أن يتوقع وبشدة وقوع حادث الاختطاف للطائرة وأنه كان يمكنه دفع خطر تقديم وجبات فاسدة بتحضير وجبات جاهزة تقدمها للركاب أثناء اختطافهم.

خطأ الراكب أو المتضرر كسبب لإعفاء الناقل الجوي من مسؤولية عملية الإرهاب الجوي.

طبقاً لنص المادة 147 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني المعدل والمتمم والمادة 21 من اتفاقية وارسو 1929 إذا ثبت أن الشخص المضرور هو الذي تسبب عن الضرر أو ساعد في وقوعه فللمحكمة أو الجهة القضائية المختصة أن تستبعد مسؤولية الناقل الجوي أو التخفيف عنها.

نستنتج أن المشرع الجزائري أو الاتفاقية قد أعطوا للمحكمة النظر فيما إذا يعفى الناقل الجوي إذا ثبت أن للشخص المضرور يد في وقوع الضرر وبناء على ذلك يرى جانب من الفقه²⁹ أن الشرط الأساسي لاعتبار فعل الراكب المضرور سبباً لإعفاء من المسؤولية، هو أن يكون هذا الفعل خطأ المضرور ومنه تتقطع العلاقة السببية بين الضرر الذي أصابه بين خطأ الناقل الجوي ومنه يعفى الناقل من المسؤولية.

لكن في حالة الإرهاب الجوي إذا أصيب أحد الركاب مثلاً بهلع وقلق نتيجة تعرض الطائرة للاعتداء من قبل مجموعة إرهابية وأقدم هذا الأخير بالإمساك بالإرهابي مما أدى إلى إصابته فهذا السلوك يعتبر طبيعياً وليس خطأ من قبل الشخص المضرور وكانت هناك عدة قرارات قضائية في هذا الصدد ونذكر على سبيل المثال ما حكمت به المحاكم الأمريكية³⁰ أن الناقل الجوي يعفى من مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو بالأموال إذا ثبت أنها راجعة إلى فعل المضرور أما إذا كان فعل المضرور لا ينطوي على خطأ فإن ذلك لا يؤثر على مسؤولية الناقل الجوي.

يكتب تقديم يبين محتوى المطلب والنقاط التي يتناولها.

²⁹ أحمد مصطفى الدبوسي السيد، انظر المرجع السابق، ص 358.

³⁰ Daniel LUIIEAU, La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et Convention de Varsovie, Paris Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1961

الخاتمة:

من خلال الدراسة التي قمنا بها نستخلص في النهاية أن مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي من المواضيع المهمة والحساسة والتي تناولتها الاتفاقيات الدولية ورغم عدم تناول المشرع الجزائري لموضوع الإرهاب الجوي في القانون المتعلق بالقانون المتعلق بالطيران المدني الجزائري 06-98 إلا أن المصادقة على الاتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية وارسو و اتفاقية لاهاي هذا يعني أنه يأخذ بموضوع الإرهاب الجوي، كذلك يمتاز موضوع مسؤولية الناقل الجوي على حوادث الإرهاب الجوي بعدة اختلافات و آراء فقهية مما يجعل الموضوع ثري و مميز، و من أهم النتائج التي توصلنا إليها هي:

1. أن مصطلح الحادث الذي جاء في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو يأخذ بالتفسير الموسع ويشمل حوادث عمليات الإرهاب الجوي.

2. رغم تعريف المشرع الجزائري لعبارة الحادث والأخذ بالتفسير المضيق إلا أنه من الناحية العملية يأخذ بالتفسير الموسع والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب جراء عمليات الإرهاب الجوي وذلك تماشيا مع المجتمع الدولي.

3. أن تفسير عبارة الصعود والهبوط لم يعد يتناسب مع الواقع الحالي والذي ظهرت فيه صور جديدة من حوادث الإرهاب الجوي خاصة عمليات اختطاف الطائرات.

4. أن الناقل الجوي لا بد من أن يلتزم بجميع التدابير والإجراءات الوقائية الضرورية لتفادي عمليات الإرهاب الجوي والدفع بالمسؤولية.

5. أن مفهوم عبارة الأذى البدني التي جاءت بها اتفاقية وارسو تأخذ بمفهومها الواسع أي أنها لا تصب على الأضرار المادية والجسدية فقط وإنما الأضرار المعنوية والنفسية التي تصيب الراكب.

6. أن المشرع الجزائري لم يقتصر التعويض عن الأضرار الجسدية والمادية فقط وإنما أضاف مصطلح المدارك العقلية في نص قانون 06-98 ومنه الفصل في التعويض عن الأضرار المعنوية والنفسية.

7. إعفاء الناقل الجوي عن التعويض الأضرار التي تصيب الركاب نتيجة تحذيرهم بوجود تهديد إرهابي وهمي وكاذب.

8. يعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التعويض للأضرار التي تلحق بالركاب إذ تبين أنه لم يقم بالتدابير اللازمة والوقائية قبل الإقلاع وأثناء عملية الطيران.

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

9. تأخذ كل التدابير اللازمة من قبل الناقل الجوي أو تابعيه عن حوادث الإرهاب الجوي أثناء الصعود أو على متن الطائرة أو أثناء هبوط الطائرة في مطار الوصول.

التوصيات:

1. من خلال الدراسة يتبين أنه لا بد إعادة النظر في بعض النصوص القانونية المتعلقة بالطيران المدني الجزائري 98-06 المعدل والمتمم حتى يتماشى بما جاء به المجتمع الدولي ومثال ذلك مصطلح الحادث الذي أخذ فيه المشرع الجزائري بمفهومه الضيق عكس المجتمع الدولي الذي أخذ بالمفهوم الواسع.
 2. وضع نصوص قانونية خاصة بالإرهاب الجوي في القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني الجزائري والذي يخلوا من ذلك.
 3. الاستعانة بأجهزة دقيقة وحديثة تتماشى بتطور التكنولوجي الحديث للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها وأن هذا الفحص لا يجري على الركاب فقط وإنما على العمال في مجال الطيران كذلك.
 4. توصي الدراسة بأن لا بد من الناقل الجوي تحذير الركاب من التهديدات الصريحة والحقيقية، أما التهديدات الوهمية والكاذبة فلا يلزم بالإبلاغ والتحذير منها، وذلك للحفاظ على أمن وضمن رحلة جوية خالية من القلق والأضرار التي قد تنشأ جراء التهديدات الكاذبة.
- توصي الدراسة بتقديم لقائد الطائرة سلطة اتخاذ إجراءات قمع اتجاه الراكب الذي يرتكب أو يشرع في ارتكاب فعل يهدد أمن الرحلة الجوية.

قائمة المصادر والمراجع:

القوانين والاتفاقيات:

القوانين:

-قانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني الجزائري المؤرخ في 27 جوان 1998، جريدة رسمية عدد 48، مؤرخة في 28 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون 05-2000.

-الأمر 66-155 المتعلق بقانون العقوبات المؤرخ في 8 يونيو 1966، جريدة رسمية عدد 49 المؤرخة في 11 يونيو 1966 ، المعدل و المتمم بقانون 21-14.

الاتفاقيات:

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

-اتفاقية وارسو، تنظم المسؤولية عن عن النقل الدولي للأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الطائرات وقعت الاتفاقية في وارسو سنة 1929.

-اتفاقية لاهاي 1970، اتفاقية قمع الاستلاء الغير المشروع على الطائرات، المؤرخة في 16 ديسمبر 1970 في لاهاي ودخلت حيز التنفيذ في 14 أكتوبر 1971.

الكتب:

باللغة العربية:

-ابن المنظور لسان العرب (المحيط)، الجزء الثاني، دار لسان العرب، بيروت 1408هـ.

- د. محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، 2004.

- د. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، سنة 2014.

- د. عدلى أمير خالد، عقد النقل الجوي بقواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني، دار المطبوعات الجديدة، سنة 2006.

المراجع الأجنبية:

- Rh. Mankiewicz, terrorisme aérien et responsabilité civile du transport aérien note sur la jurisprudence, Revue Française de droit aérien, 1977.

- Fitz Gerald, un Law full with civil aviation Arnold es-says in an Law, Boston, 1982.

الأطروحات والرسائل:

- أمحمدي بوجلطة بوعلي، سياسات مكافحة الإرهاب في الوطن العربي (دراسة مقارنة بين الجزائر ومصر)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلاقات الدولية، جامعة الجزائر 2، كلية العلوم السياسية والاعلام، سنة 2009-2010.

- لونسى عادل، آليات مكافحة الإرهاب الدولي بين فعالية القانون الدولي وواقع الممارسات الدولية و الانفرادية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مولود معمري تيزي وزو.

- يحي أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه جامعة الإسكندرية، 1992.

المقالات:

- أحمد مصطفى الدبوسي السيد، مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي (وفقا لاتفاقيات الطيران الدولية المطبقة في دولة الامارات) دراسة تحليلية مقارنة، مجلة جامعة الشارقة، جامعة الشارقة، المجلد 18، العدد 01، يونيو 2021.

المواقع الالكترونية:

- Chicago convention on international civil aviation 1944 :

http://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf le 20/08/2023 à 17H40 .



ردمد إلكتروني: 2661-7404

ردمد ورقي: 9971 - 2571

ص.ص: 884 - 903

العدد: الأول

المجلد: الثامن

السنة: 2024

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب الجوي

LIST OF REFERENCES AND SOURCES IN ROMAN SCRIPT

alqawanin walaitifaqiaati: alqawaninu: -qanun 98-06 almutaealiq bialtayaran almadanii aljazayirii almuarakh fi 27jwan 1998, jaridat rasmiat eadad 48, muarikhat fi 28 jwan 1998, almueadal walmutamam bialqanun 05-2000. -al'amr 66-155 almutaealiq biqanun aleuqubat almuarakh fi 8yuyu 1966, jaridat rasmiat eadad 49 almuarakhat fi 11 yuniu 1966 , almueadal w almutamim biqanun 21-14. alaitifaqiaati: -aitifaqiat warsu, tunazim almaswuwliat ean eanalnaql alduwalii lil'ashkhas wal'amtieat walbadayie ean tariq altaayirat waqaeat alaitifaqiat fi warsu sanat 1929. - atifaqiat lahay 1970, aitifaqiat qame alaistila' alghayr almashrue ealaa altaayirati, almuarakhat fi 16 disambir 1970 fi lahay wadakhlat hayiz altanfidih fi 14 'uktubar 1971. al kutubu: biallughat alearabiati: -abn almanzur lisan alearab (almuhita), aljuz' althaani, dar lisan alearbi, bayrut 1408h. - du. muhamad farid alearini alqanun aljawiyu alnaql aljawiyu aldaakhiliu walduwali, dar aljamieat aljadidati, 2004. - da. hani duydar, qanun alnaqli, dar aljamieat aljadidati, sanat 2014. - d. eidlaa 'amir khalid, eaqd alnaql aljawiyi biqawaeid wa'ahkam fi daw' qanun altayaran almadani, dar almatbueat aljadidati, sanat 2006.

al'utruhat walrasayila: - 'ahmidi bujaltat bueli, siyasat mukafahat al'iirhab fi alwatan alearabii (dirasat muqaranat bayn aljazayir wamasar), mudhakiratan linayl shahadat almajistir fi alealaqat alduwaliati, jamieat aljazayir 2, kuliyat aleulum alsiyasiat walaeilami, sanat 2009-2010. - lunsi eadil, aliat mukafahat al'iirhab alduwalii bayn faeaaliat alqanun alduwalii wawaqie almumarasat alduwaliat w alainfiradiati, risalat linayl shahadat aldukturah fi alqanuni, kuliyat alhuquq w aleulum alsiyasiatu, mawlud maeamari tizi wazu. - yhi 'ahmad albanaa, 'athar al'iirhab alduwalii ealaa maswuwliat alnaaqil aljawi, risalat dukturah jamieat al'iiskandariat, 1992. almaqalati: - 'ahmad mustafaa aldabuusi alsayidu, maswuwliat alnaaqil aljawiyi ean hawadith al'iirhab aljawiyi (wafqan liaitifaqiaat altayaran alduwaliat almutabaqat fi dawlat alamarat) dirasat tahliliatan muqaranata, majalat jamieat alshaariqat, jamieat alshaariqat, almujalad 18, aleadad 01, yuniu 2021.