



جامعة أم درمان الإسلامية
كلية الدراسات العليا
كلية الشريعة والقانون
قسم القانون المقارن

مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب

(دراسة مقارنة)

بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في القانون المقارن

إشراف الدكتور

وليد عبد العاطي إبراهيم

إعداد الطالب

علاء الدين رضوان موسى

١٤٣٨ هـ - ٢٠١٧ م

مستخلص

عرف العالم موجه من أعمال العنف أحدثت الفزع وروعته الآمنين، وتسببت في أضرار جسيمة في الأنفس والممتلكات، ووجد العالم نفسه أمام تحديات ليست سياسية فحسب و اجتماعية أكثر استدعت البحث عن وسائل للوقاية ومعالجة آثارها، جاء هذا البحث متناولاً مسؤولية الناقل الجوي عن اضرار الإرهاب وفيه ثلاثة فصول الأول تناول تعريف المسؤولية ومفهوم الإرهاب العام وتعريف الناقل الجوي أما الفصل الثاني تناول أنواع المسؤولية المدنية وأركانها ومسؤولية الناقل الجوي عنها في إطار القانون الدولي العام اما الفصل الثالث تناول الإرهاب الدولي وفيه مبحثان الأول المفهوم القانوني للإرهاب الدولي أما المبحث الثاني التكيف القانوني لإعتبار الإرهاب من مسؤولية الناقل الجوي. توصل البحث إلى عدة نتائج أهمها:

١/ سياسة الدول في كيفية حل الأزمات الناتجة عن الحوادث تلعب دوراً رئيسياً مما لايجعلنا أما نظرة موضوعية للكشف عن الحقائق وإقفال بعضها عن تنفق مصالحهم لمعرفة النتائج.

٢/ الحصار السياسي الدولي المتعلقة بدولة أو دول معينة في قفل كافة مجال التعامل الخارجي يجب ان لايشمل قطاع النقل الجوي بعبارة حقاً دولياً قبل أن يكون متعلق بدوله معينة ، حتى لايدخل ذلك الحصار في حق مواطني تلك الدول وعلى ضوء النتائج يوصي الباحث بالآتي:

١/ أن تحرص شركات الطيران في مجال التحقيق عن الطائرات نتيجة السقوط أو الانفجار في البحر أو الجو أو البر بتقوية نظام صناعة الصندوق الأسود وزيادة مدة بقاءه يعمل للأهمية في مجال التحقيق.

٢/ العمل علي تطوير الطائرات التي تعمل في المجال الجوي والتي تقطع مسافات بعيدة بإعادة تركيب مواد عازلة للحرائق والإنفجار داخل حجرة مقصورة الركاب وهيكل الطائرة لمنع إشتعال الحرائق نتيجة إنفجار اى جزء من أجزائها.

Abstract

The world was exposed to acts of violence that caused panic and alarmed the safe and caused serious damage to the lives and property. The world found itself facing not only political and social challenges, but also the search for means of prevention and treatment of its effects. Chapter I deals with the definition of responsibility and the concept of general terrorism and the definition of the air carrier. The second chapter deals with the types of civil liability and its elements and the responsibility of the air carrier in the framework of general international law. Chapter III deals with international terrorism.

Of international terrorism. The second is the legal adaptation of terrorism as the responsibility of the air carrier. The research reached several results, the most important of which are:

1 / The policy of countries in how to solve the injuries caused by accidents plays a major role, which does not make us objective to uncover the facts and close some of them who agree their interests to know the results.

2 / The international political blockade concerning a particular country or countries in the closure of all foreign affairs should not include the air transport sector as an international right before it is related to a particular country, so that the blockade does not enter into the rights of the citizens of those countries

In light of the results, the researcher recommends the following:

1 / that the airlines in the field of investigation of aircraft as a result of the fall or explosion in the sea or air or bar strengthen the system of the black box industry and the length of his stay is important for the investigation.

2 / Work on the development of aircraft operating in the airspace, which

travel long distances by re-installation of fire retardant and explosion materials inside the passenger cabin and the structure of the aircraft to prevent the fire due to the explosion of any part of its parts.

فهرس الموضوعات:

رقم الصفحة	الموضوع
أ	الاستهلال
ب	إهداء
ج	شكر وتقدير
د	المستخلص
و	Absract
١	المقدمة
١	اسباب أختيار الموضوع
٢	مشكلة البحث
٢	أهمية البحث
٣	أهداف البحث
٣	منهج البحث
٣	الصعوبات التي واجهت الباحث
٤	الدرسات السابقة
٦	هيكل البحث
الفصل الأول: تعريف المسؤولية	
٦	المبحث الأول: تعريف المسؤولية
٧	المطلب الأول: المسؤولية في اللغة العربية
٨	المطلب الثاني: المسؤولية في القرآن الكريم
١١	المبحث الثاني: مفهوم عام للإرهاب
١٢	المطلب الأول: مفهوم الإرهاب في مصادر اللغة العربية
١٥	المطلب الثاني: مفهوم الإرهاب في القرآن الكريم
٢٥	المطلب الثالث: مفهوم الإرهاب في القانون.
	المبحث الثالث: تعريف الناقل الجوي
٣٥	المطلب الأول: تعريف القانون الجوي
٣٩	المطلب الثاني: خصائص القانون الجوي
٤٤	المطلب الثالث: مصادر القانون الجوي

الفصل الثاني : أنواع المسؤولية المدنية ومسؤولية الناقل الجوي الدولي عنها

المبحث الأول: أنواع المسؤولية في التشريعات والقوانين.

٥٨	المطلب الأول : المسؤولية في الشرائع القديمة
٥٩	المطلب الثاني: المسؤولية في الفقه الإسلامي
٦٠	المطلب الثالث: المسؤولية في القانون الروماني
٦٣	المطلب الرابع: المسؤولية في القانون.

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي الدولي

٧١	المطلب الأول: تحديد المقصود بالناقل الجوي.
٧٣	المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي
٧٩	المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م
٨٨	المطلب الرابع: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩م

الفصل الثالث: مفهوم الإرهاب الدولي

المبحث الأول: المفهوم القانوني للإرهاب الدولي

٩٦	المطلب الأول: الإرهاب كجزء من الجريمة الدولية
١٠٧	المطلب الثاني: الإرهاب لدى اللجان والمؤتمرات
	المبحث الثاني: التكيف القانوني لإعتبار الإرهاب من مسؤولية الناقل الجوي .
١١٢	المطلب الأول: التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي
١٢٣	المطلب الثاني: الكوارث الجوية وإرتباطها بالإرهاب .

الخاتمة : وتشمل النتائج والتوصيات

١٥٤	أولاً: النتائج
١٥٥	ثانياً: التوصيات
١٥٦	المصادر والمراجع

الفهارس العامة

١٦٢	فهرس الآيات القرآنية
١٦٥	فهرس الأحاديث
١٦٧	فهرس الأعلام
١٦٨	فهرس الموضوعات

الفصل الأول

مفهوم المسؤولية والإرهاب والناقل الجوي

ويحتوي على ثلاثة مباحث:-

المبحث الأول:- تعريف المسؤولية

المبحث الثاني:- مفهوم عام للإرهاب

المبحث الثالث:- تعريف الناقل الجوي

المبحث الأول

تعريف المسؤولية

المطلب الأول: المسؤولية فى اللغة العربية

المطلب الثانى: المسؤولية فى القرآن الكريم

المبحث الأول تعريف المسؤولية

المطلب الأول: المسؤولية في اللغة العربية:

للباحث المراد عن المسؤولية في الكتب التي تعرضت للحديث عنها يجد تعريفات متعددة متباينة العبارت، يقتصر كل تعريف منها علي بيان زاوية خاصة من زوايا المسؤولية. وإليك بعضاً منها:

أولاً: وعرفها مجمع اللغة العربية بالقاهرة بأن المسؤولية هي " شعور الإنسان بالتزامه اخلاقياً بنتائج أعماله الإدارية فيحاسب عليها خيراً كان أو شراً." (١)

ثانياً: وقال مقداد تعني المسؤولية (تحمل الشخص نتيجة التزاماته وقراراته واختياراته العلمية من الناحية الإيجابية والسلبية أمام الله في الدرجة الأولى ،وأمام ضميرة في الدرجة الثانية، وأمام المجتمع في الدرجة الثالثة. (٢)

ثالثاً: وجاء في موسوعة نضرة النعيم: بأن المسؤولية حالة يكون فيها الإنسان صالحاً للمواخظة علي أعماله وملزماً بتبعاتها المختلفة." (٣)

رابعاً: وقد عرفها الدكتور عبد الله دراز (٤) بقوله: (المسؤولية هي كون الفرد مكلفاً بأن يقوم ببعض الأشياء وبأن يقدم عنها حساباً الي غيره)

خامساً: وعرفها مصطفى صبري بأنها لباقاة الإنسان لما يلقاه في الدنيا والآخرة لما جاء من عمله) (١)

(١) المعجم الفلسفي ، إعداد مجمع اللغة العربية بالقاهرة ، ط سنة ١٩٧٩ م الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية

(٢) التربية الأخلاقية الإسلامية للمقداد ص: ٣٣١ ط ١ مكتبة الخانجي بالقاهرة ١٩٧٧

(٣) موسوعة نضرة النعيم لمكارم أخلاق الرسول (ص) بإشراف د صالح بن عبد الله الحميد ٨ / ٢٤٠٠ دار الوسيلة للنشر والتوزيع ط ١ ١٤١٨ هـ

(٤) كتاب الدين د محمد عبد الله دراز ص ٧ - ٨

سادساً: وعرفها الدكتور أحمد بن عبد العزيز بأنها أهلية الشخص أن يكون مطالباً شرعاً بامتنال المأمورات واجتناب المنهيات محاسباً عليها^(٢)

سابعاً: وجاء تعريفه في المعجم الوسيط بأنها حاله أوصفة من يسأل عن أمر تقع عليه تبعيته يقال: أن بري من مسؤولية هذا العمل أي من تبعيته وتطلق (أخلاقياً) علي: ألزام الشخص بمايصدر عنه قولاً أو عملاً.

المطلب الثاني: المسؤولية في القرآن الكريم:

فمن الشاهد أن هذه الآيات قد وردت في القرآن الكريم في ما يلزم الله تعالى به عباده ويكلفهم به من أوامر ونواهي ، فاذا انضمت هذه الألفاظ مع بعضها لأسفرت عن المعنى الجامع للمسؤولية.

ونورد الآيات فيما يلي تفسير هذه الكلمات من كتب التفسير حتى يتضح لنا

المعنى:

١/ قال تعالى: ﴿وَذَقَّ قَالَ رَبُّكَ لِلْمَلَائِكَةِ إِنِّي جَاعِلٌ فِي الْأَرْضِ خَلِيفَةً قَالُوا أَتَجْعَلُ فِيهَا مَنْ يُفْسِدُ فِيهَا وَيَسْفِكُ الدِّمَاءَ وَنَحْنُ نُسَبِّحُ بِحَمْدِكَ وَنُقَدِّسُ لَكَ قَالَ إِنِّي أَعْلَمُ مَا لَا تَعْلَمُونَ﴾ ، (البقرة، الآية ٣٠)

أي إنى جاعل أقواما يخلف بعضهم بعضا^(٣) في القيام بإمضاء الأحكام والأوامر^(٤).

(١) موقف البشر تحت سلطان القدر لشيخ مصطفى صبري ، ص ١٧١ ط ١ سنة ١٣٥٢ هـ المطبعة السلفية بالقاهرة

(٢) المسؤولية الخلقية والجزاء عليها للدكتور أحمد بن عبد العزيز الحلبي ص ٧١ مكتبة الرشد بالرياض ، ط ١ / ١٤١٧ / ١٩٩٤ م

(٣) تفسير القرآن العظيم ، للإمام ابن كثير ، ص: ١٠٩ ، دار ابن حزم ، بيروت. الطبعة الأولى ١٤٢٠ هـ.

(٤) الجامع لأحكام القرآن ، للإمام القرطبي ، ١/٢٦٣ ، دار إحياء التراث العربى و بيروت. ط: ١٤٠٥ هـ.

٢/ وقال تعالى: ﴿لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا لَهَا مَا كَسَبَتْ وَعَلَيْهَا مَا اكْتَسَبَتْ﴾^ق
 (البقرة، ٢٨٦)، في الآية نص على تكليف العباد بالأوامر والأعمال التي في وسع
 المكلف ، وفي مقتضى إدراكه، فللنفس ما كسبت من خير ، وعليها ما اكتسبت من
 شر .

٣/ وقال تعالى: ﴿إِنَّا عَرَضْنَا الْأَمَانَةَ عَلَى السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَالْجِبَالِ فَأَبَيْنَ أَنْ يَحْمِلْنَهَا
 وَأَشْفَقْنَ مِنْهَا وَحَمَلَهَا الْإِنْسَانُ إِنَّهُ كَانَ ظَلُومًا جَهُولًا﴾ (الاحزاب، ٧٢).

ذكر ابن كثير^(١) في تفسير الأمانة عدة اقوال، تدور كلها على الفرائض
 والطاعات، ثم قال "وكل هذه الأقوال لا تتافى بينها، بل راجحة إلى أن التكليف
 وقبول الأوامر والنواهي بشرطها ، وهو أنه إذا قام بذلك أثيب ، وأن تركها عوقب،
 فقبلها الإنسان علي ضعفه وجهله وظلمه الا من وفقه الله"^(٢)

وهكذا قد تناول القرآن الكلمات الثلاثة، بحيث لاتقبل الانفصام، وتدل على
 المسؤولية بطريق اللزوم.

ومما يساندنا في كل هذه الألفاظ تلتقي مع بعضها وتتنظم لتعطيها معني واحداً
 جامعاً للمسؤولية ، قول العقاد^(٣) في بيان المراد بالأمانة والأمانات في قوله تعالى
 ﴿إِنَّا عَرَضْنَا الْأَمَانَةَ﴾ في خمسة مواضع من القرآن الكريم وكلها بالمعنى الذي
 يقيد التبعة والعهد والمسؤولية"^(٤)

(١) عماد الدين ابو الفداء إسماعيل ابن عمر بن كثير الدمشقي ولد سنة ٧٠١ هـ حافظ مؤرخ فقيه مفسر وله
 مؤلفات كثيرة منها: البداية والنهاية ، تفسير القرآن العظيم ، توفي سنة ٧٧٤ هـ انظر طبقات الحافظ ٥٣٣ -
 ٥٣٤ والنجوم الزاهرة ١١/١٢٣.

(٢) تفسير القرآن العظيم لإمام بن كثير ، ص: ١٥٢٩ (المرجع السابق)

(٣) هو عباس محمود العقاد شاعراً ، أديبا ونقاداً ، ولد سنة ١٨٨٩ م في أسوان بمصر ، وله مؤلفات كثيرة
 منها عبقرية محمد رسول الله صل الله عليه وسلم ، عبقرية الصديق رضى الله عنه ، الله الإنسان في القرآن
 وغير ذلك. توفي سنة ١٩٦٤ هـ بالقاهرة ودفن في أسوان.

(٤) الإنسان في القرآن ، لعباس محمود العقاد ، ص، ٣٤ ، ط: دار الهلال

وكل ماتقدم يوضح ويبين بأن معنى المسؤولية مع الخلافة والتكليف والأمانة،
ويبدو جلياً أن بين هذه القض ايا قاسماً مشتركاً، طرفه الطلب والحساب: طلب
أوامر الله تعالى والمحاسبة عليها، فمن قام بها أثيب، ومن تركها عوقب، وهذا هو
المعنى المسؤولية كما تقدم. وبعد هذا نستطيع الآن بأن نضع تعريفاً جامعاً لكل
أطراف المسؤولية، وأبعدها، إذن المسؤولية في معناها الجامع الشامل تعنى:
الإستعداد الفطرى الذي جعله الله تعالى للإنسان ليصلح للقيام برعاية ما كلفه به
من أمور تتعلق بدينه ودنياه ، وفى ما عليه من الرعاية حصل له الثواب وإن فرط
فيها حصل له العقاب."



المبحث الثاني

المفهوم العام للإرهاب

المطلب الاول: مفهوم الإرهاب فى مصادر اللغة العربية

المطلب الثاني: مفهوم الإرهاب فى القرآن الكريم

المطلب الثالث: مفهوم الإرهاب فى القانون

المبحث الثاني

المفهوم العام للإرهاب

المطلب الأول: مفهوم الإرهاب فى مصادر اللغة العربية:

عند دراسة المفاهيم والمعانى لأ بد أولاً من الرجوع الى معاجم اللغة الأصلية وملاحظة تطور المعنى فى المعاجم الحديثة وبالنظر فى ذلك نجد فى لسان العرب ما يأتى: (رهب بمعنى خاف والإسم الرهب ، كقوله تعالى: (من الرهب) أى بمعنى الرهبة، ومنه: "لا رهبانية فى الإسلام"...كإعتناق السلاسل، والإختصاء وما اشبه ذلك مما كانت الرهبانية تتكلفه، وقد وضعها الله عز وجل عن أمة محمد (ص) واصلها من الرهينة: الخوف، وترك ملاذ الحياة كالنساء..^(١).

كلمة الإرهاب مشتقة من (رهب): بالكسر، يرهب، رهبة. ورهبا - بالضم، ورهباً بالتحريك بمعنى آخر.

وترهب غيره: إذا توعدده، وارهبه ورهبه: اخافه وفرعه. ورهب الشئ رهباً، ورهبه: خافه. والإسم: الرهب، والرهبي، ورهبوت والرهبوتى.^(٢)

وكلمة "إرهاب" تشتق من الفعل المزيد (أرهب)، ويقال أرهب فلانا: أى خوفه وفرعه، وهو المعنى نفسه الذى يدل عليه الفعل المضعف (رهب)، أما الفعل المجرد المزيد بالتاء وهو (ترهب) فيعنى إنقطع للعبادة فى صومعته، وبشتق منه الراهب والراهبية والرهينة والرهبانية.... الخ، وكذلك يستعمل الفعل ترهب بمعنى

(١) لسان بن منظور (ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، دار صادر ودار بيروت: بيروت، ١٩٥٥ م /١٣٧٤هـ) ج ٨، ص ٣٣٧، بتصرف.

(٢) أنظر: الصحاح، إسماعيل بن حماد الجوهري، تحقيق أحمد عبد الغفور عطار، دارالعلم للملايين بيروت، ط ٢، ١٩٧٥ م مادة: رهب. ٣٣

توجد إذا كان متعدينا يقال ترهب فلان: أي توعدده ، وأرهبه ورهبه واسترهبه: أخافه وفرزه. وترهب الرجل: إذا صار راهباً يخشى الله: المتعبد في الصومعة.^(١)

وفي المعجم لإبن فارس: (رهب الراء والهاء والباء أصلان: أحدهما يدل علي خوف ، والأخر يدل علي الدقة والخفة ، فالأول الرهبه، تقول: رهبت الشيء رهباً، ورهبته ، وهى من باب الإرهاب ، وهو قدّع الإبل من الحوض، وزيادها"، والأصل الآخر الرهب، الناقة المهزولة).^(٢) وقدع الناقة أي زجرها وفي المعجم الوسيط، الإرهابيين: (وصف يطلق على الذين يسلكون سبيل العنف والإرهاب لتحقيق أهدافهم السياسية).^(٣)

وفي المنجد كلمة الإرهابي تدل علي كل (من يلجأ الى الإرهاب لإقامة سلطة، والحكم الإرهابي هو نوع من الحكم يقوم على الإرهاب والعنف تعمد إليه حكومات أو جماعات ثورية.

"والإرهاب " في الرائد هو رعب تحدثه أعمال عنف كالقتل وإلقاء المتفجرات أو التخريب^(٤)، "والإرهابي " هو من يلجأ الى الإرهاب بالقتل أو إلقاء المتفجرات أو التخريب وإقامة سلطة أو تفويض أخرى^(٥)، و " الحكم الإرهابي " هو نوع من الحكم الإستبدادي يقوم على سياسة الشعب بالشدّة والعنف بغية القضاء على النزاعات والحركات التحررية والإستقلالية.^(٦)

وفي تاج العروس رهب: رهب، بالكسر، يرهّب، رهبةً ورهباً، بالضم، ورهباً بالتحريك، أي خاف، ورهب الشيء رهباً ورهباً، ورهبةً: خافة، والإسم: الرهب،

(١) أنظر: القاموس المحيط ، مجد الدين محمد بن يعقوب الفيروزى ابادي، مؤسسة الرسالة ، بيروت، ط ٢ ، ١٤٠٧ هـ / ١٩٨٧م، باب (الباء فصل الراء) ، ص ١١٨ .

(٢) معجم مقائيس اللغة لإبن فارس ج ٢ ، ص ٤٠١ ، مادة رهب.

(٣) المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية ، ط٢ القاهرة ، ١٩٧٢م ، ص ٢٨٢

(٤) المنجد لغة اللغة ، دار المشرق، بيروت ، ط ٢٩ ، ١٩٨٦ ، ص ٢٨٠ .

(٥) المرجع السابق ص ٢٨٢

(٦) الرائد معجم لغوى عصري ، مسعود | جبران)، دار العلم للملايين ، بيروت ، ط ١ ، ١٩٦٧م ، ص ٨٨

والرهبى ، والرهبوت، والرهبوتى، ورجل رهبوت. يقال: رهبوت خير من رحموت، أي لأن ترهب خير من أن ترحم. ترهب غيره إذا توعدته.

ويقل وجود صيغة (الإرهاب) فى المصادر الأصلية فى اللغة العربية ، وقد ذكر الزبيدي فى تاجه: الإرهاب بالكسر: الإزعاج والإخافة^(١) ، كما ذكر أصحاب الوسيط كلمة (الإرهابيون) وفسروها بأنها: وصف يطلق على الذين يسلكون سبيل العنف والإرهاب لتحقيق أهدافهم السياسية.^(٢)

وتجدر الإشارة الى ان المعاجم العربية القديمة قد خلت من كلمتين (الإرهاب) (الإرهابى) لأنهما من الكلمات حديثة الإستعمال، ولم تعرفهما الأزمنة

القديمة^(٣)، وهذا الكلام حق حيث نلاحظ أن تعريف الإرهابى والإرهابيون فى المعجم الوسيط والمنجد، قد أصبح معنى الإرهاب فيهما يدل على كل من يسلك سبيل العنف لتحقيق غرض سياسى، فردا كان أو جماعه أو دولة، وهذ معنى خاص، من إحداث الخوف الوارد بصيغة العموم، فى لسان العرب ومعجم مقاييس اللغة، وهو ايضا قريب من قول بن فارس: (قدح الإبل من الحوض) فصرف الإبل عن حوض الماء يتم عادة بزجرها وتعنيفها وإخافتها.

واما الأصل الثانى الذى ذهب إليه بن فارس عند قوله: (الناقة المهزولة) الذى يدل على الضعف؛ فإن العنف المسلط على من وقع تعنيفه يحصل لهم ذلك بالخوف، والعلاقة الجامعة: الإخافة بين الطرفين، الفاعل والمفعول به ، هذا على مستوى اللغة بصفة عامة، لكونها تمثل الإطار العام للفكر بالنسبة للذين يتكلمون بها، وتفهم بين الأفراد عبر المكان والزمان، والأجيال، وعن طريق اللغة يتم نقل

(١) تاج العروس من جواهر القاموس لممد مرتضى الزبيدي ، مكتبة التجارة ، بيروت.

(٢) المعجم الوسيط ، إبراهيم مصطفى أحمد وأخرون ، دار الدعوة ، أستنبول تركيا ، مادة: رهب ، ص ٢٨٢.

(٣) الإرهاب والعنف السياسى ، كتاب الحرية ، عز الدين (أحمد جلال) ، العدد ١٠ ، دار الحرية والصحافة والطباعة والنشر ، رجب ١٤٠٦ هـ / مارس ١٩٨٦ ، صفحة ٢٠

التجارب والخبرات، متضمنة الأحاسيس والمشاعر، لتحقيق وظيفة التواصل بين السابقين واللاحقين في المجتمع ولا يصح أن تنقطع الأمة عن تراثها وأصول لغتها. وبناء على ذلك فإن المعنى العام الذي بصده هو (الإرهاب بمعنى الإخافة) وهو المعنى الأصيل في اللغة قديماً، وهو المراد الآن عند قراءة النصوص لدى من يحترم سلامة اللغة

وتأسيساً على ما تقدم فإن أى معنى آخر إضافي سيكون مستجداً، بسبب أو آخر قد طرأ على الكلمة وأثر في معناها كما تقدم في المنجد والمعجم الوسيط

المطلب الثاني: مفهوم الإرهاب في القرآن الكريم:

من خلال النظر الى آيات القرآن الكريم وورود مشتقات، الإرهاب في المعجم المفهرس لإلفاظ القرآن. (١)

نلاحظ أن القرآن الكريم لم يستعمل مصطلح (الإرهاب) بهذه الصيغة، وإنما أقتصرت على استعمال صيغ مختلفة من نفس المادة اللغوية، بعضها يدل على الإرهاب والخوف والفرع، والبعض الآخر يدل على الرهبة والتعبد، حيث وردت مشتقات المادة (رهب) سبع مرات في مواضع مختلفة في الذكر الحكيم لتدل على معنى الخوف والفرع كالتالي:

﴿يَرْهَبُونَ﴾ ﴿وَفِي سُخْتِهَا هُدًى وَرَحْمَةٌ لِلَّذِينَ هُمْ لِرَبِّهِمْ يَرْهَبُونَ﴾ (الأعراف: ١٥٤)
﴿فَارْهَبُونَ﴾ ﴿يَبْتِى إِسْرَائِيلَ أَذْكَرُوا نِعْمَتِي الَّتِي أَنْعَمْتُ عَلَيْكُمْ وَأَوْفُوا بِعَهْدِكُمْ وَإِيَّايَ فَارْهَبُونَ﴾ (البقرة: ٤٠)

(١) أنظر معجم المفهرس لألفاظ القرآن، محمد فؤاد عبد الباقي، دار الأندلس، بيروت، مادة رهب، ص ٣٢٥.

﴿ تَرْهَبُونَ ﴾ ﴿ وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ
عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَءَاخِرِينَ مِنْ دُونِهِمْ لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ وَمَا تُنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فِي
سَبِيلِ اللَّهِ يُوَفَّ إِلَيْكُمْ وَأَنْتُمْ لَا تظْمُونُ ﴾ (الأنفال: ٦٠).

﴿ وَأَسْرَهُبُوهُمْ ﴾ ﴿ قَالَ الْقَوَّاتُ فَلَمَّا أَلْقَوْا سَحَرُوا أَعْيُنَ النَّاسِ وَأَسْرَهُبُوهُمْ
وَجَاءُوا بِسِحْرِ عَزِيمٍ ﴾ (الأعراف: ١١٦)

﴿ رَهَبَةً ﴾ ﴿ لَأَنْتُمْ أَشَدُّ رَهَبَةً فِي صُدُورِهِمْ مِنَ اللَّهِ ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ قَوْمٌ لَا
يَفْقَهُونَ ﴾ (الحشر: ١٣)

﴿ وَرَهَبًا ﴾ ﴿ فَاسْتَجَبْنَا لَهُ وَوَهَبْنَا لَهُ وَيَحْيَىٰ وَأَصْلَحْنَا لَهُ وَزَوَّجْنَاهُ بِمَنْ يَشَاءُ
كَأَنُؤُا يُسْرِعُونَ فِي الْخَيْرَاتِ وَيَدْعُونَنَا رَغَبًا وَرَهَبًا وَكَأَنُؤُا لِنَا ﴾ (الأنبياء: ٩٠)

بينما وردت مشتقات نفس المادة (رهب) خمس مرات في مواضع مختلفة في
القران لتدل على الرهينة والتعبد كالتالي:

وردت لفظ (الرهبان) في سورة { التوبة: ٣٤}، كما ورد لفظ (رهبانا) في
{المائدة: ٨٢}، ولفظ (رهبانهم) في { التوبة: ٣١} وأخيراً { رهبانية } في
(الحديد: ٢٧) ومشتقات كلمة الإرهاب التي وردت في بعض آيات القران الكريم في
مناسبات متعددة من سوره ، وبصيغ مختلفة ، منها قول الله عز وجل في سورة
البقرة ﴿ يَبْنِي إِسْرَائِيلَ أَذْكَرُوا نِعْمَتِي الَّتِي أَنْعَمْتُ عَلَيْكُمْ وَأَوْفُوا بِعَهْدِي أُوفِ بِعَهْدِكُمْ وَإِيَّايَ
فَأَرْهَبُونَ ﴾ (البقرة: ٤٠)

قال بن كثير فى تفسيره: "وايأى فارهبون" (أى فاخشون، ترهيب ، والرهبه من أجل الرجوع الى الحق ، والإتعاض بما عسى أن ينزل بهم من العذاب).^(١)
ويمثل ماتقدم فسر قوله تعالى فى سورة النحل: ﴿وَقَالَ اللَّهُ لَا تَتَّخِذُوا إِلَهَيْنِ أُثْنِينَ ۚ إِنَّمَا هُوَ إِلَهٌُ وَاحِدٌ فَإِنِّي فَارْهَبُونَ﴾ (النحل: ٥١) ^(٢)

وكذلك فى تفسيره لقوله تعالى: ﴿فَأَسْتَجِبْنَا لَهُ وَوَهَبْنَا لَهُ وَيْحَىٰ وَأَصْلَحْنَا لَهُ وَزَوَّجْنَاهُ بِمَنْ يَسُرُّونَ فِي الْخَيْرَاتِ وَيَدْعُونَنَا رَغَبًا وَرَهَبًا وَكَانُوا لَنَا خَاشِعِينَ﴾ (الأنبياء: ٩٠)

قال: (رغبا فيما عندنا، ورهبه مما عندنا، خائفين، الخشوع هو الخوف المستمر، خاشعين أي متواضعين).^(٣)

ولا يختلف الشوكاني فى كتاب فتح القدير، عما ذهب إليه ابن كثير، فى شرحه لمعنى (الإرهاب) فى الآيات القرآنية السابقة، من ذلك تفيرة لقول الله عز وجل: (فَأَيُّيَ فَرَّهَبُونَ) قال: (فاخشون أن أنزل عليكم منزلته بمن قبلكم من العذاب والعقاب، بما أخلفوا ما عاهدوا الله عليه، وعصوا أوامره، وأكثروا فى الأرض الفساد)^(٤)

وجاء أيضا فى فتح القدير عن تفسيره لوله تعالى: ﴿وَقَالَ اللَّهُ لَا تَتَّخِذُوا إِلَهَيْنِ أُثْنِينَ ۚ إِنَّمَا هُوَ إِلَهٌُ وَاحِدٌ فَإِنِّي فَارْهَبُونَ﴾ (النحل: ٥١) مانصه: (لما بين سبحانه أن مخلوقاته السماوية والأرضية منقادة له خاضعة لجلاله، أتبع ذلك بنهى عن

(١) تفسير القرآن الكريم، (الحافظ عماد الدين أبو الفداء إسماعيل ابن كثير)، درار المعارفه، بيروت، ط ١،

(١٤٠٧ هـ / ١٩٨٧، ج ١، ص ٨٠ -

(٢) المرجع السابق ج ٢، ص ٣٥٥

(٣) نفس المرجع ٣، ص ١٨٨

(٤) فتح القدير للشوكاني ج ١، ص ٨١، ط ١، ١٤٢٠ - ١٩٩١م

الشرك بقوله: { وَقَالَ اللَّهُ لَا تَتَّخِذُوا إِلَهَيْنِ اثْنَيْنِ إِنَّمَا هُوَ إِلَهُ وَاحِدٌ } ففيه سبحانه عن إتخاذ
 الألهين اثنين..... ثم نقل الكلم سبحانه من الغيبة الى المتكلم عن طريق الإلتفات
 لزيادة الترهيب فقال: { وَإِنِّي فَأَرْهَبُونِ } أي ان كنتم راهبين شئ فإياي فرهبون، لاغيري
 وهو الذي يجب أن يخضع بالرهبة منه ، والرغبة إليه).

وفسر ابن كثير رحمه الله بقوله تعالى: ﴿وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ
 رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَعَآخِرِينَ مِنْ دُونِهِمْ لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ
 يَعْلَمُهُمْ وَمَا تُنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فِي سَبِيلِ اللَّهِ يُوَفَّ إِلَيْكُمْ وَأَنْتُمْ لَا تُظْلَمُونَ﴾ (الأنفال: ٦٠).

فسرها بقوله: (ترهبون أي تخفون به عدو الله وعدوكم، وهم المنافقون).^(١)
 وقال القرطبي: ^(٢) { تُرْهَبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ } يعني تخيفون به عدو الله
 وعدوكم من اليهود وقريش وكفار العرب.

وورد تفسير المراغي عند شرحه لقوله الله عز وجل: ﴿وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ
 مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَعَآخِرِينَ مِنْ دُونِهِمْ لَا
 تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ﴾ (الأنفال: ٦٠).

قال: (الإرهاب والترهيب: الإيقاع في الرهبة، وهي الخوف المقترن بإضراب).^(٣)
 ويزداد معنى الآية الكريمة وضوحاً عند النظر إليها في ضوء الآية التي سبقتها
 وذكر فيها الخوف من خيانة المعاهدين بسبب نقضهم العهود، قال تعالى: ﴿وَإِذَا
 تَخَافُ مِنْ قَوْمٍ خِيَانَةً فَابْنِذْ إِلَيْهِمْ عَلَى سَوَاءٍ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْخَائِبِينَ﴾ (الأنفال: ٥٨).

(١) تفسير القرآن العظيم ، إسماعيل بن كثير: ج ٢، ص ٣٠٨

(٢) الجامع لأحكام القرآن الكريم ، القرطبي (أبو عبد الله بن أحمد الأنصاري) دار التراث بيروت ١٤٠٥ هـ / ١٩٨٥ م / ج ٨ ص ٣٨.

(٣) تفسير المراغي ، أحمد المصطفي المراغي ، دار الإحياء التراث العربي ، بيروت ١٩٨٥ م ج ١٠ ص ٢٢.

كما يزداد المعنى وضوحاً أيضاً وتأكيداً، عند مواصلة، القراءة الى تمام الآية التي تليها وهي قوله تعالى: ﴿وَإِنْ جَنَحُوا لِلسَّلَامِ فَاجْنَحْ لَهَا وَتَوَكَّلْ عَلَى اللَّهِ إِنَّهُ هُوَ السَّمِيعُ الْعَلِيمُ﴾ (الأنفال: ٦١).

حيث يتجلي أن معني "يرهبون به عدو الله وعدوكم" هو من أجل منع العدوان والظلم، ولحماية أمة الإسلام التي أمرت بالتزام الحق والعدل، وأمرت بتحصيل القوة لتثبيتها إزاء الناس كافة، ولأن الإستعداد المستمر والجاهزية للجاد عند الإقتضاء يدع الحرب ويمنع وقوعها بسبب خوف من يعتزم نقض العهود، ويبين الإعتداء، ويضمر الخيانة والغدر، وإرهابه إرهاب مشروع، ولا يتحقق له ذلك، ويحصل له الخوف والرهبه الزاجرة متى علم بشدة قوة المسلمين، فالآية التي تامر المسلمين بوجود تحصيل القوة، وتوفير أسبابها ومقوماتها، بما يتناسب مع كل عصر، إنما لتكون رادعاً وزجراً يرهب كل من تسول له نفسه مباغتتهم بالحرب، فيتضرر المسلمون، وتتعطل رساله الإسلام، ويأمر بالجنوح له - أي الإسلام - من بين مقاصدة وغاياته، وفي تحصيل القوة سد لباب المفاصد والحروب، وحفظ الأمن، وجلب مصالح ومنافع العباد، ويسعد الجميع بإنتفاح أبواب التعاون ونمو روابط المودة ويزدهر العمران فى الأرض، قال تعالى: ﴿لَا يَنْهَكُمُ اللَّهُ عَنِ الَّذِينَ لَمْ يُقَاتِلُوكُمْ فِي الدِّينِ وَلَمْ يُخْرِجُوكُمْ مِنْ دِيَارِكُمْ أَنْ تَبَرُّوهُمْ وَتُقْسِطُوا إِلَيْهِمْ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُقْسِطِينَ﴾ (المتحنة: ٨).

ونتبيت من ذلك أن الإرهاب المأمور به الوارد فى القرآن الكريم، إنما هو خاص، يتعلق بالمعتدين، لصددهم عن عدوانهم متى حصل منهم ، وليس هو إرهاباً عدوانياً بالمعنى المعاصر، المرفوض إسلامياً.

وقال تعالى: ﴿لَأَنْتُمْ أَشَدُّ رَهَبَةً فِي صُدُورِهِمْ مِنَ اللَّهِ ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ قَوْمٌ لَا يَفْقَهُونَ﴾ (الحشر: ١٣).

قال ابن كثير في التفسير: أي يخافون منكم أكثر من مخافة الله
وقال تعالى في حكاية عن سحرة موسى: ﴿قَالَ الْقَوَّاءُ فَلَمَّا أَلْقَوْا سَحَرُوا أَعْيُنَ
النَّاسِ وَاسْتَرْهَبُوهُمْ وَجَاءُوا بِسِحْرٍ عَظِيمٍ﴾ (الأعراف: ١١٦).

أي افزعوهم وأرهبوهم إرهاباً شديداً. حيث خيل لهم أنها حيات تسعى وأتو بسحر
عظيم^(١) وقال تعالى: ﴿وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ
بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَآخَرِينَ مِنْ دُونِهِمْ لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ﴾ (الأنفال: ٦٠).

أي أعدوا - أيها المؤمنون - عدة وآلات الحرب لمقاتلة الأعداء وتخويفهم،
ورد عدوانهم حسب الطاقة والإمكان، حتى لا يعتدوا على بلاد المسلمين أو لا يقفوا
أمام انتشار الدعوة الإسلامية أو تبليغ رسالة الإسلام، والقوة تشمل الرمي، وهو أهم
عنصر في القتال: ألا أن القوة هي الرمي.^(٢)

وقال تعالى مخاطباً نبيه موسى عليه السلام: ﴿أَسْأَلُكَ يَدَكَ فِي جَيْبِكَ تَخْرُجُ
بَيْضَاءَ مِنْ غَيْرِ سُوءٍ وَأَضْمَمَ إِلَيْكَ جَنَاحَكَ مِنَ الرَّهْبِ فَذَانِكَ بُرْهَانَانِ مِنْ رَبِّكَ إِلَى
فِرْعَوْنَ وَمَلَئِهِ إِنَّهُمْ كَانُوا قَوْمًا فَاسِقِينَ﴾ (القصص: ٣٢). أي من الفرع
والرعب.^(٣)

(١) التفسير الواضح الميسر، محمد على الصابوني، مؤسسة الرسالة - بيروت - الطبعة الثالثة ٢٠٠٢ م ص ٣٩١.

(٢) صحيح مسلم / لمسلم بن حجاج، القاهرة، دار التراث، ١٤٠٧، وبيروت دار الكتب العلمية، ١٣٤٩ هـ ج ٣، ص ١٥٢٢، حديث رقم ١٩١٧.

(٣) التفسير الواضح الميسر، ص ٨٠٨.

أما لفظ "الرهبان" فقد ورد مرتين فقط في القرآن الكريم في سورة التوبة ومنكرأعلى أتباع أحبار اليهود وأحبار النصارى في إتباعهم في التحليل والتحریم، مما يعنى اتخاذهم أرباباً من دون الله، لأن التشريع خاص برب العالمين، قال تعالى:

﴿اتَّخَذُوا أَحْبَارَهُمْ وَرُهَبَانَهُمْ أَرْبَابًا مِنْ دُونِ اللَّهِ وَالْمَسِيحَ ابْنَ مَرْيَمَ وَمَا أُمُّرُوا إِلَّا لِيَعْبُدُوا إِلَهًا وَاحِدًا إِلَّا إِلَهُ الْإِسْلَامِ سُبْحَانَ اللَّهِ عَمَّا يُشْرِكُونَ﴾
 (التوبة: ٣١). (١)

وقد ذم الله تعالى علماء أهل الكتاب على أكلهم أموال الناس بالباطل كالرشوة وغيرها ونعمهم الناس من الدخول في دين الإسلام ، قال تعالى: ﴿إِنَّ كَثِيرًا مِنَ الْأَحْبَارِ وَالرُّهْبَانِ لَيَأْكُلُونَ أَمْوَالَ النَّاسِ بِالْبَاطِلِ وَيَصُدُّونَ عَنْ سَبِيلِ اللَّهِ وَالَّذِينَ يَكْنِزُونَ الذَّهَبَ وَالْفِضَّةَ وَلَا ينفِقُونَهَا فِي سَبِيلِ اللَّهِ فَبَشِّرْهُمْ بِعَذَابٍ أَلِيمٍ﴾ (التوبة: ٣٤). (٢)

والإسلام دين العدل والإعتدال والوسطية، فلارهبانية فيه، فهى من مبتدعات النصارى، ومع ذلك فإن لم يرعوها حق رعايتها. قال تعالى: ﴿قَالَ تَعَالَى: وَرُهَبَانِيَّةً أُبْتَدِعُوهَا مَا كَتَبْنَا عَلَيْهِنَّ إِلَّا ابْتِغَاءَ رِضْوَانِ اللَّهِ فَمَا رَعَوْهَا حَقَّ رِعَايَتِهَا فَآتَيْنَا الَّذِينَ ءَامَنُوا مِنْهُمْ أَجْرَهُمْ وَكَثِيرٌ مِنْهُمْ فَاسِقُونَ﴾ (الحديد: ٢٧).

قال تعالى مخاطباً اليهود: ﴿قَالَ تَعَالَى: ﴿يَبْنَى إِسْرَائِيلَ أَذْكَرُوا نِعْمَتِي الَّتِي أَنْعَمْتُ عَلَيْكُمْ وَأَوْفُوا بِعَهْدِي أَوْفِ بِعَهْدِكُمْ وَإِيَّائِي فَارْهَبُون﴾﴾ (البقرة: ٤٠).

(١) التهذيب ، ص ١٠١٨

(٢) التفسير الواضح الميسر ، ص ٥٤٥

أي فخشون، قاله قتادة وغيره. (١) وقال تعالى: ﴿وَقَالَ اللَّهُ لَا تَتَّخِذُوا إِلَهَيْنِ أُشْنَيْنِ

إِنَّمَا هُوَ إِلَهُ وَحْدٌ فَإِنِّي فَأَرْهَبُونَ﴾ (النحل: ٥١). أي خافوا الله ربكم دون سواه. (٢)

ومما تقدم نلاحظ أن:

أولاً: كلمة الإرهاب تثير الخوف والرهبة والخشية، إلا أن ورودها في القرآن الكريم والسنة النبوية تحمل معنى يختلف عن معنى كلمة (الرعب) لأن كلمة رهب ومشتقاتها تدل على درجة من الخوف غير الشديد، بل هو خوف ممزوج بالمحبة والخشية، والخضوع، كما ان بعض منها يدل على التبتل والإنقطاع للعبادة، والتخلي عن إنشغال الدنيا وملذاتها، وهذا في جميع الآيات عدا آية (الأنفال ٦٠) التي فيها إرهاب أعداء الله وأعداء المسلمين، وآية (الحشر ١٣ - ١٤) التي يرهب فيها الكفار من المؤمنين ويخشوهم أكثر من خشيتهم من الله تعالى.

ثانياً: ينبغي أن نفرق بين معنى الإرهاب الذي احتوته الآيات الكريمة، وبين

الإرهاب الإجرامي العدواني ونوضح هذا الفرق فيما يلي:

قال تعالى: ﴿لَأَنْتُمْ أَشَدُّ رَهْبَةً فِي صُدُورِهِمْ مِنَ اللَّهِ ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ قَوْمٌ لَا يَفْقَهُونَ ﴿١٣﴾ لَا يَقْتُلُونَكُمْ جَمِيعًا إِلَّا فِي قَرْيٍ مُّحْصَنَةٍ أَوْ مِنْ وَّرَاءِ جُدُرٍ بَأْسُهُمْ بَيْنَهُمْ شَدِيدٌ تَحْسَبُهُمْ جَمِيعًا وَقُلُوبُهُمْ شَتَّىٰ ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ قَوْمٌ لَا يَعْقِلُونَ﴾ (الحشر: ١٣ - ١٤).

قال تعالى: ﴿وَلَا يَحْسَبَنَّ الَّذِينَ كَفَرُوا سَبَقُوا إِنَّهُمْ لَا يُعْجِزُونَ﴾ (الأنفال: ٥٩).

﴿وَأَعِدُّوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَعَآخِرِينَ مِنْ دُونِهِمْ لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ وَمَا تُنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فِي سَبِيلِ اللَّهِ يُوَفَّ إِلَيْكُمْ وَأَنْتُمْ لَا تُظْلَمُونَ ﴿٦٠﴾ وَإِنْ جَنَحُوا لِلسَّلَامِ فَاجْنَحْ لَهَا وَتَوَكَّلْ عَلَى اللَّهِ إِنَّهُ هُوَ السَّمِيعُ الْعَلِيمُ﴾ (الأنفال: ٦٠ - ٦١).

(١) المصباح المنير في تهذيب تفسير بن كثير، ص ٥٦.

(٢) التفسير الواضح ص ٦٦٣.

إن الدراسة وتحليل معنى الآيات يوضح لنا القرآن الكريم استعمل (الرعبة... (وترهبون) فى الآيه، لزرع الخوف والرعب فى نفس العدو وإشعاره بقوه الأخر، لكي لا يقدم على العدوان... وهذا اللون من الإرهاب عمل وقائي ذو دلالات إيجابية... وهو من وسائل الردع العسكري وأدوات الحرب الباردة، ولا دلالة له على الإرهاب بمعناه المتداول المعرف فى القانون الجنائي، بل هو خطوة نحو السلام لأنه يمنع العدو من ممارسة عدوانه

بينما كلمه (الرعب) تدل على درجة شديدة من الخوف و الهلع والفرع ، ولذا ينبغي ان تستعمل كلمة (الإرهاب) بدل (الإرهاب) لأنها الترجمة الصحيحة لكلمة: (terrorism) وأن شاع التسوية بينهم فى الأونه الأخيرة. قال: تعالى: ﴿سَأَلْتِي فِي قُلُوبِ الَّذِينَ كَفَرُوا الرُّعْبَ بِمَا أَشْرَكُوا بِاللَّهِ مَا لَمْ يُنَزَّلْ بِهِ سُلْطَانًا وَمَأْوَاهُمُ النَّارُ وَبِئْسَ مَثْوَى الظَّالِمِينَ﴾ (آل عمران: ١٥١).

أى ان الله سيلقي فى قلوب أعداء المؤمنين الخوف والذله لهم^(١) وقال تعالى: ﴿إِذْ يُوحَىٰ رَبُّكَ إِلَى الْمَلَائِكَةِ أَنِّي مَعَكُمْ فَثَبَّتُوا الَّذِينَ ءَامَنُوا سَأَلْتِي فِي قُلُوبِ الَّذِينَ كَفَرُوا الرُّعْبَ فَأَصْرَبُوا فَوْقَ الْأَعْنَاقِ وَأَصْرَبُوا مِنْهُمْ كُلَّ بَنَانٍ﴾ (الأنفال: ١٢).

أى سالقى الخوف والرعب على من خالف أمري وكذب رسولي. ^(٢) وقال تعالى: ﴿وَتَحَسَّبُوهُمْ أَيْقَاطًا وَهُمْ رُفُودٌ وَنُقَلِّبُهُمْ ذَاتَ الْيَمِينِ وَذَاتَ الشِّمَالِ وَكَلْبُهُم بَاسِطٌ ذِرَاعَيْهِ بِالْوَصِيدِ لَوِ اطَّلَعْتَ عَلَيْهِمْ لَوَلَّيْتَ مِنْهُمْ فِرَارًا وَلَمَلِئْتَ مِنْهُمْ رُعبًا﴾ (الكهف: ١٨)

أى لو شاهدتهم - أي أصحاب الكهف وكلبهم - على تلك الحالة، لفررت منهم هرباً ورعباً وذلك لما البسهم الله من الهيبة والجلال، فرويتهم تنثير الرعب.

قال تعالى: ﴿وَقَذَفَ فِي قُلُوبِهِمُ الرُّعْبَ﴾ (الأحزاب: ٢٦).

(١) تهذيب تفسير بن كثير، ص ٢٥٠

(٢) المرجع السابق، ص ٥٢٩، وانظر: تفسير الواضح الميسر، للشيخ محمد على الصابوني، ص ٤٢٧

أي القى فى قلوب يهود كل من (بنى قريظة) (وبنى النضير) الخوف الشديد والفرع فاستسلموا فاصابهم الله بأيدي المؤمنين قتلاً .

تانياً: مفهوم الإرهاب فى السنة النبوية:

ومن الملاحظ أن مشتقات مادة (الإرهاب) لم ترد كثيراً فى الحديث النبوي الشريف ، ولعل أشهر ماورد هو لفظ (رهبة) فى حديث البراء بن عازب الذي يرويه فى الدعاء: وألجأت ظهري إليك رغبة ورهبة إليك ".^(١)

وأسراً للأولين، وإخراجاً وإزالاً للأخرين ، وفي الصحيحين من حديث جابر - رضي الله عنهما - أن رسول الله (صلى الله عليه وسلم) قال: (أعطيت خمسا، لم يعطهن أحد من الأنبياء قبلي: نصرت بالرعب مسيرة شهر، وجعلت لي الأرض مسجداً وطهوراً، فأیما رجل من أمتي أدركته الصلاة فليصل، وأحلت لي المغانم، ولم تحل لأحد قبلي، وأعطيت الشفاعة وكان النبي يبعث إلى قومه خاصة، وبعثت إلى الناس عامة)^(٢)

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "إذا التقى مسلمان بسيفيهما فالقاتل والمقتول في النار" قالوا: يا رسول الله، هذا القاتل..فما بال المقتول؟ قال: "إنه كان حريصاً على قتل صاحبه"، ومن هذا الحديث يتضح أنه إذا وقع القتال بين المسلمين فلا يجوز لأحدهم أن يكون حريصاً على قتل صاحبه؛ لأنه إذا اكتفى بالدفاع عن النفس بما هو أقل من القتل، فهو لا يدخل تحت الوعيد النبوي بأن يكون في النار.^(٣)

(١) صحيح مسلم بشرح النووي ، مجلد (٩) ج ١٧ ، دار الفكر للطباعة ، والنشر ١٤٠١ هـ - ١٩٨١ م ص ٣٣ .

البخاري فى صحيحة ، كتاب الدعوات باب: إذا بات طاهراً ، حديث رقم: ٦٣١١ .

(٢) البخارى التيمم ، حديث رقم: ٣٣٥ ، مسلم المساجد ، حديث رقم ٥٢١ .

(٣) أخرجه البخارى ومسلم .

قد قال رسول الله صلى الله عليه وسلم " أيما رجل أمن رجلا على دمه ثم قتله، فأنا من القاتل بريء، وإن كان المقتول كافراً" الحديث (صححه الألباني) وبرغم قول النبي صلى الله عليه وسلم هذا إلا أننا وجدنا مخبولي بعض المنتديات النصرانية ألصقوا هذا الجرم الشنيع بالإسلام وتبادلوا السباب ورشقوا كل مسلم حاول مواساة المتضررين بأبشع الألفاظ وأسفل الكلمات ولن أعطى مثال على ما قاله أحدهم.

المطلب الثالث: مفهوم الإرهاب فى القانون

وتجدر الإرهاب إلى أن تعبير (الإرهاب) هو من إبتداع الثورة الفرنسية ولم يتبلور الإرهاب، واقعياً إلا فى عام ١٧٩٣م، وكان ذلك عندما أعلن روسبسيير بدايه عهد الإرهاب أو الرهبة فى فرنسا بتاريخ (١٠ مارس ١٧٩٣ - ٢٧ يوليو ١٧٩٤م)^(١)، ومن أسم هذا العهد اشتقت اللغتان الإنجليزية والفرنسية كلمه (terrorism) بالإنجليزية والفرنسية، بمعنى (الإرهاب)، فخلال الثورة الفرنسية مارس روبسبر ومن معه من أمثال سان جيست وكوثون (couthon) العنف السياسي على أوسع نطاق، حيث قادوا حملة إعدام واسعة شملت كل أنحاء فرنسا، حتى قدر عدد من اعدموا فى الأسابيع الستة الأخيرة، من عهد الإرهاب ١٣٦٦ مواطن فرنسيا من الجنسين فى باريس وحدها، غير من أعدم فى المدن الأخرى. ومن أصل سكان فرنسا، الذين كان يبلغ عنددهم فى ذلك الوقت ٢مليون نسمة، تمكن هؤلاء القادة من قطع رأس ٤٠ ألفاً بواسطة المقصلة، كما تمكنو من إعتقال

(١) الأساليب العاجلة وطويلة الأجل لموجهة التطرف ، والإرهاب فى المنطقة العربية ، عز الدين ، ص ٤٢٢، ٤٢٣ الإرهاب فى العالمين العربى والغربي ، أحمد يوسف التل ، عمان - الأردن ، ظ ١ ص: ١٦- ١٧ ، عز الدين ، الإرهاب والعنف السياسي ، ص ٨٩

وسجن ٣٠٠ ألف آخرين،^(١) وكاد السناتور جوزيف ماكرثي أن يصبح روبسبير القرن العشرين (١٩٥٠-١٩٥٤م) في الولايات المتحدة الأمريكية، عندما قاد حملته ضد العناصر اليسارية الأمريكية آنذاك، إلا أن إتهاماته بالخيانة للآلاف لم تصل إلى حد قطع رأسهم بالمقصلة أو خنقهم في غرف الغاز المغلقة.^(٢)

وقد حاولت المنظمات الدولية كالأمم المتحدة تحديد مفهوم الفعل الإرهابي من منطلق ان (الإرهاب هو شكل من أشكال العنف المنظم، بحيث كان هنالك إتفاق عالمي على كثير من صور الاعمال الارهابية مثل الاغتيال والتعذيب وإختطاف الرهائن واحتجازهم وبث القنابل والعبوات المتفجرة وإختطاف وسائل النقل كالسيارات والأوتوبيسات والطائرات أو تفجيرها، وتلغيم الرسائل وارسالها الى الأهداف التي خطط الإرهابيون للإضرار بها... إلخ.^(٣)

مفهوم الإرهاب عند الغرب:

مفهوم الارهاب عند الغرب بعيد كل البعد عن مفاهيم اللغة العربية والقران الكريم ومفاهيمهم وتعريفاتهم كثيرة ومتباينة فلم يتفقوا على تعريف واحد، ومن هذه التعريفات ما يلي:

ورد في قاموس المورد^(٤) ان كلمة (terror) تعني: "رعب، ذعر، هول كل ما يوقع الرعب في النفوس، عهد إرهاب"، والاسم (terrorism) يعني: "ذعر ناشئ عن الإرهاب"، و (terrorist) تعني: "الإرهابي"،

(١) الإرهاب في العالمين العربي ، والغربي ، أحمد يوسف التل ، ص ١٦-١٧ الإرهاب والعنف السياسي عذ الدين. ص ٨٩ ، see the shorte oxford English dictionary on his torical princioles , revised and edited by c. t unions 3rd oxford the clarndon press 1959 , p 2155

(٢) الإرهاب في العالمين العربي ، والغربي ، أحمد يوسف التل ، عمان - الاردن ، ط ١٩٩٨ م ص ١٦-١٧ (٣) المرجع السابق ، ص ١١ .

(٤) المورد - قاموس إنكليزي عبي ، التعليق (منير) (درار العلم للملايين ، بيروت ، ط ٣١١ ، ١٩٩٧ م

والفعل (terrorize) يعني: "يرهب، يروع، يكرهه (على أمر) بالإرهاب". وهذا نفس المعنى الوارد في معاجم اللغة العربية.

وفي قاموس اكسفور "oxford..dictionary" نجد ان كلمة (terrorist)"الارهابي" هو الشخص الذي يستخدم العنف المنظم لضمان نهاية سياسة، والاسم (terrorism) بمعنى "الارهاب" يقصد به استخدام العنف والتخويف او الإرعاب -قتل وتفجير -، وبخاصة في اغراض سياسية. (١)

يقول لنا احد قواميس اللغة الانجليزية ان كلمة (terror) تعني "إستعمال العنف لتحقيق أغراض سياسية " ثم يعطينا على هذا الإستعمال مثلا بجملة تقول "ان حركة المقاومة بدأت حملة من العنف (terror) ضد قوات الاحتلال. (٢)

وكانت وكالة الاستخبارات المركزية الامريكية (C.I.A) قد تبنت في عام (١٩٨٠م)، تعريفا ينص على أن الإرهاب هو التهديد بإستعمال العنف أو إستعمال العنف لأغراض سياسية من قبل أفراد او جماعات ، سواء تعمل لسلطة حكومية قائمة او تعمل ضدها ، وعندما يكون القصد من تلك الأعمال إحداث صدمة ،أو فزع أو ذهول ،أو رعب لدى المجموعة المستهدفة والتي تكون عادة أوسع من ضحايا دائرة العمل الإرهابي المباشر. وقد شمل الإرهاب جماعات تسعى الى قلب أنظمة حكم محددة، وتصحيح مظالم محددة،سواء كانت مظالم قومية أم جماعات معينة، أو بهدف تدمير نظام دولي كغاية مقصودة لذاتها ". (٣)

(١) see the oxford universal dictionary compiled joyce m Hawkins ,oxford universal () press ,oxford ,1981.p,736

(٢) longman dictionary of English language and culture, lon don 1993 (١)

(٣) انظر تمويل الإرهاب جميز ادمز شركة سيمون ، وشيز (بالإنجليزي) نيويورك ١٩٨٦م، نقلا عن الإرهاب فى العالمين العربي والغربي لتل ص ١٣ - ١٤ الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن د أمل اليازجي ود محمد عزيز شكري دار الفكر المعاصر ، بيروت ودمش ، ط ١ ٢٠٠٢ م صفر ١٤٢٣٣ هـ

وعرفته وزارة العدل الأمريكية سنة ١٩٨٤م بأنة سلوك جنائي عنيف يقصد به التأثير على سلوك حكومة ما عن طريق الإغتيال أوالخطف....الخ^(١)

يقول أحدهم فى مقال له بجريدة نيويورك تايمز: أن نوع الإعتداء الجرى العنيف الذي نربطه الآن بالإسلامين كان - بدلاً عن ذلك - مرتبطاً منذ قرون بأمكان مثل اليابان وكوريا والصين ثم يقول " والمسلمون ليسوا محتكرين للتكتيكات الإنتحارية." ^(٢) تقول جماعة أمريكية معنية بدراسة الإرهاب ان الإرهاب أمراً بطبيعته يصعب تعريفه.... حتى حكومة الولايات المتحدة لم تستطع ان تتفق على تعريف واحد فالمثل السائر يقول أن الإرهابي عند شخص هو مناضل من أجل الحرية عند شخص آخر.

تعرف موسوعة Encarta الإلكترونية الأمريكية الإرهاب بأنة إستعمال العنف، من أجل إحداث جو من الزعر بين أناس معينين، يستهدف العنف الإرهابي مجموعات وثنية أو دينية أو حكومات، أو أحزاب سياسية، أو شركات، أو مؤسسات إعلامية. أما الكونغرس الأمريكي فيعرف الإرهاب بأنه " عنف واقع عن قصد وبدوافع سياسية تستهدف به منظمات وطنية، او عملاء سريون جماعة غير محاربة يقصد منه في الغالب التأثير على مستمعين، أو مشاهدين. ^(٣).

وأما وكالة التحقيقات الفدرالية F.B.I فنقول عن الإرهاب هو (التهديد باستعمال غير مشروع للعنف ضد أوممتلكات التخويف أو حكومة أو المدنيين كلهم أو بعضهم لتحقيق أهداف سياسية اجتماعية.

(١) الإرهاب الدولي والنظام اعالمي الراهن د.زامل البازجي ود محمد عزيز شكري دار الفكر المعاصر بيروت ودمشق ط١ ٢٠٠٢م صفر ١٤٢٣هـ ص ١٢٩.

(٢) وانظر الى مجلة الإسراء العدد ٤١ - ٤٢، ربيع الأول ١٤٢٣ تصدر فى دار الفتوى - القدس، ص ١٤ من مقال الإرهاب تعريف ومسبباته، د جعفر شيخ إدريس من المغرب.

(٣) القانون الفرنسي الإرهاب عام ١٩٨٦ قانون رقم ٨١ / ١٠٢٠

أو هو عمل عنيف أو عمل يشكل خطراً على الحياه الإنسانية وينتهك حرمة القوانين الجنائية فى أي دولة.

وعرفه القانون الفرنسي الإرهاب عام ١٩٨٦ قانون رقم ٨١ / ١٠٢٠ بأنه
(خرق للقانون يقدم عليه فرد أو تنظيم جماعي بهدف إثارة إضراب خطير فى النظام العام عن طريق التهديد بالترهيب.)

ترى وزارة الخارجية أن تعريف الإرهاب وارد فى المادة ٢٢ من الدرستور الأمريكي فى المقطع

د: العنف المبرمج لأغراض سياسية ضد أهداف غير مشاركة بالحرب الذى تمارسه الحركات المنظمة الوطنية والعملاء والتى عادة تهدف إلى التأثير على عموم المجتمع أما مكتب التحقيقات الفيدرالي يرى أن الإرهاب هو: الإستعمال الغير قانوني للعنف ضد الأشخاص والممتلكات بهدف إشاعة الرعب وإجبار الحكومة أو الشعب أو جزء منها وبالتالي تحقيق أهدافه السياسية أو الإجتماعية. أما وزارة الدفاع فتعتقد أن الإرهاب الإستعمال الغير القانوني للعنف أو التهديد به ضد الأشخاص والممتلكات بهدف إشاعة الرعب وإجبارالحكومة أو الشعب وبالتالي تحقيق أهدافه السياسية أو الدينية أو الأيديولوجية.

أما حلف الناتو ففي وثائقه الخاصة يعرف الإرهاب على انه: القتل والخطف إشعال الحرائق وماشبهها من اعمال عنف جنائية ، بغض النظر عن الأسباب والدوافع التى تقف وراء القائمين عليها. هذا يعنى أن اي من أعمال العنف مهما كان أسبابها هي أعمال إرهابية. أي ان العمل ذاته وليست دوافعه هي التى تضيف عليها صفة الإرهاب. (١) وهذا التعريف لم يخصص الإرهاب بالهدف السياسي. وجاء فى إتفاقية جنيف لقمع الإرهاب ومعاقبته فى عام ١٩٣٧ م المادة الأولى أن

(١) [Http://www. Rezgar.com / show. Art /?24716](http://www.Rezgar.com/show.Art/?24716)

الإرهاب هو (الأعمال الإجرامية الموجهة ضد دولة ما وتستهدف خلق حالة رعب فى أذهان أشخاص معينين أو مجموعة من الأشخاص أو عامة الجمهور)^(١). وهذا التعريف يعتبر أن الإرهاب يكون موجه ضد الدولة وليس ضد الأفراد أو الجماعات أو حركات التحرير ، ويعرف الكاتب الناقد اليهودي جيف كوهين الإرهابي (بأنه ذلك الذي يستهدف الطائرات والسفن المدنية، ولقد نسف طائرة مدنية كويبية مما أدى الى مقتل ٧٣ مدنياً ومن ثم أطلق النار على سفينة شحن بولندية، كما فعل وولاندو بوش ففي هذه الحالة فإن وزارة العدل الأمريكية تعامله برفق وتطلق سراحه وتسدد سبل تسليمه...وكذلك الذي يسهل قتل ٩٠٠ فلسطيني في صبراً وشاتياً أمام وزارة الدفاع الإسرائيلي أرييل شارون فإن لجنة التحقيق الإسرائيلية تحمله مسئولية غير مباشرة.^(٢)

ويقول الناقد الأمريكي مايكل بارينتي في كتابه اختراع أو فبركة الحقيقة: أن تحديد من هو ارهابي ومن ليس إرهابياً تقرره سياسة وسيلة الإعلام التي تصفه، فحرب العصابات الشعبيه تصفها وسائل الإعلام الغربية عادة بالإرهابية، بينما يوصف المرتزقة في انغولاً ونيكرغواً وموزمبيق مما توظفهم وكالة الإستخبارات المركزية الامريكية بالثوار ، وهذه الوسائل تتعت عمل الدول اليسارية التي تدافع عن نفسها في وجه هولاء الثوار بإرهاب الدولة ولا تستعمل هذا النعت للاعمال التي تقوم بها أمريكا ضد الحركات التحررية والدول المعتدى عليها.

وعرف ريغان وشولتز الارهاب وهما يدينانه بأنه "الإستخدام المحسوب للعنف ، أو التهديد بالعنف للوصول الي أهداف ذات طبيعة سياية او دينية او

(١) الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن د. أمل الباجي ود. محمد عزيز شكري ط ١ ص ٦٣.
(٢) أنظر : مجلة المستقبل العربي مركز دراسات الوحدة العربية ، لبنان ، عدد ٢٩١ شهر ٥ ، ٢٠٠٣ م من مقال أجهزة الإعلامية الغربية وموضوع الإرهاب ، نبيل دجاني، ص ٣١.

ايدولوجية... من خلال التهيب والاجبار وبث الخوف ". وهنا لم يشير الى العنف ذو الهدف الاقتصادي.

ويعرف توني بليير الارهاب بأنه "قتل المدنيين الأبرياء عمداً حتى ان بعضا من تلك الدول تمارس الإرهاب مثل حرب باكستان على كشمير".
ويعرف سير بيتر يوستينفو - وهو صحفى وممثل وممثل وكاتب مسرحي غربي مشهور - الإرهاب "هو حرب الفقراء ، وإرهاب الاغنياء. وهذا مخالف للواقع، لأنه غالبا ما يمارس الأغنياء والأقوياء الإرهاب على الفقراء المستضعفين. ويقول ناعوم تشومسكي - معرفا الإرهاب "مفهوم الإرهاب هو كل استخدام للتهديد او العنف وغالبا على خلفيات سياسية سواء كان مطبقا بواسطة الافراد أو المجموعات أو الأمبراطوريات أو الحكومات^(١).

ويقول ولتر لكور - وهو كاتب أمريكي مشهور، في كتابه الشبكة الإرهابية الحقيقية ، ص ٢٢ ، سنة ١٩٤٦ م - في تعريفه للإرهاب: "هو الإرهاب المنظم الذي تستخدمه الحركات كسلاح أساسي لهم"^(١).

ويقول بوير بل - وهو صحفى أمريكي مشهور - ان استخدام الجيش الأمريكي طائرة B52 التي تضرب فوق هانوي تدريب عسكري مقبول "ليس ارهابا"، وأما استخدام بعض القنابل اليدوية من قبل الفلسطينيين في روما لم يكن مقبولاً.
في معظم التعريفات الغربية خلل سياسي وهو تتاسقها للمعنى اللغوي الأصلي للكلمة وهو معنى تتفق عليه الكلمتان الإنجليزية والعربية ، اذ يشير أكثرها الي أن الإرهاب قتل أو خطف أو تخريب^(٢).

(١) ناعوم تشومسكي - في كتابه القراصنة والإمبراطوريات والإرهاب العالمي في العالم ص ٢٠١

(١) مايكل بارينتي في كتابه اختراع أو فبركة الحقيقة ص (٤٩) عام ١٩٨٠ ولتر لكور - وهو كاتب أمريكي مشهور ، في كتابه

(٢) الدكتور أحمد نوفل - كتاب الحرب النفسية بيننا وبين العدو لإسرائيلي ص ٥٨ عام ٢٠٠٠ م

نلاحظ ان تعريفات الإرهاب في الغرب الإصطلاحية تختلف باختلاف الغاية منها ، فتعريف الكونغرس يقصد منه أخصاء العمليات الإرهابية في العالم ، وتعريف وكالة الإستخبارات يقصد منه تتبع المعتدين على الولايات المتحدة (٣). سيبقى هنالك إختلاف في ما يعد مشروعاً وما يعد محرماً، وهذا أمر يرجع الى ثقافات الناس زاديانهم وفلسفاتهم ، وهي أمور يمكن أن يدور فيها حوار عقلاني راشد. ومن الجدير بالذكر ان أمريكا بمؤسساتها حريصة علي عدم تعريف الإرهاب تعريفاً متفقاً عليه دولياً بل تريد أن تفرض تعريفاتها علي العالم ، وبحسب فهمها هي فقط، اشار الى ذلك روبرت فريد لاندر بقوله: "ان إدارة ريغن ممثلة في وزارة العدل، وكتب التحقيقات الفيدرالية ، ووزارة الخارجية تعرض بشدة إدخال اي تعريف للإرهاب محلياً أو دولياً في صلب القانون". ويمثل الموقف الأمريكي الحاقق ماذكره الدكتور أحمد نوفل أن بعض الأعداء اشد عدواة ، يستتكف عن التمييز بين المسلم والأسلام والإرهاب ، فيجعلها جميعاً حزمة واحدة. والبعض أشد دها ولا اقول أكثر إنصافاً ؛ هذا الأشد دهاء يجاملنا او يستغفلنا أذ يمتدح الإسلام دين إنساني، ولكن كثيراً من المسلمون إرهابيون. أما القس فالويل فقد حسم الامر (وهو الصديق الصدوق المقرب الى الرئيس بوش). وقطع قول كل خطيب إذا قال: أن الإسلام بذاته دين إرهابي (لا أحسن من الصراحة دون لف أو دوران) وان محمداً (عليه الصلاة والسلام حاشاه) هو أول إرهابي فمن الطبيعي - بناً عليه -ان يكون كل مسلم إرهابي.ومن ما يظهر كيدهم للإسلام وحقدهم عليه قول المبشر الأوصول جبريل فالويل في برنامج ٦٠ دقيقة التي تبثه محطة cbs حيث قال: " أن النبي محمداً إرهابي " وقول القس المتطرف بعد روبرتسون -الذي يملك أكبر شبكة فضائية دينية - وأصفا الإسلام بأنه خدعة كبيرة وان النبي محمداً كان مجرد متطرف - وقد كان سارقاً وقاطع طرق وحاشاه من ذلك (صلى الله عليه وسلم).

(٣) مايكل بارينتي في كتابه اختراع أو فبركة الحقيقة، ١٩٨٠م، ص (٤٩)

وقول الكسندر هيق السابق ذكره وهو "كل شئ لايعجبين فهو إرهابى " يمنا أيضا
الرأى العام والغالب على أمريكا والغرب فالإرهاب عندهم أمر مزاجي يطلقونه على
أى شى يخالف أهواءهم وكبرياءهم وتطلعاتهم نحو تبعية العالم لهم والواجب
عندج تعريف الارهاب تقيد المعنى المذموم للأرهاب (بأنه الأرهاب العدوانى ،
وعندئذ سيكون معناه الاساسى واضح ، اما الزيادات التي تجعل التعريف
اصطلاحياً فيبدو انه ليس من الصعب الاتفاق عليها ^(١)).

(١) مايكل بارينتي، مرجع سبق ذكره، ص (٥٠).

المبحث الثالث

تعريف الناقل الجوي

المطلب الأول: تعريف القانون الجوي

المطلب الثاني: خصائص القانون الجوي

المطلب الثالث: مصادر القانون الجوي

المبحث الثالث

تعريف الناقل الجوي

المطلب الأول: تعريف القانون الجوي:

إستخدم إصطلاح القانون الجوي لأول مرة عندما أنشئت في باريس عام ١٩٠٩م المدرسة العليا للطيران وبالرغم مما وجه لهذا التسمية من إنتقادات إلا أنها ظلت الأساس لمعظم المؤلفات والدراسات القانونية المتخصصة في هذا المجال وقد ارتكزت هذه المدرسة في تعريفها للقانون الجوي على اتجاهين:

الإتجاه الأول:

وقد إعتد أصحابه في تعريف القانون الجوي على الأداة التي يمارس بها الإنسان الملاحة الجوية وهي الطائرة أو المركبة الجوية حيث عرفه الإتجاه الأول من الفقه بأنه (مجموعة القواعد القانونية التي تنظم إستخدام الطائرة في الملاحة الجوية والعلاقات التي تتولد عن ذلك) أو (مجموعة القواعد القانونية المنظمة للحركة وإستعمال المركبات الهوائية وما يترتب على تلك الحركة وهذا الإستعمال من العلاقات).^(١) نلاحظ أن هذا التعريف يقتصر على المركبة الهوائية أو الطائرة ويهمل الملاحة الجوية التي بغيرها تنعدم كل قيمة للطائرة إلا أنه يعتبر أكثر اتساقاً وتماشياً مع الواقع لإحتوائه على الموضوعات التي درج فقهاء القانون الجوي وتشريعاته على إخضاعها لأحكامه فالإقتصار على المركبة الهوائية لا يعني تجاهل قانون الملاحة الجوية الذي لا يتصور إنفصال وجوده عنها. ونظراً لإمكان وجود هذه الأخيرة منفصلة عن إحدى غاياتها تتدرج تحت لواء هذا القانون القواعد المنظمة لبناء المركبات الهوائية والحاكمة للعلاقات الناشئة في حالة سكونها.

(١) عز الدين الطيب آدم، محاضرات في القانون الجوي، دار جامعة أم درمان الإسلامية للطباعة والنشر، الخرطوم، ١٩٩٧م، ص ١٥.

أما الإتجاه الثاني:

فقد أخذ أنصاره مفهوماً واسعاً للقانون الجوي وعرفوه بأنه (مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي تتولد عن استخدام الفضاء الجوي) أو (مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن إستغلال الجو) أو التي (تنظم البيئة الجوية أو إستغلالها).^(١)

لا شك أن مفهوم هذا التعريف لا يقصر نطاق القانون الجوي على المسائل المتعلقة بإستخدام الطائرة فقط بل يمتد ليشمل كل أنواع الإستخدامات الممكنة للبيئة الجوية مثل الإتصالات اللاسلكية والمحطات الفضائية وأجهزة الإرسال الجوية والإذاعات ورغم تحديده بالوظيفة الأساسية للقانون الجوي في تنظيم ما هو كائن والتطلع إلى تنظيم ما سيكون إلا أنه يؤخذ على هذا التعريف إتساعه على نحو يصعب معه رسم الحدود الفاصلة بين القانون الجوي وقانون الفضاء، كما أنه يسهل بعض المسائل التي تغير في صميم موضوعات القانون الجوي كالبنية الأساسية التي تستلزمها الملاحة الجوية من مطارات وارتفاعات وطرق جوية وأشخاص الملاحة الجوية والنظام القانوني للمركبات الهوائية. وفي رأينا لا بد أن يكون هناك تعريف جامع بحيث يشمل على جميع المسائل التي تتعلق بالفضاء الجوي من بيئة جوية وملاحة جوية ومركبة هوائية نسبة لأن التعريفات السابقة غير جامعة فالإتجاه الأول الذي يعرف القانون الجوي بأنه (مجموعة القواعد القانونية التي تنظم إستخدام الطائرة في الملاحة الجوية والعلاقات التي تتولد عن ذلك).^(٢) اعتمد على المركبة الهوائية وهي الطائرة وأهمل الجوانب الأخرى التي بدونها لا تتم عملية الطيران من الأساس. أما تعريف أصحاب الإتجاه الثاني للقانون الجوي بأنه (مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي تتولد عن إستخدام الفضاء الجوي) أو (مجموعة

(١) فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٥.

(٢) المرجع السابق، ص ٦.

القواعد التي تحكم العلاقات الناشئة عن إستغلال الجو) أو التي (تنظم البيئة الجوية أو استغلالها) فقد توسع أكثر من اللازم حتى أصبح لا يمكن تمييزه عن قانون الفضاء وإنطلق في شموله ليضع كل العلاقات التي تتولد عن إستخدام الجو من صميم القانون الجوي حيث يمكن في هذه الحالة إعتبار التجارب الفضائية التي تقوم بإرسال الصواريخ الفضائية إلى القمر وغيره من الكواكب الأخرى وإطلاق الأقمار الفضائية وغيرها من صميم القانون الجوي مما يجعل هناك نوعاً من التمازج والتشابك الذي يصعب فصلهما بين القانون الجوي وقانون الفضاء. لذلك نعتقد أن التعريف الأمثل للقانون الجوي هو (عبارة عن مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن إستقلال الجو نتيجة للملاحة الجوية والقواعد المنظمة لحركة وإستعمال المركبات الهوائية وما يترتب على تلك الحركة وهذا الإستعمال من علاقات) لأن هذا التعريف يشتمل على جميع العناصر الموجودة بالفضاء الجوي والتي تتعلق بإستخدام الفضاء الجوي ويحكم العلاقات المتولدة بين هذه العناصر.

النشأة والتطور التاريخي للقانون الجوي:

مع أن إصطلاح القانون الجوي إستخدم لأول مرة في عام ١٩٠٩م إلا أن الإنسان عرف الطيران منذ عصور قديمة وزمان بعيد. (١)

وترجع محاولة الطيران إلى كل من أبي القاسم العباس بن فرناس والجوهرى اللذان حاولا الطيران بأجنحة من القماش في سماء قرطبة ونيسابور في القرنين الثالث والرابع من الهجرة.، واستمرت المحاولات وتعددت الدراسات في هذا المجال حتى تمكن الأخوة منتي فلوفر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر من اختراع بالون من الورق المملوء بالهواء الساخن قام بإطلاقه في أجواء بلدة أنوناي في

(١) ويقال أن أول محاولة للطيران كما ذكرتها الأساطيرة اليونانية إلى وينوس ملك جزيرة كريت لكن المهندس المعماري الصمغ الشمعي ففقد جناحيه وهو في بحر إيجا فابتلعه الامواج. علي البارودي، القانون الجوي والبحري، منشورات الحلبي للحقوق، بيروت، الطبعة الاولى، ٢٠٠١م، ص٧.

الخامس من شهر يونيو ١٧٨٣ وفي مستهل عام ١٧٨٥ نجح بلانشارد والدكتور جيفريس في عبور بحر المانش عندما طارا من كاليه إلى دنوفر وقبل نهاية القرن التاسع عشر استطاع الفرنسيان شارل رينار وكريس في التاسع من أغسطس ١٨٨٤ الطيران في الهواء على بالونهما الفرنسي بعد العديد من المحاولات قام كلمنت ادير بتجربة ناجحة لأول طائرة ذات محرك وفي أول القرن العشرين تمكن رايت من التحليق بطائرته لمسافة ٣٨ كيلومتر على دفعات وذلك بسبب نفاذ الوقود. ثم حضر وشقيقه إلى فرنسا حيث برهنا على نجاحهما عندما بقيت طائرتهما في الجو لمدة تزيد عن الساعة تلى ذلك صنع المنطاد dirigible عام ١٩٠٠م حيث عبرا الأطلسي لأول مرة في عام ١٩٢٨م تمت بعد ذلك عدة محاولات ناجحة من بينها عبور جبال الألب التي قام بها السويسري اوسكار عام ١٩١٣م بعد هذه التواريخ أصبحت المركبة الهوائية حقيقة ملموسة في نهاية القرن التاسع عشر وبدأ الفقهاء في تنظيم القوانين التي تحكم النشاط في الجو لذا فإن القانون الجوي لم يولد إلا في العشرينات من القرن الماضي الذي شهد لأول مرة في تاريخ البشرية استعمال تلك المركبة كوسيلة للنقل وكسلاح للحرب لذا كان من الطبيعي أن تظهر مع مطلع القرن الذي تكشفت في الإستعمالات المختلفة للمركبات الهوائية وما تتطوي عليه من خطورة بالغة، لذا كان من الضروري وضع قواعد قانونية لتحكم حركة واستعمال هذه الوسيلة الجديدة وما ينشأ عنه من وقائع أو علاقات قانونية وتم ذلك بالفعل في صورة تشريعات وطنية ودولية بدأت في شكل واضح بعد نهاية الحرب العالمية الأولى^(١).

(١) دي جوجلار، المطول في القانون الجوي، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ١٩٨٩م، ص ٣٥.

المطلب الثاني: خصائص القانون الجوي

خصائص القانون الجوي:

يتميز القانون الجوي عن غيره من فروع القانون الأخرى بخصائص تجعله متميز بذاتية خاصة مستقلة، الأمر الذي يبرر خروجه عن القواعد العامة في التشريع والتفسير والإجتihad متى ما كانت الطول التي تأتي بها تلك القواعد والمبادئ العامة التي لا تتفق مع مقتضيات الملاحة الجوية لذلك كان لا بد أن يكون للقانون الجوي قواعده الخاصة به المستوحاة من بيئته والتي تستجيب لحاجاته وتراعي مصلحة الملاحة الجوية وتتميز قواعد القانون الجوي بعدد من الخصائص نذكر منها:-

١/ القانون الجوي قانون حديث النشأة: (١)

لقد ارتاد الإنسان الفضاء الجوي حديثاً وعرف الطائرات والمركبات الهوائية في منتصف القرن التاسع عشر مما يجعل معرفة الإنسان بالفضاء الجوي معرفة حديثة وبالتالي فالقواعد القانونية التي تنظم العلاقة بين الإنسان وإستعمالاته للجو، قواعد حديثة بمعنى أن القانون الجوي قانون حديث إستحدثه تطور تقنية وسائل المواصلات (المركبات الهوائية) التي تميزت عن غيرها من الوسائل التقليدية بالسرعة والمرونة مما جعلها تستحوذ على كل الإهتمام، لذلك كان لا بد من قواعد قانونية خاصة تحكم هذه الظاهرة الجديدة وهذا ما جعل القانون الجوي قانون حديث فالطائرات تعمل في بيئة مختلفة عن وسائل النقل الأخرى ومن الطبيعي أن تنشأ قواعد قانونية تنظم العلاقات المتوالدة عن إستخدام هذه الوسيلة الجديدة (الطائرات) ولا يعني إستقلال القانون الجوي وحدة انقطاع صلته بفروع القوانين الأخرى حيث

(١) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص ٢٢.

يستمد كثيراً من أحكامه من القانون العام والخاص والقانون التجاري ورغم ذلك لا يمكن القول بأنه فرع من فروع القانون الخاص أو أنه فرع من فروع القانون العام.^(١)

٢/ القانون الجوي ذو طبيعة آمرة:-

أدت حاجة الدولة إلى حماية رعاياها ومصالحها لسن اللوائح الكفيلة لسلامة الطائرات من حيث المواصفات الفنية وشروط السلامة اللازم توافرها في الطائرات وطاقتها وشروط استخدامها مما يجعل القانون الجوي قانون ذو طبيعة آمرة ولاحي لا يمكن الإتفاق على مخالفة لوائحه والتي تهدف لتأمين سلامة الطيران والركاب والبضائع وتكون واجبة الإحترام والطاعة في أي مكان في العالم في شكل معاهدات دولة تضع تلك القواعد التنظيمية المتشابهة بين الدول وحتى تلتزم بها جميع الدول كان لا بد أن تصدر في صورة تشريعات داخلية لتكتسب صفة الإلزام دون أن تمس أمن وسلامة الطيران.

٣/ القانون الجوي قانون متطور:-

يعتبر القانون الجوي قانون ثابت ومتجدد ومتطور لإرتباطه بفن الطيران خاصة أن نشأة هذا القانون لا تزيد عن أكثر من بداية القرن الماضي فهو جديد ونطاقه غير قابل للتحديد، ومشاكله لا يمكن حصرها خاصة أن الإنسان لا زال يستكشف الجديد في آفاق الفضاء الجوي وقد تتعدد أوجه استخدام الفضاء مع تعدد المعارف الإنسانية وانتصار الإنسان على العقبات التي تعترضه أثناء بحثه واستكشافه هذا، مما يؤدي إلى ظهور المشاكل القانونية التي يسعى رجال القانون لإيجاد الحلول المناسبة لها، لذا فإن القانون الجوي لا زال في تطور مستمر وسريع مما جعل هذه صفة وخاصة ترتبط بقواعده.

(١) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص ٢٣.

٤ / القانون الجوي قانون ذو صفة دولية موحدة:-

إن المخاطر والتهديدات التي تتعرض لها الدول نتيجة تحليق الطائرات في سمائها لا يمكن حصر نطاقها على إقليم دولة معينة مما يجعل القانون الجوي ذو طابع سياسي لذا اتفقت الدول على إبرام المعاهدات الدولية لتنظيم وتأمين حركة الطيران وسلامة نقل المسافرين والبضائع لهذا يرى بعض الفقهاء بأن القانون الجوي ظهر على المستوى الدولي قبل أن تصدر بشأنه التشريعات الوطنية مما يدعم الصفة الدولية لقواعد القانون الجوي حيث تتشابه المخاطر والظروف التي تواجه حركة الطيران والتي لا تختلف من دولة لأخرى الأمر الذي دفع بهذه الدول لإبرام اتفاقيات دولية لوضع قواعد قانونية دولية موحدة.

تحديد مضمون القانون الجوي:

إن النظر حول موضوع القانون الجوي هو أساس تسميته وتعريفه؛ فبعض فقهاء القانون^(١) جعل الملاحة هي موضوع القانون الجوي ومن ثم عرفه على أنه: (مجموعة القواعد التي تحدد شروط الملاحة الجوية واستعمالاتها المدنية).

نلاحظ أن هذا التعريف يهتم بالملاحة الجوية كموضوع للقانون الجوي، وينظم أداة الملاحة الجوية (الطائرة) والعقود المتصلة باستثماراتها (كعقد النقل والتأمين.. وغيرها)، كما ينظم الفضاء الجوي حيث تجري الملاحة الجوية، والمطارات والمرافق المساعدة كونها تعمل على تسهيل مهمة إقلاع وهبوط الطائرات إلا أنه أغفل مواضيع تؤثر في نشاط استعمال الطائرة مثل: ملكية الطائرات والتصرفات الواردة عليها، والأفعال التي تقع على متنها كما أنه يخرج كل استخدام للطائرة في غير نشاطها التجاري، كل استخدام للفضاء لا يتصل بمعاملات القانون الخاص.

(١) د. إلياس حداد، القانون التجاري، مطابع مؤسسة الوحدة، دمشق، (١٤٠٠ - ١٤٠١هـ) (١٩٨٠ - ١٩٨١م)، ص ٥٢٦.

فريق آخر عرف القانون الجوي بالتركيز على أداة الملاحة الجوية^(١)، وهي الطائرة وجعلها موضوع القانون الجوي، ومن ثم عرف القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي يحكم الطائرة وما ينشأ عن إستعمالها في الطيران من علاقات قانونية، وينظم المجال الذي تعمل فيه هذه الطائرات)^(٢). ونجد أن هذا التعريف قد نظم أداة الملاحة الجوية وهي الطائرات والنشاط الذي تقوم به وهو استعمالها والمجال الذي تعمل فيه وهو الفضاء الجوي.

من الفقهاء^(٣) أيضاً من جاء بتعريف مغاير فصنف القانون الجوي إلى فروع القانون الخاص ومن ثم عرفه على أنه: (مجموعة القواعد التي تحكم الإستغلال الجوي، وما قد ينشأ من علاقات قانونية بمناسبة هذا الإستغلال من علاقات القانون الخاص)، ونلاحظ على هذا التعريف أنه أخرج موضوعات القانون الجوي العام عن نطاق تعريف القانون الجوي بإستثناء بعض المسائل التي تتدرج تحت منظومة القانون الجوي العام إلا أنها تدخل في سياق مفهوم القانون الجوي الخاص مثل جنسية الطائرة وتسجيلها، وموضوع سيادة الدول على فضاءها الجوي، وقد برر البعض^(٤) ذلك بأن التقاليد قد درجت على إدخال هذه الموضوعات في هذا السياق، أيضاً لأن هذه الموضوعات ترتبط بالإستخدام التجاري للطائرة وتحديد القانون واجب التطبيق عليها من ناحية، ومبدأ حرية الطيران التجاري من ناحية أخرى، ومن الفقهاء^(٥) من عرفه تعريفاً واسعاً بأنه (مجموعة القواعد القانونية المتولدة عن إستخدام البيئة الجوية أو إستعمال الجو). على الرغم من أن التعريف السابق يعتبر تعريفاً شاملاً وأوسع إلا أنه قد أدخل موضوعات تحت نطاق القانون الجوي ليس

(١) د. أحمد عبد الطيف غطاشة، مرجع سابق، ص ٢٦.

(٢) د. جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ٨.

(٣) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفك والقانون، المنصورة، بدون تاريخ، ص ٦.

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٦.

(٥) المرجع نفسه، ص ٥.

لها علاقة باسمه مثل: الإتصال، والبثين (الإذاعي والتلفزيوني) وأيضاً أدخل موضوعات تحت نطاقه ليس لها علاقة بمجال أعمال قواعده مثل: استخدام الفضاء الإقتصادي كالإستمطار الصناعي، أو إستخدام العسكري كالحروب وشن الغارات الجوية، أو العلمي مثل أبحاث الفضاء، بعض الفقهاء^(١) يعرفون القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي يدرس القواعد القانونية المنظمة لحركة واستعمال^(٢) المركبات الهوائية والعلاقات المترتبة عليهما) على أن يؤخذ مصطلح (الحركة) و(الاستعمال) بمعناهما الواسع ليتسنى للقانون الجوي تنظيم موضوعات مرتبطة بهذين المصطلحين مثلما قد يرتبط بمصطلح (الحركة) كصلاحية المركبات الهوائية للطيران، وملكية المركبات - سواء اكتساب أو نقل الملكية- والرهن والحجز على بيع الطائرة، والخدمات المتعلقة بالارتفاعات^(٣) والاتصالات الجوية.

أما مصطلح (الإستعمال) فيدرج تحته مسائل النقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي، والتأمين منها، والمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، التصادم والإنقاذ الجويين، الاختطاف والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وأيضاً أنواع المركبات الهوائية واستعمالاتها.

غير أننا نأخذ على هذا التعريف أنه أغفل المجال الذي تعمل فيه الطائرة وتمارس فيه نشاطها وهو الفضاء الجوي.

ومما سبق نستطيع تعريف القانون الجوي على أنه: (مجموعة القواعد القانونية التي تنظم حركة الطائرات واستعمالها وما ينشأ عنهما من علاقات قانونية، وينظم المجال الذي تعمل فيه هذه الطائرات).

(١) د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٤.

(٢) يميل إلى هذا التعريف، د. العريني حيث يعرف القانون الجوي على أنه: (ذلك الفرع من القانون الذي يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات).

(٣) مثل المطارات، والطرق الجوية، و الأرصاد الجوي.

وهذا التعريف شامل لعناصر الطيران الجوي فينظم أداة الملاحة الجوية وهي الطائرة، والنشاط الذي تقوم به وهو الحركة والاستعمال، والمجال الذي تمارس فيه نشاطها وهو الفضاء الجوي.

المطلب الثالث: مصادر القانون الجوي

أولاً: التشريع:

يعتبر التشريع المصدر الرئيسي للقانون الجوي وبالرغم من إستحواذ المركبات الهوائية منذ ظهورها على الإهتمام الدولي إلا أن ذلك الإهتمام لم يكن منصباً إلا على جانب واحد من إستعمالاتها وهو الإستخدام غير السلمي مثال لذلك مؤتمري لاهاي الأول والثاني واللذين إنتهيا إلى تحريم إستخدام البالونات وما يماثلها لمدة خمس سنوات في مجال إسقاط القذائف والمفرقات أو أعمال الجاسوسية ومهاجمة أو قذف المدن والقرى والمناطق الآهلة بالسكان والمنشآت غير المحمية... وغيرها من الإستخدامات غير السلمية إلا أن ذلك الإهتمام امتد ليشمل الإستخدامات السلمية لهذه المركبات غير أن نتائجه لم تظهر إلا بعد نهاية الحرب العالمية الأولى. وذلك بعد أن تعددت المعاهدات الدولية والإتفاقيات الثنائية المنظمة للمسائل المتعلقة بالقانون الجوي.^(١)

وقد حرصت كل دولة على المستوى الوطني على سن تشريعات داخلية خاصة بها تنظم حركة وإستعمال المركبات الهوائية ولما كان القانون الجوي يتمتع بطابع دولي بسبب سرعة هذه المركبة الفائقة فقد أخذت أغلبية هذه الدول بأحكام الإتفاقيات الدولية عند وضع تشريعاتها الداخلية وقامت بعض الدول بتشريعاتها القائمة من قبل بما يتفق وأحكام هذه الإتفاقيات وذلك تفاعلياً لازدواجية القواعد القانونية مطبقة على العلاقات والنتائج المتولدة من إستعمال هذه المركبات الهوائية،

(١) دي جوجلار، نفس المرجع، ص ٤٠.

وقد تضمنت التشريعات الفضائية المختلفة نصوصاً تحد من حق مالك الفضاء الجوي الذي يعلو أملاكه فقصرت هذا الحق على الإرتفاع المستعمل أو الإرتفاع المفيد (أي الذي يلزم المالك للإستفادة من أرضه)، أما ما يجاوز هذا الإرتفاع (أي الإرتفاع الذي لا يمكن للمالك إستخدامه أو الإستفادة منه) فإنه يظل طليقاً لا يمتد إليه ملكية صاحب العقار وهذه التشريعات نذكر منها:

١/ **التشريع الفرنسي:** نصت المادة (١٩) الفقرة (٢) من قانون الملاحة الجوية على حرية التحليق فوق الأملاك الخاصة طالما أن هذا لا يعرقل مباشرة المالك لحقوقه.

٢/ **التشريع الألماني:** نصت المادة (٩٠٥) من التشريع الصادر لسنة ١٨٩٦م على امتداد حق مالك السطح أو العلو مع تقرير حرية العمل في الفضاء الجوي الذي لا تكون للمالك مصلحة في استخدامه.

٣/ **التشريع السويسري:** فقد نصت المادة (٦٦٧) على قصر حق المالك المفيد لإستخدامه فقط.

٤/ **التشريع المصري:** القانون المدني المصري الجديد المادة (٨٠٣) تنص على توقف حق المالك عند الإرتفاع المفيد له أما ما تجاوز ذلك فيظل طليقاً أمام الملاحة الجوية.^(١)

ويعتبر الفقه والقضاء أيضاً مصدراً ثانوياً للقانون الجوي، وبرغم مما يتمتع به القانون الجوي من ذاتية تتمثل في نزعة قواعده إلى الوحدة سواء على الصعيد الوطني أو على الصعيد الدولي، فإن هذين المصدرين إستحوذا على أهمية خاصة فالقاضي الوطني يتعين عليه أن يتجرد من التعصب لنظامه القانوني عند تفسيره لقاعدة موحدة وكذلك عند تفسير النصوص والإتفاقيات الخاصة بالقانون الجوي

(١) محمد مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ٣١ - ٣٢.

يجب أن تأخذ بعين الإعتبار تفسير القضاء في الدول الأخرى حتى يحافظ على هذه الوحدة. أما الفقه فدوره هو الدراسة والتحليل للتطبيقات القضائية للنصوص الدولية الموحدة ومحاولة التوفيق بين ما تعارض منها وجمعها في إطار واحد حتى تبقى النصوص الدولية موحدة في مظهرها الشكلي والموضوعي، أما في مجال التشريع القانوني فتعتبر اتفاقية وارسو (المبرمة في الثاني عشر من أكتوبر عام ١٩٢٩م والبروتوكولات والإتفاقيات المعدلة والمكملة لها) تشريعاً رئيسياً في مجال النقل الجوي الدولي والتي لا يجوز لأي طرف من أطراف عقد النقل الإخلال به أو مخالفته. (١)

ولما كانت هذه الإتفاقيات تنظم بعض النواحي الخاصة للنقل الجوي وتحيل نواحي أخرى إلى التشريعات الوطنية فمن الطبيعي أن تصبح هذه التشريعات مصدراً إضافياً لتنظيم القانون الجوي ليس فقط على المستوى الداخلي بل وكذلك على الصعيد الدولي، والتشريعات في النقل الجوي نوعين الأول امتد تأثير المشرع فيه إلى أكثر من أحكام اتفاقية وارسو فقط، بل تجاوزها إلى وضع تنظيم متكامل للنقل الجوي مثل قانون الطيران المدني ١٩٥٧م الذي أحال فيه المشرع الفرنسي إلى نصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية ونظم فيه المسائل الأخرى الخاصة بالنقل على نحو مختلف والنوع الآخر اكتفى فقط بأحكام اتفاقية وارسو دون محاولة المشرع لوضع أي قواعد أو تنظيم خاص به. (٢)

خلاصة القول أن التشريع بإعتباره المصدر الرئيسي لأحكام النقل الجوي أو الداخلي لا يعتمد فقط على إتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، بل وذلك على تشريعات الطيران المدني داخلياً والقواعد العامة الخاصة للنقل في القانونين التجاري والمدني.

(١) فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٨ - ١٩.

(٢) فريد العريني، نفس المرجع، ص ٢٠.

ثانياً: المعاهدات والإتفاقيات الدولية:

تعتبر المعاهدات والإتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية للمصدر

الثاني من مصادر القانون الجوي وقد جاءت كالآتي:-

أولاً: الإتفاقيات الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية (إتفاقية باريس ١٩١٩م):-

والتي ظهرت فيها مصالح القانون الجوي لأول مرة وعرفت باسم الإتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية ووقعت في باريس بتاريخ ١٣ أكتوبر ١٩١٩م ولم تصبح واجبة النفاذ إلا في الحادي عشر من يوليو عام ١٩٢٢م بعد أن صدقت عليها أربعة عشر دولة.^(١) وقد اشتملت هذه الإتفاقية على تسع أبواب وثمانية ملاحق خصصت لتنظيم الملاحة الجوية مشتملة على حق الدولة في السيادة على الفضاء الجوي الذي يعلو أراضيها وكيفية استعماله وجنسية المركبات الهوائية والملاحة الجوية فوق الأراضي الأجنبية والمركبات الهوائية وغيرها من الأحكام والقواعد التي تنظم الملاحة الجوية، وقد اعتبرت هذه الإتفاقية أول دستور للملاحة الجوية وعنها نقلت إتفاقية شيكاغو كثير من أحكامها إلا أن هذه الإتفاقية لم يعد لها إلا القيمة التاريخية فقط بإعتبارها أول تشريع دولي في مجال القانون الجوي، حيث حلت محلها إتفاقية شيكاغو التي وقعت في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م والمعمول بها حتى الآن.^(٢)

ثانياً: الإتفاقية الخاصة بالملاحة الجوية الموقعة في مدريد بتاريخ ٣٠ أكتوبر

١٩٢٦م:-

بادرت أسبانيا (التي لم تكن قد انضمت إلى إتفاقية باريس) إلى دعوة الدول المشار إليها لعقد مؤتمر يدرس مدى إمكانية التوصل إلى إتفاقية تنظم الملاحة الجوية فيما بينها وبدأ المؤتمر بالفعل أعماله في أكتوبر ١٩٢٦م وقد ضم واحد

(١) دي جوجلار، مرجع سابق، ص ٢٠

(٢) المرجع السابق، ص ٢١.

وعشرين دولة وانتهى بإصدار وثيقة تعرف باسم الإتفاقية الأيرو-أمريكية الخاصة بالملاحة الجوية، ولم تأتِ هذا الإتفاقية بجديد، إذ لم تفعل أكثر من تبني نفس أحكام اتفاقية باريس مع إجراء بعض التعديلات البسيطة وسرعان ما تمت وأدت هذه الإتفاقية نهائياً لإنضمام أسبانيا لإتفاقية باريس عام ١٩١٩م.

ثالثاً: اتفاقية الطيران التجاري الموقعة في مدينة هافانا بتاريخ ٢٠ فبراير ١٩٢٨م:-
بادرت بها الولايات المتحدة الأمريكية، بعد رفضها الانضمام لاتفاقية باريس نسبة لإهمال الاتفاقية وحدة الملاحة الجوية التجارية واقتصارها على الجانب التقني وبذلك بادرت الولايات المتحدة إلى إنشاء مؤتمر دولي أمريكي يحكم الملاحة الجوية التجارية وبدأت بالفعل اللجنة المختصة بمقتضى القرار الصادر من المؤتمر الدولي الأمريكي لدراسة الأحكام التي تنظم الملاحة الجوية التجارية وقد خلصت تلك اللجنة الفنية في الفترة ما بين الثاني والتاسع عشر من مايو ١٩٢٧م إلى عدة نتائج تمكن من خلالها مجلس إدارة اتحاد القارة الأمريكية لشئون الملاحة الجوية من وضع مشروع اتفاقية في شأن الطيران التجاري تم عرضه على المؤتمر الدولي الأمريكي السادس والذي انفض بإصداره لإتفاقية تعرف بإتفاقية بان-أمريكان للطيران التجاري الموقعة في العشرين من فبراير ١٩٢٨م ورغم تأثرها باتفاقية باريس ١٩١٩م إلا أنه متميزة عن الإتفاقية الأيرو-أمريكية فقد تضمنت أحكام جديدة على قدر من الأهمية، أهمها:-

- السماح لأي طائرة تجارية تابعة لدولة متعاقدة بإنزال ركاب أو تفريغ بضائع في أحد مطارات الوصول التابعة لدولة أخرى.

- إنزال أو تفريغ بعض الركاب أو البضائع في مطار آخر تابع لنفس الدولة.
- أخذ ركاب أو شحن بضائع من هذا المطار الأخير للوصول بهم إلى دولة أخرى بشرط (استيفاء الشروط القانونية المتطلبية من قبل الدولة التي يتم التحليق فوقها) ويعتبر هذا الحكم من الأسس التي تأثرت بها معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤م

غير أن هذه الاتفاقية قد انتهى العمل بها بعد وضع اتفاقية الطيران المدني الموقع عليها في شيكاغو ١٩٤٤م. (١)

رابعاً: إتفاقية شيكاغو الدولية للطيران لسنة ١٩٤٤م:-

لما كان لتطور الطيران المدني الدولي مستقبلاً يمكن أن يساعد على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبها، وبينما يمكن لإساءة استخدامه أن تشكل خطراً على الأمن العام ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم لذلك فإن الحكومات الموقعة أداها قد إتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني التطور على نحو آمن ومنظم وتحقيق إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص وإستثمارها بطريقة إقتصادية وسليمة. وقد أبرمت هذه الإتفاقية تحقيقاً لهذه الأغراض. (٢) كانت هذه ديباجة إتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤م الطيران المدني الدولي والتي تعتبر من أهم الإتفاقيات الدولية. وقد دخلت حيز التنفيذ في ٤/٤/١٩٧٤م وهو اليوم الثلاثون بعد أن أودعت لها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة السادسة والعشرين للتصديق على الإتفاقية أو الإنضمام إليها وفقاً للمادة الحادية والتسعين.

بادرت الولايات المتحدة الأمريكية بعد أن تأكد نصر الحلفاء في الحرب العالمية الثانية لعقد مؤتمر دولي لمعالجة مشاكل الملاحة الجوية على نحو أكثر جدية وقد إستجابت لهذه الدعوة ٥٢ دولة لم يتخلف من الدول العظمى سوى الإتحاد السوفيتي نسبة لإشتراك أسبانيا والبرتغال وسويسرا في هذا المؤتمر وانفضت جلسات هذا المؤتمر في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م وقد انتهى إلى وضع

(١) فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢٥.

(٢) المؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسميل اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو) ١٩٤٤م - ٢-١٠

AATDOCNO.4، ٩٥ منقحة - ٩٥-٧-١٠ - Revised، مرفق، ص ١.

إتفاقية دولية هي إتفاقية شيكاغو التي حلت محل إتفاقية باريس، وقد أنشأت الإتفاقية المنظمة الدولية للطيران المدني والتي حلت محل اللجنة الدولية للملاحة الجوية التي أنشئت في ظل إتفاقية باريس. (١)

وقد تضمنت معاهدة شيكاغو أربعة إتفاقيات هي:-

١/ إتفاقية مؤقتة بشأن الطيران المدني الدولي:-

وقضت بأن تكون منظمة ذات طابع فني وإستشاري تعرف باسم المنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي والتي من مهامها تحقيق التعاون بين الدول الأطراف فيها في مجال الطيران المدني كما تضمنت أيضاً مجموعة من القواعد المنظمة للملاحة الجوية الدولية المحددة للشروط الواجب توفرها في المركبات الهوائية المخصصة لهذا الغرض وقد إنتهى العمل في هذه المنظمة بعد إنشاء إتفاقية الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٧ م. (٢)

٢/ إتفاقية الطيران المدني الدولية:-

أنشئت بمقتضى إتفاقية شيكاغو منظمة تسمى منظمة الطيران المدني الدولي وتتكون من جمعية عمومية ومجلس وأي هيئات أخرى ضرورية إن غايات وأهداف المنظمة الدولية للطيران المدني هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية ما تعمل على تعزيز وتخطيط وتطوير النقل الدولي من أجل تحقيق النمو.

ومن أهم أهداف هذه الإتفاقية:-

أ) تحقيق الأمن وتنظيم الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية.

(١) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص ٢٨.

(٢) عز الدين الطيب آدم، المرجع السابق، ص ٢٦.

ج) تشجيع تطوير الطريق الجوي والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي.

د) تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والإقتصاد.

هـ) ضمان الإحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لإستثمار مؤسسات النقل الجوي الدولي.

و) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة.

ز) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.

ح) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام. (١)

٣/ إتفاق مرور الخطوط الجوية الدولية المنتظمة والنقل الجوي الدولي:-

وتم فيها وضع إتفاقيتين مستقلتين تضمنتا مبدئين عرف الإتفاق الأول باسم إتفاق الترانزيت أو الحريتين وتلتزم كل دولة بمقتضاه منح الدول الأخرى المتعاقدة الحريتين الجويتين الآتيتين:-

١. حرية الطيران عبر إقليمها بدون هبوط.

٢. حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية أي لأغراض فنية كالتزود

بالمؤن وإصلاح الأعطال الفنية... الخ. (٢)

وعرف الإتفاق الثاني باسم الحريرات الخمس. وقد نص على أن كل دولة

متعاقدة أن تمنح الدول الأخرى المتعاقدة (فيما يتعلق بالخطوط الدولية المنتظمة)

الحريرات الآتية:-

(١) المؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسمي لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو)، مرجع سابق، ص ١٣.

(٢) خيرى الحسيني يس مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، رسالة دكتوراه في الحقوق من جامعة القاهرة، ١٩٧٦م، ص ٢١٨.

- أ. حرية الطيران عبر إقليمها بدون هبوط.
- ب. حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية.
- ولا تختلف هاتان الحريتان عن ما سبقوهما من إتفاق الترانزيت سالف الذكر.
- ج. حرية إنزال ركاب أو تفريغ بضائع أو بريد تكون قد حملتهما الطائرة من إقليم دول العالم. مثال ذلك: أن تقوم شركة مصر للطيران بمقتضى الترخيص الممنوح لمصر من لبنان بنقل حركة جوية من القاهرة إلى بيروت.
- د. حرية أخذ ركاب أو شحن بضائع أو بريد للوصول بها إلى إقليم دول العالم. كأن تقدم شركة مصر للطيران في المثال السابق بنقل حركة جوية من بيروت إلى القاهرة.
- هـ. حرية أخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد من إقليم الدولة المرخصة إلى إقليم دولة ثالثة. (١)

٤/ إتفاق بشأن النقل الجوي الدولي:-

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها ويعتبر إقليم الدولة كالأراضي البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها كما نظمت هذه الإتفاقية أحكام الطائرات المدنية وطائرات الدولة وطريقة استخدام الطيران المدني والطيران فوق إقليم الدول المتعاقدة مثل حق الطيران غير المنتظم والخطوط الجوية والمنتظمة والنقل الداخلي والطائرات التي تطير بدون طيار والمناطق المحظورة والهبوط في مطار جمركي وغيرها من القواعد والأحكام كما نظمت مسألة تنسيق الطائرات من تسجيل والقوانين التي تحكم التسجيل وأيضاً

(١) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٢م، ص ١٢.

إجراءات تسهيل الملاحة الجوية من إجراءات جمركية والتحقيق في الحوادث والتسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية. (١)

خامساً: إتفاقيات أمن الطيران:-

(طوكيو ١٩٦٣ - لاهاي ١٩٧٠ - مونتريال ١٩٧١)

١/ إتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

الموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م:-

تطبق هذه الإتفاقية على المخالفات التي تقع على القوانين الجنائية، والأفعال التي من شأنها أن تعرض أو يحتمل أن تعرض للخطورة سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها والتي من شأنها أن تعرض حسن النظام والضبط على متنها للخطر. (٢) ويتحدث الباب الثاني من هذه الإتفاقية عن الإختصاص القضائي للدولة صاحبة التسجيل وذلك بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة في تلك الدولة. كما حددت الإتفاقية سلطات قائد الطائرة في أنه عندما تتوفر لديه أسباب معقولة تدعوه للإعتقاد بأن هناك شخص على متن الطائرة قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب أحد الجرائم المشار إليها في الفقرة (١) من المادة الأولى يجوز له أن يتخذ الإجراءات التي تتخذ في حالة الإستيلاء غير المشروع على الطائرات. (٣)

٢/ إتفاقية لقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦

ديسمبر ١٩٧٠:-

والتي جاءت لمواجهة التزايد المستمر لأفعال إختطاف الطائرات وتعتبر هذه الأفعال غير المشروعة للإستيلاء على الطائرات أو ممارسة السيطرة على الطائرات

(١) AATDOCNO.4، مرجع سابق، ص ٨.

(٢) محمد عبد المنعم عبد الخالق، المنظور الديني والقانوني لجرائم الإرهاب، ط ١، ١٩٩٩م، ص ١٦٢.

(٣) Arabic texts for the internal purposes of ICAO, 1986, page 12.

(وهي في حالة الطيران) مما يعرض سلامة الأشخاص والأموال للخطر ويؤثر تأثيراً خطيراً على مستقبل الطيران الجوي ويزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني وأنه لمنع حدوث مثل هذه الأفعال تثار الحاجة الملحة لإيجاد إجراءات ملائمة لمعاقبة الجناة. (١)

وبناءً على هذه الإتفاقية يعتبر مرتكباً الجريمة "أي شخص على متن طائرة وهي في حالة الطيران يقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو بالتهديد بها أو بأي شكل آخر من أشكال الإرهاب بآلات المتخذة ضد الجاني وإجراءات التسليم وغير ذلك. (٢)

٣/ إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ١٣ سبتمبر ١٩٧١م:-

إقتصرت إتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠م على مواجهة الأعمال التي ترتكب على متن الطائرة أثناء طيرانها لقصد الإستيلاء غير المشروع عليها أو تغيير مسارها بالقوة، لذلك كان من الضرورة أن يمتد التجريم ليشمل جميع الأعمال غير المشروعة خلاف الإتفاق الذي نصت عليه إتفاقية لاهاي، وتم ذلك بمقتضى إتفاقية مونتريال عام ١٩٧١م ونظمت الاتفاقية ١٨ مادة، تناولت الأفعال المجرمة وإلزام الدول بتوقيع عقوبات صارمة على مرتكبيها ونطاق تطبيقها، وإلزام كل دولة باتخاذ التدابير والإجراءات الضرورية المتعلقة بهذه الأفعال والقبض على مرتكبيها والتحقيق معهم وتسليمهم وإلزام الدول المتعاقدة باتخاذ التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع هذه الأعمال، والتعاون بين الدول قضائياً بخصوص الإجراءات الجنائية المتعلقة بهذه الأفعال وإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي بالظروف المحيطة بالفعل المرتكب والتدابير المتخذة بشأنه وفي مواجهة مرتكبيه،

(١) المرجع السابق، ص ١٥.

(٢) Arabic texts for the internal purposes of ICAO, page19.

وإخضاع المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية فيما بين الدول للتحكيم وفي حالة عدم الإتفاق على تشكيل هيئة للتحكيم إحالة الأمر إلى محكمة العدل الدولية وإجراءات التصديق على الإتفاقية وسريانها ونقضها. (١)

(١) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، س ٤٣.

الفصل الثاني

أنواع المسؤولية المدنية ومسئولية الناقل الجوي الدولي عنها

المبحث الأول: أنواع المسؤولية في التشريعات والقوانين

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي الدولي

المبحث الأول

أنواع المسؤولية في التشريعات والقوانين

المطلب الأول : المسؤولية في الشرائع القديمة

المطلب الثاني : المسؤولية في الفقه الإسلامي

المطلب الثالث : المسؤولية في القانون الروماني

المطلب الرابع : المسؤولية في القانون

المبحث الأول

أنواع المسؤولية في التشريعات والقوانين:

المطلب الأول: المسؤولية في الشرائع القديمة (المجتمعات البدائية):

كانت المسؤوليتان المدنية والجنائية في العصر القديم مختلطتين إحداهما بالأخرى، وقد أدى هذا إلى اختلاط فكرة التعويض بفكرة العقوبة ولم يتقرر فصل التعويض عن العقوبة إلا في العصور المتأخرة.^(١)

والشعوب البدائية مرت في تقريرها هذه النظرية بمراحل خمس^(٢)،

المرحلة الأولى: (المسؤولية المدنية) مختلطة بالمسؤولية الجنائية وكان أساسها واحداً هو الضرر على المعتدى عليه ولم يكن ينظر لسلوك الفاعل ونيته، لذلك فالمسؤولية كانت موضوعية لا شخصية، حيث لم تكن تلك النظم والأعراف والشرائع القديمة قد اهتمت إلى فكرة الخطأ لتأسيس المسؤولية عليها.^(٣)

المرحلة الثانية: (مرحلة الحق في الثأر) فعند ظهور الدولة واشتد ساعدها رأت ضرورة تحديد حق الثأر تجنباً من الإسراف فيه فنظم القصاص للمضروب بأن يحدث بمن أضر به مثل الأذى الذي أصابه دون تجاوز (السن بالسن والعين بالعين).

المرحلة الثالثة: (مرحلة الدية الاختيارية) وبدأت هذه النظرية عندما بدأ المجتمع العمل في الزراعة وتوفير المال وإن كان قليلاً وغير قادر على إرضاء أهل المصاب فلم يكن لمحدث الضرر أن يفرض على المضروب قبول الدية، فأمر ذلك

(١) د. محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ١٦.

(٢) المرجع السابق، ص ١٨ - ١٩.

(٣) د. جبار صابر طه، أساس المسؤولية المدنية عن العمل غير المشروع بين الخطأ والضرر، المرجع السابق، ص ٣١.

متروك لإرادات المضرور إن قبلها اعتبرت بالنسبة لمحدث الضرر بمثابة شراء لحق الصفح عنه.

المرحلة الرابعة: (مرحلة الدية الإجبارية) عندما تبين للسلطة المركزية أنه قد يتعذر على الأطراف المتخاصمين الاتفاق على تحديد مقدار الدية عرضت على المضرور أن يقبل بالدية بالقدر الذي تحدده السلطة المختصة، ومن هنا صارت إجبارية، وكانت قيمة الدية تحدد في كل حالة سلفاً بحكم العرف.

المرحلة الخامسة: هي من عصر المجتمعات البدائية تميزت المسؤولية المدنية عن الجنائية، لتوسع سلطة الدولة تدريجياً لتشمل سلطة العقاب عن سائر الجرائم التي تخل بأمن الدولة والأفراد، ومنها جاء تقسيم الجرائم أو الأفعال الضارة إلى جرائم عامة، تتولى السلطة العقاب عليها، وجرائم خاصة يقتصر دور السلطة على تحديد مبلغ الدية (التعويض) الذي أصبح ينظر إليه باعتباره ترضية وتعويضاً للمضرور أكثر من أنه عقاب للمتسبب في الضرر، ومنذ ذلك الوقت انفصلت المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية، رغم أن المسؤولية المدنية قد نشأت في أحضان المسؤولية الجنائية وتأثرت بأحكامها. (١)

المطلب الثاني: المسؤولية في الفقه الإسلامي:

الفرع الأول: فكرة المسؤولية في الجاهلية (قبل الإسلام):

كان العرب قبل الإسلام يعيشون في قبائل متفرقة، على رأس كل قبيلة شيخ، ولم تكن هناك سلطة مركزية ذات نفوذ وقوة تستطيع أن تأخذ وتجمع هذه القبائل، حيث كانت القبيلة قوة متضامنة في مواجهة أي اعتداء يقع عليها من أفراد قبيلة أخرى، ومرت فكرة الاعتداء والثأر والتعويض بنفس التطور في المجتمعات البدائية والذي وقف عند مرحلة الدية الاختيارية فلم يكن هناك سلطة تستطيع إجبار

(١) د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٢.

المتخاصمين على قبول التصالح أو حكم المحكمين الأمر الذي يؤدي إلى اللجوء إلى منطق القوة. (١)

الفرع الثاني: المسؤولية في الفقه الإسلامي:

أحدث الإسلام تطوراً جذرياً في تنظيم المجتمع مع أنه أبقى على بعض العادات والتقاليد السائدة في الجاهلية والتي لا تتنافى مع مبادئ الإسلام، كما تم التعديل في بعضها الآخر بما يتلأم مع حاجات المجتمع الإسلامي، فأبقى نظام الديات والقصاص وذلك في قوله تعالى: ﴿وَلَكُمْ فِي الْقِصَاصِ حَيَوةٌ يَا أُولِي الْأَلْبَابِ لَعَلَّكُمْ تَتَّقُونَ﴾ (البقرة: ١٧٩).

وقوله تعالى: ﴿وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِنًا إِلَّا خَطَأً وَمَنْ قَتَلَ مُؤْمِنًا خَطَأً فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا﴾ (النساء: ٩٢).

والشريعة الإسلامية جعلت المسؤولية على الجاني لا على القبيلة كما كان في الجاهلية، وقد تقرر هذا المبدأ بالآية القرآنية: ﴿وَلَا تَزِرُ وَازِرَةٌ وِزْرَ أُخْرَىٰ﴾ (فاطر: ١٨) وكذلك الآية الكريمة: ﴿كُلُّ نَفْسٍ بِمَا كَسَبَتْ رَهِينَةٌ﴾ (المدثر: ٣٨)

وفي مجال المسؤولية والعقاب فرق فقهاء الشريعة الإسلامية بين الجرائم العامة والخاصة، حين قسموا الحق إلى نوعين حق الله تعالى وحق العبد، فحق الله يطلق على كل ما يتعلق به نفع عام يتصل بالمجتمع، وقد نسب إلى الله تعالى لما فيه من عظيم الخطر مثل الحدود الخاصة لله تعالى وعقوبات الجرائم الحدية مثل الردة والزنا والسرقه والحراية، أما ما يتعلق به مصلحة خاصة بالفرد مثل الدية أو الأرش فهي خالصة بالأفراد، وقد يجتمع في حالات حق لله تعالى وحق العبد. (٢)

وبحث فقهاء الشريعة الإسلامية موضوع المسؤولية المدنية واستنبطوا أركان وشروط وأحكام هذه المسؤولية على ضوء الوقائع والمنازعات التي وجدت في

(١) د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٧.

(٢) د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

عصرهم ووضعوا لها الأحكام المناسبة في أبواب الفقه وباب الجنايات، وباب الديات، وباب الحدود، وباب الغصب، وباب الإلتلاف. (١)

لم يشترط فقهاء الشريعة الإسلامية لترتيب التعويض عن الضرر أن يكون الضرر قد نشأ عن اعتداء أو ارتكاب فعل محظور بل يستلزم الضمان مطلقاً سواء عن الاعتداء أم لم يكن كذلك، فالشريعة الإسلامية تجعل الضرر علة وسبباً للتضمين فإذا وجدت العلة ترتب المعلول. (٢)

ويميز الفقه الإسلامي بين الضرر المباشر وهو ما كان نتيجة لاتصال آلة التلف لمحلّه، والضرر المسبب هو ما أدى إليه فعل بواسطة فعل آخر متوسط بينهما ترتب عليه مباشرة، والقاعدة في الفقه الإسلامي أن المباشر ضامن وإن لم يتعد والمتسبب لا يضمن إلا إذا كان متعدياً، فحيث يوجد اتصال مباشر بين الفعل والشئ، يلتزم الفاعل بالتعويض في جميع الأحوال دون اشتراط قصد التعدي أو الإهمال، أما إذا لم يكن هناك اتصال مباشر فلا ضمان إلا إذا توفر القصد. (٣)

ويرى البعض أن الشريعة الإسلامية أخذت بما هو معروف حالياً في القوانين الحديثة بنظرية المسؤولية الموضوعية، فالمسؤولية الناشئة عن حالات الإتصال المباشر هي مسؤولية بعيدة تماماً عن أي خطأ أو تعدٍ من جانب مرتكب الفعل (٤). ويعلل فقهاء الشريعة الإسلامية الحكمة من الضمان في حالة الضرر المباشر أن إلتلاف الشئ قد أخرجه من أن يكون منتفعاً به منفعة مطلوبة منه عادة، وهذا

(١) د. محمد أبو زهرة، فلسفة العقوبة في الفقه الإسلامي، القاهرة، ١٩٦٣م، محاضرات ألقاها على طلبية قسم الدراسات القانونية بمعهد الدراسات العربية، ج ١، نبذة ٤٤، ص ٦٦.

(٢) علي الخفيف، الضمان في الفقه الإسلامي، محاضرات ألقاها على طلبية قسم البحوث والدراسات القانونية و الشرعية بمعهد البحوث والدراسات العربية، ج ١، ص ٣٨.

(٣) د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

(٤) د. مسعد صالح، المسؤولية عن الضرر في الفقه الإسلامي، مجلة إدارة قضايا الحكومة، العدد الثاني، السنة الثانية عشر، أبريل/يونيه ١٩٧٤م، ص ٤٥٣ - ٤٥٤.

إعتداء وإصرار وفي ذلك يقول سبحانه وتعالى: ﴿فَمَنْ أَعْتَدَىٰ عَلَيْكُمْ فَأَعْتَدُوا عَلَيْهِ بِمِثْلِ
مَا أَعْتَدَىٰ عَلَيْكُمْ﴾ (البقرة: ١٩٤)

ويقول الرسول الكريم صلى الله عليه وسلم: (لا ضرر ولا ضرار) وقد تعذر
نفي الضرر من حيث الصورة فيجب نفيه من حيث المعنى ليقوم الضمان مقام
التلف^(١). ويرى البعض أن هذه المسؤولية الموضوعية التي أقامها الفقه الإسلامي
هي إستثناء من الأصل العام الذي يجعل المسؤولية تقوم أساساً إما على القصد أو
مجرد الخطأ أو الإهمال.^(٢)

علماً بأنه لا توجد في الفقه الإسلامي تفرقة بين المسؤولية التعاقدية والمسؤولية
غير التعاقدية ولو أن في الظاهر وجود نصوص كثيرة تقابل بين "ضمان العقد" و
"ضمان الإلتلاف" ويلاحظ أن فقهاء الشريعة الإسلامية يعبرون بلفظ الضمان في
مقام الكلام عن المسؤولية، حتى أن بعض فقهاء القانون الفرنسي نادوا بوجود
إعتبار أساس المسؤولية المدنية للضمان.^(٣)

المطلب الثالث : المسؤولية في القانون الروماني:

مرت فكرة المسؤولية في المجتمع الروماني بالمراحل نفسها التي مرت بها باقي
الشعوب القديمة، ويقول الشراح أن القانون الروماني حتى أواخر عهود تطوره لم
يكن يتضمن قاعدة أو نصاً عاماً يلزم كل من تسبب في إلحاق الضرر بالغير بجبر
ذلك الضرر، بل أن القانون الروماني وفي الحالات التي يمكن وصفها بأنها صور
للمسؤولية لم يكن يعرف التعويض المدني مستقلاً عن العقوبة الجنائية، وتعتبر
العقوبة الجنائية هي الجزاء العادل عن الإخلال الذي ارتكبه سواء ضد المجتمع أو
المجني عليه وكان القانون الروماني يقنن صوراً محددة للمسؤولية مقترنة بالمسؤولية

(١) السكاني، مرجع سبق ذكره، ج٧، ص ١٦٤ - ١٦٥.

(٢) د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٢.

(٣) المرجع السابق، ص ٣٣.

الجنائية^(١)، وفي قانون إكليليا كانت المسؤولية تقوم على أساس التعدي المادي وما ينشأ عنه من ضرر ولم يكن يشترط لقيام المسؤولية ارتكاب الجاني أي خطأ، بل اكتفوا بأن يكون الجاني مميزاً حتى تترتب مسؤولية^(٢). وقد عالج الفقيه الروماني جاييس في مدونته موضوع المسؤولية فبين أن قانون أكليليا يشترط لترتيب المسؤولية في مواجهة الشخص أن يكون قد لحق بغيره ضرراً^(٣).

ولم تظهر فكرة (الخطأ) عندهم كأساس للمسؤولية أو شرط لقيام المسؤولية إلا بصورة تدريجية، وفي أواخر العهد الجمهوري، وبتأثير الفلسفة اليونانية والتي لم يكن الخطأ شرطاً لقيامها والذي أبرزت عنصر الضرر كأساس لقيامها^(٤).

المطلب الرابع: المسؤولية في القانون:

الفرع الأول: القانون القديم:

كانت المسؤولية في القانون الفرنسي القديم كما كانت في القانون الروماني الذي كان المرجع الذي استقت منه أغلب الدول الأوروبية قوانينها، والذي إلى آخر عهود تطوره لم يتضمن قاعدة تلزم من تسبب في إلحاق الضرر بالغير بالتعويض والتي كانت العقوبة الجنائية هي الجزاء العادل والبديل عن حق الثأر، ومنذ القرن الثالث عشر تم الفصل بين المسؤولية المدنية والجنائية حيث بدأ القانون الفرنسي يميز بين الجرائم التي تقع على الأشخاص والجرائم التي تقع على الأموال اعتبر حق المجني عليه في هذا النوع الأخير من الجرائم حقاً مدنياً يخول التعويض عما أصابه من ضرر، أما الضرر الذي يقع على النفس والشرف ففي الجزاء فيه يحمل أثره من

(١) د. محمد عثمان خلف الله، النظرية العامة في المسؤولية التقصيرية - (دراسة مقارنة)، الخرطوم، ٢٠١٢م، ص ٥.

(٢) د. جبار صابر طه، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣.

(٣) د. جبار صابر طه، ذات المرجع، ص ٣٣.

(٤) د. محمد عثمان خلف الله، مرجع سبق ذكره، ص ٦.

فكرة العقوبة ويتمثل في أن دعوى التعويض تنتقل بعد موت الدائن ليس إلى من يرث المجني عليه إلى كل من تربطه به رابطة قرابة.^(١)

وبذلك ظهرت فكرة الخطأ باعتبارها أساساً للمسؤولية المدنية عن الأفعال الضارة بالأموال وأقام الفقيه الكبير دوما Doma نظريته على هذه الفكرة وعممها وصاغ منها قاعدة عامة توجب على كل متسبب بخطئه ضرراً للغير أن يعرض هذا الضرر.^(٢)

وقد ميز الفقيه دوما في الخطأ الذي يكون من شأنه أن يحدث ضرراً بين أنواع ثلاثة. هي: ^(٣)

- ١- الخطأ الذي تترتب عليه جناية أو جنحة وفي هذه الحالة يكون الجاني بين مسؤوليتين: مسؤولية أمام الدولة ثم مسؤولية نحو المضرور.
- ٢- الخطأ الذي يرتكبه الشخص مخالفاً بالتزاماته التعاقدية وذلك هو الخطأ العقدي كما إذا لم يحم المستأجر بالترميمات التي التزم بها ويتربط على المستأجر مسؤولية تعاقدية أمام المضرور.
- ٣- الخطأ الذي لا علاقة له بالعقود ولا تترتب عليه جناية كمن يلقي شيئاً من نافذة عن رعونة فيتلف ملابس (أحد المارة)، وكذا الأهمال في حراسة حيوان ما أحدث ضرراً للغير أو تسبب في حريق عن إهمال، وكحالة انهدام بناء آخر وتسبب عدم ترميمه فسقط على آخر تسبب ضرر.

(١) د. سليمان مرقص، مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

(٢) د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء، دراسة مقارنة في القانون المدني المصري مقارناً بالقانون الفرنسي، القاهرة، ١٩٥٧م، ص ١٠.

(٣) د. عبد الرازق السنهوري، الوسيط، ج ١، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨١م، نبذة ٥١٨، ص ٨٦٥ - ٨٦٦ - سليمان مرقص، دروس لطلبة الدكتوراه، نبذة ٤٠، ص ٥٩.

وقد لخص دوما في كتابه المعروف (القوانين المدنية) رأيه عن الخطأ في مبدأ عام نفاذه بأن "كل الخسائر والأضرار التي تقع بفعل شخص، سواء رجع هذا الفعل إلى عدم التبصر أو الخفة أو الجهل بما ينبغي معرفته أو أي خطأ مماثل، مهما كان الخطأ بسيطاً يجب أن يقوم بالتعويض عنه ممن كان عدم تبصره أو خطأه سبباً في وقوعها. (١)

وتبنى دوما قواعده في المسؤولية على أساس من الأخلاق وذلك عند ظهور فكرة الإثم الخلقي كأساس في الإلتزام بالتعويض بفعل إسهامات الكنيسة في ذلك العصر وظهرت القاعدة بأن لا مسؤولية بين خطأ، والذي أستمّر تطوير قواعد المسؤولية في القانون الفرنسي المبنية على الخطأ في ذلك العصر ومن ثم انتقالها إلى قانون نابليون.

الفرع الثاني: القانون الفرنسي الجديد:

عند وضع القانون الفرنسي الحديث عام ١٨٠٤م والمعروف بقانون نابليون فقد نقل إليه واضعوا المشروع القاعدة العامة في القانون القديم، وجاء نص المادة ١٣٨٢ لتقرير القاعدة القانونية العامة للمسؤولية المدنية التي نصت على أن "كل فعل أياً كان للإنسان سبب ضرراً للغير يلزم جبره الشخص الذي بخطئه حدث هذا الفعل".

نصت المادة ١٣٨٣ على أن "كل شخص يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه لا بفعله فحسب أيضاً بإهماله وعدم تبصره". (٢)

وفي المواد ١٣٨٤، ١٣٨٥، ١٣٨٦، قرر المشرع الفرنسي المسؤولية الناشئة عن عمل الغير وعن الحيوان والبناء والتي تعد هذه المسؤولية في هذه المواد

(١) دوما في مؤلفه روح القانون، الجزء الثاني، الباب الثامن، الفرع الرابع، مشار إليه لدى د. محمد نصر رفاعي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩.

(٢) د. السنهوري، مرجع سبق ذكره، ص ٧٦٤.

استثناء من القاعدة العامة، ولكن منذ صدور القانون الفرنسي الحديث فقد تطورت قواعد المسؤولية التقصيرية تطوراً هائلاً وخصوصاً في نهاية القرن قبل الماضي، وتطور معها عبء الإثبات في كل منها، إذا كانت تطبق في بعض المسؤوليات على أساس مسؤوليات مفترضة تقبل إثبات العكس، ومسؤوليات مفترضة لا تقبل إثبات العكس، ثم ذهب التطور شوطاً أبعد بتأسيس نوع لا يقوم على إثبات الخطأ وهو ما أطلق عليه مسؤولية تحمل التبعة^(١)، وهي في تقديرنا لا تدخل ضمن صور المسؤولية القانونية حيث تستند إلى أساس إنساني وأخلاقي.

الفرع الثالث: المسؤولية في النظام الأنجلو سكسوني:

لم يتوقف تطور المسؤولية في النظام العام الإنجليزي على التوسع في مجال تحققها إنما شمل ذلك وسائل الإثبات وتبعه عبء الإثبات، وذلك بفعل التطور في المجتمع والتقدم واستخدام التقنيات الجديدة واتساع دائرة المخاطر وعلى نحو غير معهود، فلم يقف القانون بمعزل عن ذلك التطور فتصدى القضاء الإنجليزي لمواجهة تلك الظواهر المستحدثة مما دفع المشرع إلى مجاراته في ذلك السباق، من خلال السوابق القضائية التي كانت أحكامها تشكل قواعد عامة في المسؤولية، وتجاوزت بعض السوابق قاعدة الخطأ الواجب الإثبات إلى تأسيس المسؤولية على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس وكذلك الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس^(٢) ومن تلك السوابق.

(١) د. محمد عثمان خلف الله، مرجع سبق ذكره، ص ٨.

(٢) د. محمد عثمان خلف الله، مرجع سبق ذكره، ص ١٢.

سابقة (ريلان /ضد/ فلتشر)

وننتج عن هذه السابقة قاعدة المسؤولية المطلقة التي تقابل المسؤولية المفترضة غير القابلة لإثبات العكس إلا بتدخل السبب الأجنبية في الفقه اللاتيني، والمبدأ المستخلص من هذه السابقة القضائية يقضي - بأن كل من يجلب إلى أرضه شيئاً غير مألوف استخدامها حسب المجرى العادي فعليه اتخاذ الحيطة والحذر من تسربها إلى خارج أرضه، وتسببها في الإضرار بالغير، ومتى حدث ذلك فإن عليها تحمل مسؤولية تعويض الضرر الذي ينجم عن ذلك، وقد عمدت القاعدة المستخلصة من تلك السابقة لتشمل كل الأشياء المماثلة* (١).

سابقة (دانف /ضد/ استيفن):

سار التطور في إرساء قواعد المسؤولية في النظام الإنجليزي قدماً فإلى قاعدة المسؤولية المطلقة السابقة التي أرساها القضاء أرسى سابقة (دانف /ضد/ استيفن) قاعدة المسؤولية غير المباشرة وذلك في الحالات التي تلحق بأخرين جراء استعمال سلعة معينة، حيث تمتد المساءلة عن الأضرار التي تصيب المستهلك الأخير وإن لم يكن المتعاقد المباشر.

ورغم ذلك التوسع القانوني لحالات المسؤولية إلا أن القانون الإنجليزي، ونظام القانون العام لم يشأ صياغة قاعدة عامة للمسؤولية وظل متمسكاً بالإجتهادات والتطبيقات القضائية، ورغم ذلك يرى البعض أن ذلك التوجه يعد أقرب إلى العدالة وأكثر قدرة على مواكبة المتغيرات. (٢)

(١) * حيث اشتملت الأشياء التي تتسرب من أرض الغير إلى آخرين فتلحق بهم الضرر وشملت طائفة واسعة لم تقتصر على تسرب المياه فحسب إنما اشتملت إنشاء حريق وتسرب الغازات وتخزين المتفجرات وأضرار الكهرباء والأبخرة، وامتد مجالها لتشمل الأضرار المتوالية التي يحدثها تشغيل الآلات كما شملت المزروعات السامة والأضرار التي يسببها الحيوان بأرض الجار.

(٢) د. محمد عثمان خلف الله، مرجع سبق ذكره، ص ١٢.

الفرع الرابع : المسؤولية في الفقه القانوني العربي:

لقد كانت أغلب الدول العربية خاضعة لأحكام الفقه الإسلامي بمختلف مذاهبه، وفي جميع فروع القانون، وقد أصدرت الدولة العثمانية منذ ١٨٦٨م مجلة الأحكام العدلية المستسقة من الفقه الحنفي، لتكون بمثابة القانون المدني في الدولة. كما أن القوانين الغربية وعلى رأسها القانون الفرنسي والإنجليزي قد غزت البلدان العربية نتيجة للسيطرة الاستعمارية عليها^(١)، وإزاء ذلك فقد انقسمت البلاد العربية في مجال التشريع إلى ثلاثة فرق: بلاد المجلة كالعراق وفلسطين والأردن والسعودية واليمن، وبلاد التقنين الفرنسي كمصر وسوريا وتونس والمغرب، وبلاد النظام الإنجليزي مثل السودان وعمان وبعض دول الخليج العربي، حيث إن أحكام المسؤولية المدنية قد استمدت بالنسبة للفريق الأول من الفقه الإسلامي، ومن القانون الفرنسي بالنسبة للفريق الثاني والسوابق القضائية للفريق الثالث.

المسؤولية في مفهومها العام هي مساءلة الشخص عن فعل أو ترك غير جائز^(٢) ففي حالة ما إذا ارتكب هذا الشخص أمراً إيجابياً أو سلبياً فيه مخالفة لأمر أو نهي مقررراً بقاعدة واجبة الاحترام، فهذه المخالفة يترتب عليها المؤاخذه^(٣)، فإذا كان الفعل أو الترك مخالفاً لقاعدة أخلاقية ترتب على ذلك المسؤولية الأدبية التي تقوم على تأنيب الضمير والضرر ليس شرطاً ضرورياً فيها، بل تتوفر مقومات وجودها بمجرد المساس بهذه القاعدة، والجزاء الذي يقترن بها يتمثل في سخط

(١) د. جبار صابر طاه، مرجع سبق ذكره ص ٤٢.

(٢) د. محمد يوسف الزغبى، مسؤولية المباشر المتسبب في القانون المدني الأردني، مؤتة للبحوث والدراسات، الأردن، المجلد الثالث، العدد الأول، حزيران ١٩٨٧م، ص ١٦١.

(٣) د. سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، المجلد الثاني مطبعة السلام، القاهرة، ١٩٨٨م، ص ١.

الناس واستهجانهم وهي أوسع نطاق من المسؤولية القانونية، فهي تتصل بعلاقة الإنسان بخالقه وعلاقته بنفسه وعلاقته بأقرانه من بني جنسه. (١)

فالشخص الذي يمارس حقوقه وحرياته في الإطار الذي حدده القانون إذا ما تجاوز هذا الإطار كان مخالفاً للقواعد القانونية، فإن هذه المخالفة ينشأ عنها المسؤولية القانونية، وما لا خلاف فيه أن القانون ينظم العلاقة بين أفراد المجتمع ويوقع الجزاء على من يخالف قواعده، وهذا الجزاء القانوني قد يكون عقوبة توقع على المسؤول أو تعويضاً يلتزم به قبل الغير أو كلا الأمرين معاً ففي الحالة الأولى تكون جنائية وفي الثانية تكون مدنية وفي الحالة الثالثة تكون جنائية ومدنية معاً^(٢).

(١) د. عبد الرازق السنهوري، الوسيط في القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام، دار النشر الجامعات المصرية، القاهرة، ١٩٥٢م، ص ٧٤٤.

(٢) د. بابكر عبد الله الشيخ، مرجع سبق ذكره، ص ٣٥.

المبحث الثاني

مسئولية الناقل الجوي الدولي

المطلب الأول: تحديد المقصود بالناقل الجوي

المطلب الثاني: الإلتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م

المطلب الرابع: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩م

المبحث الثاني

مسؤولية النقل الجوي الدولي

المطلب الأول: تحديد المقصود بالناقل الجوي

عندما يبرم الناقل الجوي الدولي بنفسه عقد النقل الجوي للركاب، فإن ذلك لا يشير إلى صعوبة جهة تحديد الإلتزامات المترتبة على عاتقه تجاه الراكب. لكن في الواقع العملي أن الأمور لا تسير ببساطة ووضوح لجهة تحديد هوية الناقل خاصة عندما يتم النقل بواسطة وكالات النقل، أو من قبل مستأجر الطائرة، أو في حالات تعدد الناقلين في النقل المتتابع.

الفرع الأول: وكلاء النقل: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:-

إن وكلاء النقل في الحالة التي يتفقون فيها مع الراكب على نقله جواً، يلتزمون تجاهه مباشرة كمتعاقدين أصليين^(١). لكن في الحقيقة ليسوا هم الذين سينفذون فعلاً عملية النقل الجوي، بل إن الذي سينهض بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات ومؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين.

هذا ولم تضع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ تعريفاً للناقل الجوي الدولي، إلا أن اتفاقية جوادا لافارا لعام ١٩٦١ فرّقت بين "الناقل المتعاقد" و "الناقل الفعلي"، فعرفت المادة الأولى (فقرة ب) الناقل المتعاقد بأنه: "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرماً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة (ج) من المادة ذاتها فعرفت الناقل الفعلي بأنه: "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو".

(١) العريني، مرجع سابق، ص ٢٥٠. والكندي، مرجع سابق، ص ١٥٦.

أولاً: تأجير الطائرات:-

تلجأ بعض شركات الطيران في زحمة مواسم ومناسبات معينة إلى الاستعانة بشركات طيران أخرى عن طريق استئجار بعض طائراتها لتتمكن من تنفيذ عقود النقل التي أبرمتها مع الركاب، فهنا يثار السؤال: من الذي يعد الناقل الجوي بالنسبة لهؤلاء الركاب وتنهض بالتالي مسؤوليته، شركة الطيران المؤجرة، أم الشركة المستأجرة؟ للإجابة عن هذا السؤال، يفرّق الفقه القانوني بين نوعين من إيجار الطائرات، هما:

١. إيجار الطائرة عارية: وفي هذه الحال يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحها الذي يكون تابعاً له ومسؤولاً عن نتائج ما يحدثه من أضرار للركاب وغيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل وصيانة الطائرة والتأمين عليها. (١) وعليه، فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالركاب، أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفاً في علاقة إيجارية بينه وبين المستأجر للطائرة ويتقاضى منه بدل الإيجار. (٢)

٢. إيجار الطائرة مجهزة: بموجب هذا العقد يلتزم المالك المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تابعاً له ويعمل تحت رقبته وإشرافه، وبالتالي يكون مسؤولاً عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه. (٣) وطبقاً لاتفاقية جوادا لافارا فيعد ناقلاً فعلياً، أم المستأجر للطائرة فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع الركاب وتكون الأجرة عند ذلك

(١) الكندري، مرجع سابق، ص ١٦٠.

(٢) رضوان، مرجع سابق، ص ٢٤٨.

(٣) أحمد عبد الفضيل، مرجع سابق، ص ١٥٨.

ملكاً خالصاً له، وبالتالي فإنه يعد الناقل المتعاقد مع الركاب، ويكون هو والمالك متضامنين في المسؤولية تجاه الركاب. (١)

ثانياً: النقل المتتابع:-

تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو (فقرتها الثالثة) بأنه: "يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عند تطبيق هذه الاتفاقية، نقلاً واحداً إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، ثم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود. ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد". فالنقل الجوي المتتابع هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع. (٢)، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا: ما المركز القانوني لكل من الناقلين المتتابعين الذين اشتركوا في عملية نقل الركاب، وبالتالي ما مسؤولياتهم؟ لقد أجابت المادة (٣٠) من اتفاقية وارسو على هذا السؤال، فبالنسبة لنقل الركاب فإنه لا يحق للراكب أو لحلفه الرجوع إلى الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في رحلة النقل التي تولاهما ما لم يكن الناقل الأول تيار على اتفاق صريح، قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها.

المطلب الثاني: الإلتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي:

يعد عقد النقل الجوي الدولي للركاب من العقود الملزمة للجانبين، فهو من جهة يرتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي الدولي، ومن جهة ثانية يتولد عنه التزامات في جانب الراكب. وسأتناول هذه الإلتزامات في فرعين:

(١) العربي، مرجع سابق، ص ٢٤٦.

(٢) خالد، عدلي (١٩٩٧م)، عقد النقل الجوي، الإسكندرية، دون طبعة ودون دار نشر، ص ١٠٢.

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي الدولي:

يعد الناقل الجوي الدولي طبقاً للأحكام الخاصة باتفاقية وارسو مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب، أو إن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو إعداد طائرة صالحة للنقل الجوي، والالتزام بضمان سلامة المسافرين، والمحافظة على أمتعتهم.

أولاً: التزام الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة فنياً وكذلك الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها ومعدات وأجهزتها، وذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمد عليه سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير العالمية، والقواعد التي تقرها في هذا الخصوص، ونظراً لأن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية، فلقد فرض القانون نوعاً من التفثيش على الطائرات.

١/ التزام الناقل الجوي الدولي بصيانة الطائرة: (١)

"تعد سلطات الطيران المدني سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات، ويشترط لتسجيل أي طائرة فيه أن تتوافر فيه الشروط التالية:

أ/ أن لا يكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى أو مسجلة تسجيلاً دولياً أو مشتركاً.

ب/ أن تكون مملوكة أو موجرة بقصد الشراء أو موجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص يتمتعون بالجنسية.

ج/ أن تكون حائزة على شهادة صلاحية الطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة، وتصدر هذه السلطات شهادة التسجيل بعد إتمام الإجراءات اللازمة، ويجوز لأي شخص الاطلاع على هذا التسجيل". ويتطلب ألا يقوم الناقل الجوي بتشغيل

(١) خالد، عدلي، مرجع سبق ذكره ، ص ١٠٢.

الطائرات في (النقل الجوي التجاري أو الأشغال الجوية) إلا إذا تمت صيانة الطائرة بما في ذلك محركاتها ومعداتنا، وأجهزتها طبقاً لدليل الصيانة المعتمد من سلطات الطيران المدني والقواعد التي تضعها بهذا الخصوص. (١) ويلتزم قائد أي طائرة تعمل في رحلات النقل الجوي التجاري، أو في مجال الأشغال الجوية، بتدوين البيانات الخاصة بصلاحية الطائرة أثناء رحلتها وذلك على النموذج المخصص لذلك وطبقاً للقواعد التي تقرها سلطات الطيران المدني، كما يتعين على الناقل الجوي الاحتفاظ بوثائق وشهادات الصلاحية حتى بعد انتهاء مدتها، ولا يمكنه التصرف في شأنها إلا بعد التصريح له بذلك من سلطات الطيران المدني، ويتولى صيانة الطائرات الأفراد الحائزون على الإجازات الخاصة بصيانة هياكل الطائرات ومحركاتها أي صيانة الطائرات من طرازات متعددة، وذلك من أجل النهوض بالواجبات والمسؤوليات الممنوحة لحاملي الإجازات بعد التأكد من قدرتهم على إتمامها. ويمكن لسلطات الطيران المدني اعتماد المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تقوم بأعمال صيانة وعمرة الطائرات المسجلة أو متعلقاتها، ويتعين أن تقوم سلطات الطيران المدني باعتماد أعمال الصيانة والعمرة التي تتم لدى هذه المؤسسات، وفي كل الأحوال، يتعين لحصول الاعتماد تقديم كل التسهيلات من مستندات وإجراءات تفتيشية على نفقة طالب الاعتماد وذلك للتأكد من كفاءة وإتمام هذه الأعمال. (٢) على أنه يجوز لسلطات الطيران المدني وقف أو إنهاء اعتماد أية مؤسسة وطنية أو أجنبية تتولى صيانة الطائرات المسجلة إذا ما تبين لها انخفاض مستوى كفاءتها الفنية، أو إذا رفضت هذه المؤسسة السماح لمفتشي الطيران المدني من القيام بدورهم في التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقره السلطات.

٢/: التفتيش على الطائرات للتحقق من صلاحيتها للطيران:-

(١) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٢) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص ٢٥٤، محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص ١٣٠.

أجاز القانون لسلطات الطيران المدني القيام أو طلب تفتيش الطائرة أو إجراء اختبارات أو القيام بالطيران لغرض الاختبار كلما رأى أن ذلك ضروري للتحقق من صلاحية الطائرة أو أي من أجهزتها أو معداتها أو مكوناتها طبقاً لما هو مبين في شهادة الصلاحية، وتتم إجراءات التفتيش على نفقة مستثمر الطائرة.^(١) كما أجاز القانون لممثل سلطات الطيران المدني الحق في الدخول إلى المكان الذي توجد فيه الطائرة بغرض مباشرة أي من أعمال التفتيش، كما يكون لسلطات الطيران المدني إصدار التعليمات اللازمة للمستثمر في هذا الشأن.

الفرع الثاني: التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة الراكب أثناء عملية النقل:
نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم". يقصد بالالتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل لتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى ومصدر هذا الالتزام في القانون الكويتي والقانون الأردني هو عقد النقل المتفق عليه ما بين المسافر والناقل الجوي، بينما نجد مصدر هذا الالتزام في القانون الأمريكي هو القانون الأمريكي أي القانون مباشرة، وهذا أدى إلى الاختلاف في تحديد الالتزام، وفي طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي.^(٢) فتكليف التزام الناقل الجوي في كل من القانونين الكويتي والأردني بضمان سلامة المسافر هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة، فإذا لم تتحقق النتيجة انشغلت ذمة الناقل دون حاجة إلى إثبات المتضرر وقوع الخطأ من الناقل الجوي، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب المسافر قد

(١) محمد بن، جلال وفاء، مرجع سابق، ص ١٣١.

(٢) ربيضي، عيسى، غسان، مرجع سابق، ص ٩٢.

نتج عن قوة قاهرة لا دخل لإرادته بها، أو من المضرور نفسه، أو عن فعل غيره فطبيعة الالتزام لها أهمية قصوى تظهر بجلاء عند إقامة الدليل على انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية، وعند قيام هذا الأخير بمحاولة دفعها والتحلل منها. ولقد تلاشت هذه الأهمية في ظل النظام الذي وضعته اتفاقية وارسو لحكم مسؤولية الناقل الجوي، نظراً لأن الراكب لا يلتزم وفقاً لهذا النظام بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، كما أن هذا الأخير لا يلتزم للتصل من مسؤوليته بإقامة الدليل على القوة القاهرة.

وأياً ما كان الأمر ستفقد هذه المسألة كل أهمية لها إذا ما دخل بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ، نظراً لأن مسؤولية ناقل الركاب فيه أصبحت مسؤولية مادية أساسها الخطر لا الخطأ المفترض.

أولاً: التزامات الركاب (المسافرين):

يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل الجوي الدولي، التزامات تعين على الراكب الوفاء بها هي: دفع أجرة النقل، وحجز مقعد على متن الطائرة واحترام تعليمات الناقل. (١)

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

من أهم العناصر في النقل الجوي، (اكتساب الوقت) والذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام في النقل بالميعاد وتقوم مسؤولية اذا ما اخل الناقل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر وهذا الالتزام يعد التزاماً بتحقيق نتيجة فبمجرد عدم حصول النتيجة والتي تتمثل في توصيل المسافر الى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه تتعدد مسؤولية الناقل الجوي اذا اقام الدليل على ان ذلك يرجع الى سبب اجنبي، لا دخل بإرادته في حدوثه و الالتزام

(١) الكندري، مرجع سابق، ص ١٧٨.

بتحقيق النتيجة يكون في حالة الاتفاق سلفاً على تنفيذ الناقل في الميعاد المحدد ولاكن اذا تخلف في مثل هذا الاتفاق الى التزام ببذل عناية اي الالتزام بالنقل الميعاد المعقول يرجع الى خطأ الناقل الجوي^(١).

١/ التأخير عن الميعاد

ان شروط التزام الناقل الجوي بميعاد محدد للنقل يعد من قبيل الشروط المخففة للمسؤولية وبالتالي يجب القضاء ببطلانه ويعد كأنه لم يكن كما كان ان هذه الشروط تجعل التزام الناقل الجوي بالنقل بالميعاد التزاماً بوسيلة وبالتالي وضع عبئ اثبات الخطأ على عاتق المضرور عن التأخير في عملية النقل و يتتافى مع طبيعة الناقل الجوي الذي يعد مسؤولاً بقوة القانون عن الاضرار التأخير الا اذا اثبت انه هو وتابعيته قد اتخذوا لتفادي الضرر او كان من المستحيل عليهم تفاديه حسب المادة^(٢) حيث ان خطأ الناقل مفترض بمجرد وقوع ضرر للمسافر اذا المرسل ناجم عن عدم تنفيذ النقل في الميعاد المتفق عليه ونحن لا نؤيد ولو جزء من الضرر الناجم عن التأخير لانه يخالف النص الامر في اتفاقية وارسو الخاص بمسؤولية عن التأخير^(٢). (٢)

٢/ حدوث التأخير في فتره زمنية محده

تبداء مسؤولية الناقل من وقت بدء الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يربتها عقد النقل في ذمته و نصت الاتفاقية على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة اثناء الصعود ونزول الركاب.

فالفترة الزمنية تشمل المرحلة التي تعلق فيها الطائرة وتمثل عمليات الصعود والنزول وبهذا قضت محكمة استئناف ليون، الفقرة الاولى بقرارها الصادر

(١) د. ثروت انيس، (مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٦٦ ص ٣٦٣

(٢) زهراء فاروق احمد، تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، دار الثقافة للنشر، (عمان،

١٩٨٥)، ص ٣٥٥

١٠/٢/١٩٧٦ حيث يتعرض الركاب الى اذى بسبب وجود سداد قنينة شراب مرمية على ارضية صالة المطار وقبل ان يدخل الركاب الى صالة المغادرين حيث يفترض بدء وصول الناقل او احد تابعيه و استندت المحكمة في قرارها هذا لابعاد مسؤولية عن الشركه بقولها ولو ان كان المدعي حاملاً بطاقة المغادرة، فإن شركة الطيران غير مسؤولة ادارة المطار ولا يدخل من التزاماتها تطبيق ارضية و بذلك دخل هذا الحادث في نطاق مسؤولية شركة الطيران^(١).

٣/ أن يترتب على التأخير ضرر

لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا يكفي ان يجتمع الشرطان سلف الذكر، لانه ليس لكل تأخير تتعدد مسؤولية الناقل، بل لابد ان ينشئ عن التأخير ضرر يصيب المسافرين او يلحق بالبضاعة او الامتعة المسجلة وحيث لم تحدد الاتفاقية المقصوده بالضرر كذلك لم تبين طبيعة الضرر الذي يمكن تعويض المسافر او المرسل عنه والرأي مستقر على وجوب الرجوع الى القانون الوطني حيث تخضع هذه المسؤولية لتقدير محكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص^(٢).

المطلب الثالث: مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م

الفرع الأول مستندات النقل:

أولاً: تذكرة السفر^(٣).

١/ في حالة نقل الركاب يجب تسليم تذكرة سفر تتضمن البيانات الآتية:

أ/ بيان نقطتي الرحيل والمقصد النهائي.

(١) د. عيسى غسان راضي، مرجع سابق ص ١١٢

(٢) د. خالد عدلي امير، احكام المسؤولية الناقل الجوي، دار منشاء المعارف للنشر، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٦٨

(٣) اتفاقية وارسو، المادة (٣).

ب/ بيان واحدة على الاقل من نقاط التوقف وذلك اذا وقعت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي في اقليم طرف متعاقد سام واحد وكانت هناك نقطة توقف او اكثر متفق عليها في اقليم دولة اخرى.

ج/ تنبيه يفيد بانه اذا كانت رحلة الراكب تتضمن مقصداً نهائياً او نقطة توقف في بلد غير بلد الرحيل فمن الجائز تطبيق اتفاقية وارسو وان الاتفاقية تحكم وفي معظم الحالات تحدد مسؤولية الناقلين عن الوفاة او الاصابة البدنية وعن ضياع او تلف الامتعة.

٢/ تكون لتذكرة السفر حجيتها من حيث انعقاد النقل وشروطه ما لم يثبت عكس ذلك ولا يؤثر على وجود عقد النقل او على صحته عدم وجود تذكرة السفر او عدم صحتها او ضياعها بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية ومع ذلك اذا قبل الناقل راكباً لم تسلم اليه تذكرة سفر او اذا لم تشمل التذكرة على التنبيه المنصوص عليه في الفقرة (١-ج) من هذه المادة فلا يحق للناقل الاستفادة من احكام المادة (٢٢)

ثانياً/ بطاقة الامتعة^(١).

١/ في حالة نقل الامتعة المسجلة يجب تسليم بطاقة امتعة تتضمن البيانات الاتية وذلك ما لم تكن مقترنة بتذكرة سفر مطابقة لنصوص الفقرة الاولى من المادة الثالثة او مضمنة فيها:

أ/ بيان نقطتي الرحيل والمقصد النهائي.

ب/ بيان واحدة على الاقل من نقاط التوقف وذلك اذا وقعت نقطتا الرحيل والمقصد النهائي في اقليم طرف متعاقد سام واحد وكانت هناك نقطة توقف او اكثر متفق عليها في اقليم دولة اخرى. ج. تنبيه يفيد بانه اذا كان النقل يتضمن مقصداً نهائياً

(١) اتفاقية وارسو، المادة (٤).

او نقطة توقف في بلد غير بلد الرحيل فمن الجائز تطبيق اتفاقية وارسو وان الاتفاقية تحكم وفي معظم الحالات تحدد مسؤولية الناقلين عن ضياع او تلف الامتعة.

٢/ تكون لبطاقة الامتعة حجيتها من حيث تسجيل الامتعة وشروط عقد النقل ما لم يثبت عكس ذلك ولا يؤثر على وجود عقد النقل او على صحته عدم وجود بطاقة الامتعة او عدم صحتها او ضياعها بل يظل العقد بالرغم من ذلك خاضعاً لاحكام هذه الاتفاقية ومع ذلك اذا قبل الناقل امتعة بدون تسليم بطاقة امتعة او اذا لم تشمل بطاقة الامتعة على التنبيه المنصوص عليه في حالة ما اذا لم تكن مقترنة بتذكرة سفر مطابقة لنصوص الفقرة الاولى من المادة الثالثة او مضمنة فيها فلا يحق للناقل الاستفادة من احكام الفقرة الثانية من المادة (٢٢)

ثالثاً/ مستند الشحن الجوي: (١).

١/ فيما يتعلق بنقل البضائع يجب اصدار مستند نقل جوي.

٢/ يجوز بموافقة المرسل الاستعاضة عن اصدار مستند النقل الجوي باية وسيلة اخرى تسجل بها البيانات الخاصة بالنقل المطلوب القيام به وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الاخرى يجب على الناقل ان يسلم المرسل بناء على طلبه ايضالاً بتسلم البضاعة يكفل التعرف على الارسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الاخرى.

٣/ لا يحق للناقل ان يرفض قبول البضائع للنقل بحجة انه يتعذر في نقاط المرور ونقطة المقصد النهائي استخدام الوسائل الاخرى المشار اليها في الفقرة ٢ من هذه المادة والتي تتيح تسجيل البيانات الخاصة بالنقل.

(١) اتفاقية وارسو، المادة (٥).

رابعاً: مستند النقل الجوي: (١).

- ١/ يقوم المرسل بتحرير مستند النقل الجوي من ثلاثة اصول.
- ٢/ يمهر الاصل الاول بعبارة (للناقل) ويوقع عليه المرسل ويمهر الاصل الثاني بعبارة (للمرسل اليه) ويوقع عليه كل من المرسل والناقل ويوقع الناقل على الاصل الثالث ويسلمه الى المرسل بعد قبول البضاعة.
- ٣/ يجوز ان يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين او ان يستعاض عنهما بخاتم.

- ٤/ اذا قام الناقل بتحرير مستند النقل الجوي بناء على طلب المرسل فيعتبر متصرفاً بالنيابة عن المرسل وذلك ما لم يثبت العكس.
- ٥/ يكون من حق ناقل البضاعة ان يطالب المرسل بتحرير مستندات نقل جوي منفصلة. ب. يكون من حق المرسل ان يطالب الناقل بتسليم ايصالات منفصلة وذلك عند استخدام الوسائل الاخرى المشار اليها في الفقرة ٢ من المادة ٥.

خامساً: حجة مستند النقل الجوي وايصال البضاعة (٢).

- ١/ يكون مستند النقل الجوي وايصال تسلم البضاعة حجة على ابرام العقد وتسلم البضاعة وشروط النقل الواردة فيهما ما لم يثبت العكس.
- ٢/ تكون البيانات الواردة في مستند النقل الجوي وايصال تسلم البضاعة بشأن زنة البضاعة وابعادها وتغليفها وكذلك بشأن عدد الطرود بيانات يحتج بها ما لم يثبت العكس اما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فليست بيانات يحتج بها على الناقل الا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل واثبت ذلك في مستند النقل الجوي او بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة

(١) اتفاقية وارسو، المادة (٦).

(٢) اتفاقية وارسو، المادة (٨).

٣/ يحق للمرسل بشرط تنفيذه كل الالتزامات الناشئة عن عقد النقل ان يتصرف في البضاعة وذلك اما بسحبها من مطار الرحيل او مطار المقصد النهائي او بحجزها اثناء الرحلة عند اي هبوط او باجراء تسليمها في مكان المقصد النهائي او اثناء الرحلة الى شخص اخر غير المرسل اليه المعين اصلاً او بطلب اعادتها الى مطار الرحيل بقدر ما لا تضر ممارسة هذا الحق بالناقل او بالمرسلين الاخرين يقع عليه الالتزام بسداد اية مصاريف تترتب على ممارسته لهذا الحق.

٤/ على الناقل عند استحالة تنفيذ اوامر المرسل ان يخطره بذلك فوراً.

٥/ اذا اذعن الناقل لاوامر المرسل بالتصرف في البضاعة دون المطالبة بتقديم اصل مستند النقل الجوي او اوصول تسلّم البضاعة المسلم الى المرسل فان الناقل يكون مسؤولاً عن اي ضرر قد يلحق من جراء ذلك باي شخص يحوز قانوناً اصل مستند النقل الجوي او اوصول تسلّم البضاعة وذلك مع عدم الاخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.

٦/ ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدا فيها حق المرسل اليه وفقاً للمادة ١٣ ومع ذلك اذا رفض المرسل اليه تسلّم البضاعة او اذا تعذر الاتصال به فان المرسل يسترد حقه في التصرف

سادساً: البضائع الخطرة: (١).

١/ نقل وشحن وحمل البضائع الخطرة

أ/ تصنف البضائع الخطرة التي تنقل عبر الجو وفقاً للقواعد القياسية الواردة في الملحق الثامن عشر من الإتفاقية والتعليمات الفنية لنقل البضائع الخطرة الصادرة من المنظمة.

(١) الطيران المدني السوداني م ١٥٣، ١٥٦

ب/ لايجوز لاي مركبة هوائية نقل اي بضائع خطرة إلا بموجب تصريح ساري المفعول صادر من السلطة وفقاً للوائح المعمول بها في هذا الشأن واي شروط وارة في ذلك التصريح إذا كانت هذه البضائع تحتوي على مواد مشعة.

ج/ لايجوز لاي شخص أن يحمل ويشحن لغرض النقل على متن مركبة هوائية بضائع خطرة إلا بموجب تصريح ساري المفعول صادر من السلطة وفقاً للوائح المعمول بها في هذا الشأن أو اي شروط في ذلك التصريح إذا كان تلك البضائع تحتوي على مواد خطرة.

د/ يجب على أي شاحن أو ناقل جوي أو وكيل الشحن الجوي المعتد أو ممثله أن يصدر بياناً موقعاً عليه يوضح محتويات شحنة البضائع الخطرة.

هـ/ يجب على أي ناقل أو شاحن أو مناوّل للبضائع الخطرة الا يسمح لاي شخص بمعالجة البضائع الخطرة إلا اذا كان حاصلًا على التاهيل والتدريب المطلوب وفقاً للوائح الصادرة بموجب هذا القانون^(١).

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل عن ضرر الركاب والأمتعة وتتابع النقل

أولاً: مسؤولية الناقل عن ضرر الركاب: (٢).

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة أو جرح الراكب أو اي اصابة بدنية اخرى تلحق به اذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو اثناء اي من عمليات صعود أو نزول كما يلي:

١/ في حالة نقل الركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتي وخمسين الف فرنك واذ كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز ان يكون التعريض في صورة دفعات دورية فلا يجوز ان تزيد القيمة الراسمالية المكافئة

(١) قانون الطيران المدني السوداني، ٢٠١٥م، المادة، ١٥٧.

(٢) اتفاقية وارسو، المادة (١٧).

للدفعات المذكورة عن هذا الحد ومع ذلك يجوز بموجب عقد خاص ان يتفق الناقل والراكب على حد اعلى للمسؤولية.

٢/ في حالة نقل الامتعة المسجلة والبضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام ما لم يقر الراكب او المرسل عند تسليم الطرد الى الناقل بتقديم اقرار خاص بامية التسليم في الجهة المقصودة وان يكون قد دفع رسماً اضافياً اذا اقتضى الامر ذلك وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بان يدفع تعويضاً لا يتجاوز المبلغ المبين في الاقرار الا اذا اثبت ان هذا المبلغ يفوق الالهمية الحقيقية التي علقها الراكب او المرسل على التسليم في الجهة المقصودة.

ثانياً: مسؤولية الناقل عن ضرر الأمتعة: (١).

أ/ يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشا في حالة دمار او ضياع او تلف امتعة مسجلة اذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي. ومع ذلك فان الناقل لا يكون مسؤولاً اذا اثبت ان دمار او ضياع او تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد او اكثر من الاسباب

ب/ طبيعة البضاعة او عيب ذاتي فيها.

ج/ عمل من اعمال الحرب او نزاع مسلح.

د/ عمل من اعمال السلطة العامة قامت به بشان دخول البضاعة او خروجها او عبورها.

ح/ سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل او تابعيه او وكلائه.

٢/ النقل الجوي بالمعنى المقصود في الفقرات السابقة من هذه المادة يتضمن المدة التي تكون خلالها الامتعة او البضائع في حراسة الناقل سواء اكان ذلك في مطار او على متن الطائرة او في اي مكان في حالة الهبوط خارج احد المطارات. لا

(١) اتفاقية وارسو، المادة (١٨).

تتضمن مدة النقل الجوي اي نقل بري او بحري او نهري يحدث خارج مطار ومع ذلك اذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن او التسليم او النقل من طائرة الى اخرى فان اي ضرر يحدث يفترض فيه انه قد نجم عن واقعة حدثت خلال النقل الجوي ما لم يثبت عكس ذلك.

٣/ في حالة ضياع او تلف او تاخير جزء من الامتعة المسجلة او البضائع او اي شيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرد او للطرود المتعلق بها الامر هو وحده المعول عليه لتحديد مسؤولية الناقل على انه اذا كان الضياع او لتلف او التاخير الذي يلحق بجزء من الامتعة المسجلة او البضائع او شيء فيها مما يؤثر على قيمة طرود اخرى تتضمنها نفس بطاقة الامتعة او نفس مستند الشحن الجوي فان مجموع وزن هذا الطرد او الطرود يجب ان يؤخذ في الاعتبار ايضاً عند تعيين حد المسؤولية

ثالثاً: قانون الطيران المدني السوداني: (١).

١/ تطبيق إتفاقية بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو ١٢ تشرين الأول سنة ١٩٢٩ م والإتفاقيات على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الجو حتى ولو كان النقل داخلياً.

٢/ لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحنين والمرسل إليهم بسبب إلغاء البضائع المشحونة أثناء الطيران اذا كان لابدة من إلقائها لنجاة المركبة الهوائية وذلك بشرط أن يكون قد إتخذ هو وتابعيه كافة التدابير اللازمة لتفادي الضرر، كان يتخاذاها مستحيلاً عليهم.

٣/ لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا اتطر قائد المركبة الهوائية الى إنزال أي راكب يخل بالنظام فيها أو يمكن أن يشكل خطراً علي سلامة المركبة الهوائية أو ركابها.

(١) قانون الطيران المدني السوداني، ٢٠١٥م، المادة (١٨٣).

رابعاً: النقل المشترك: (١).

١/ في حالة النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين المتتالين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة الثالثة من المادة الاولى تسري القواعد المقررة في هذه الاتفاقية على كل ناقل يقبل ركاباً او امتعة او بضائع ويعتبر طرفاً من الاطراف المتعاقدة في عقد النقل بقدر ما يخصه من ذلك العقد من امور تتعلق بمرحلة النقل التي تم تحت اشرافه.

٢/ في حالة النقل الذي من هذا القبيل لا يجوز للراكب او لممثله اقامة الدعوى ضد اي احد سوى الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الحادث او التأخير وذلك ما لم يكن الناقل الاول قد اخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة باكملها بموجب اتفاق صريح.

٣/ فيما يتعلق بالامتعة او البضائع يحق للراكب او المرسل الرجوع على الناقل الاول كما يحق للراكب او المرسل اليه المخول له الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الاخير وفضلاً عن ذلك لكل من هؤلاء الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الهلاك او الضياع او التلف او التأخير ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين منفردين ومتضامنين قبل الراكب او المرسل او المرسل اليه.

٤/ في حالة النقل المشترك الذي يسير جزء منه بطريق الجو وجزء اخر منه باية وسيلة نقل اخرى لا تسري احكام هذه الاتفاقية الا على النقل بطريق الجو بشرط ان تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة الاولى.

(١) اتفاقية وارسو، المادة (٣٠).

٥/ ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الاطراف في حالة النقل المشترك من تضمين مستند النقل الجوي شروطاً تتعلق بوسائل نقل اخرى وذلك مع مراعاة احكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل بطريق الجو

المطلب الرابع: مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م

الفرع الأول: فوائد الانضمام لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م: (١).

تعد اتفاقية مونتريال الوعاء الذي وحد وطور عدد من الاتفاقيات والبروتوكولات والتي كان موضوعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي. حيث جمعت هذه الاتفاقية وطورت أحكام اتفاقية وارسوا ١٩٢٩ م وتعديلاتها في كل من لاهاي ١٩٥٥ م ومونتريال ١٩٦٦ م وجواتيمالا ١٩٧١ م وبروتوكولات مونتريال ١٩٧٥ رقم ا ورقم ٢ ورقم، كما أدرجت ضمن أحكامها اتفاقية جوادلاخارا ١٩٦١ م والتي كان موضوعها مسؤولية النقل المتتابع بين أكثر من ناقل. ونظراً لما يمثله مبدأ تحديد المسؤولية (أي وضع حد أعلى للتعويض مهما كان حجم الضرر) من أهمية كبرى للناقل بما يمثله من حماية في تقليل مقدار التعويض عند وقوع الحوادث وخاصة في دول العالم الثالث ولما يمثله من مساهمة في تحديد وتخفيض رسوم التأمين لذا فلقد عملت اتفاقية مونتريال على إجهاض نشوء بعض التجمعات بين بعض الناقلين الجويين لوضع اتفاقيات خاصة بهم قد يترتب عليها أضعاف وتقليل دور الاتفاقيات الدولية.

وكان هدف تلك الاتفاقيات الخاصة جعل مسؤولية الناقل غير محدودة ووضع أطار نظامي مخالف لما نصت عليه اتفاقية وارسوا ١٩٢٩ م وتعديلاتها. فعلى سبيل المثال شكلت شركات الطيران اليابانية تجمع خاص بهم، وكذلك فعلت

(١) المادة الأولى من اتفاقية مونتريال، ١٩٩٩ م.

شركات الطيران الاعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي (اياتا) اتفاقية خاصة بهم تم إبرامها في كوالالمبور ١٩٩٥ م. ومن الفوائد للإنضمام للاتفاقية الاتي:

١/ تنظيم العلاقة التعاقدية بين الناقل الجوي والراكب والشاحن: (١).

نظر لان نظام الطيران المدني لم يتطرق إلى تنظيم العلاقة بين الناقل والراكب الشاحن ولا إلى تحديد التعويضات المقدرة في حالة وقوع الضرر فان المصادقة على الاتفاقية يعمل على اعتبار أحكام الاتفاقية جزء من قوانين وأنظمة المملكة. مع الإشارة إلى أن نطاق تطبيق الاتفاقية كما نصت عليه المادة الأولى هو الرحلات الدولية كما تقدم ذلك، ولكن ليس هناك ما يمنع الدولة العضو في الاتفاقية من تحكيم نصوص الاتفاقية على المسائل الداخلية بما يعرف قانونيا بمبدأ وحدة القوانين. وبذلك فان أحكام هذه الاتفاقية هي التي سيتم تطبيقها على النقل الجوي في حالة نشوء خلاف بين أطراف عقد النقل الجوي وتصعيده إلى الجهة القضائية المختصة ورغم أن نطاق اتفاقية مونتريال لا ينطبق على عملية نقل البريد، لكن الناقل الجوي يبقى مسئولاً أمام الجهة البريدية التي تعاقدت معه لنقل الطرود البريدية بصفته كشاحن. ولذلك نجد أن بعض شركات البريد الخاصة السريعة تشير في مستند النقل بان أحكام التعويض يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م.

٢/ إزالة التعارض بين نظام المسؤولية التعويضية وأحكام الشرعية الإسلامية:

التعارض يتجلى في أمرين الأمر الأول: في مبدأ الاتفاق على تحديد قيمة التعويض عن الأضرار قبل وقوعها بمبالغ محددة لا يمكن للمتضرر المطالبة بغيرها وان كان حجم الضرر اكبر. فوفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية الناقل مؤتمن ولا يسأل عن الأضرار ما لم يتعد أو يفطر. فان ثبت تفريطه أو تعديه فهو مسئول مسؤولية كاملة عن تعويض المتضرر عن الأضرار التي لحقت به أو ببضاعته

(١) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (١).

طوال فترة النقل، وليس له أي للناقل أي يستند إلى الاتفاق الذي تم مع الطرف المتضرر في تحديد قيمة التعويض. وهذا ما سار عليه ديوان المظالم في المملكة في أحكامه. كما ان التعويض يكون لجبر ضرر المصاب أو ورثته أي لدفعه أو تقليل أثره. فالدية مثلا هي في الأصل تدفع لورثة الميت وليس من حق الشخص قبل موته التنازل عنها أو الاتفاق على تعويض اقل من القدر الذي حددته الشريعة الإسلامية. ولذا جاءت اتفاقية مونتريال بنظام جديد للمسؤولية قلص كثيرا من الأحكام التي كانت تتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية، فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محددة فيما يتعلق بالتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية.

الأمر الثاني: قيمة التعويض حيث كان التعويض المقدر عن وفاة الراكب هو ١٦٦٠٠ دولار أمريكي حسب أحكام برتوكول لاهاي ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارسوا ١٩٢٩ وهو اقل من قيمة التعويض الذي تقدره الشريعة. أما الآن فان اتفاقية مونتريال جعلت التعويض غير محدد عن الوفاة ولا يستطيع الناقل رد مسؤوليته أو الاتفاق على تخفيض قيمة التعويض، ولكن الاتفاقية عادت و أعطت للناقل قدرا من التسامح المقبول حين نصت على انه إذا استطاع الناقل الجوي أن يثبت إن الحادث الذي ترتب عليه وفاه الراكب لم يكن بإهمال أو خطأ من الناقل أو احد تابعيه ففي هذه الحالة يصبح التعويض مقدر بـ ١٠٠٠.٠٠٠ ألف وحدة سحب خاصة SDR أي ما يعادل ١٣٠٠.٠٠٠ ألف دولار أمريكي وبذلك زال هذا التعارض المتعلق بقيمة التعويض^(١).

٣/ إلزام الناقل بدفع مبالغ معجلة لمساعدة عائلة الراكب في حلة حوادث الطيران:
نظرا لان التعويض قد يأخذ وقت حتى يتم دفعه لمستحقيه من عائلة الراكب المصاب أو المتوفى، ونظرا لما يمثله فقدان الراكب من أهمية لعائلته من الناحية

(١) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (١).

النفسية والاقتصادية فقد ألزمت اتفاقية مونتريال الناقل الجوي بدفع مبالغ عاجلة وبدون أي تأخير الى المستحقين من عائلة الراكب بعد وقوع الحادث مباشرة. ومما ينبغي الإشارة إليه أن هذا المبلغ لا يمثل أقرار من الناقل بمسؤوليته عن الحادث وما تسبب به من اضرار بل هم من باب المساعدة العاجلة للراكب. أما في حالة ثبوت مسؤولية الناقل عن الحادث فيخصم المبلغ من قيمة التسوية الختامية. أيضا مما ينبغي الإشارة إليه أن الناقل يكون ملزم بهذا الأمر عندما يكون قانون البلد الذي وقع فيه الحادث يلزم الناقل بذلك أما في حالة خلو القانون المحلي من الإشارة لذلك فان الناقل يكون غير ملزم بهذا الأمر.

٤/ محل رفع الدعوى: (١).

تتيح اتفاقية مونتريال أمام المدعى عدة خيارات لمحل إقامة دعواه أمام الناقل. ومن هذه الخيارات محكمة محل الناقل، أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي، أو محكمة محل إبرام العقد (محل شراء التذاكر)، أو محكمة محل نقطة الوصول. ومن باب التيسير ومراعاة لظروف الراكب الصحية والمادية فقد أتاحت اتفاقية مونتريال في حالة وفاة الراكب أو أصابته البدنية أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض في محل إقامته الراكب الرئيسي وقت وقوع الحادث بشرط أن يكون للناقل رحلات إلى ذلك البلد سواء كانت عبر طائراته الخاصة أو طائرات مستأجره.

وبهذا الخيار لمحل إقامة الدعوى تكون اتفاقية مونتريال قد تميزت على غيرها من الاتفاقيات السابقة التي لم تكن تعرف الخيار الخامس.

(١) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (٧).

٥/ التقادم: (١).

المقصود بالتقادم هو الفترة الزمنية التي يجب أن ترفع دعوى التعويض خلالها. وحددت اتفاقية مونتريال مدة التقادم بسنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

والفائدة التي تعود من إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل لما يتميز به النشاط الجوي من سرعة وكبر حجم عمليات النقل بما يصعب معه الاحتفاظ ببيانات ومستندات وملابس الحالة التي ترتب عليها الخلاف.

الفرع الثاني: تقليل الاعتماد على وثائق السفر الورقية وتشجيع الوسائل

الالكترونية

١/ وسائل التقنية الحديثة: (٢).

جاءت اتفاقية مونتريال في عصر أصبح الاعتماد فيه كبير على وسائل التقنية الحديثة من الاتصالات والأنظمة والبرامج الالكترونية في التعامل مع المستفيدين في سوق النقل والشحن الجوي، فعززت الاتفاقية هذه الجهود الرامية إلى التقليل من الاعتماد على المستند الورقي ضمن مستندات النقل الجوي من تذاكر سفر، ومستندات الشحن.

فقد أجازت الاتفاقية للناقل استخدام أية وسيلة أخرى بديله تتضمن نقطتي المغادرة والوصول وبيان نقاط التوقف وذلك عن المستندات التقليدية المطلوبة لإتمام نقل الراكب أو عملية الشحن. كما أن الاتفاقية لم تحرم الناقل الجوي من الاستفادة من الحماية القانونية بتحديد مسؤوليته عند عدم التزام الناقل بإدراج كامل البيانات

(١) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (١٠).

(٢) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (٨).

المطلوبة في مستند النقل الجوي الورقي أو حتى عدم تسليم الراكب تذكرة السفر. لذا فقد شجعت الاتفاقية إحلال التذاكر الالكترونية بديلا عن التذكرة الورقية. وأصبحت مسألة إخطار الراكب عن تطبيق أحكام الاتفاقية ونظام المسؤولية أمر متروك للناقل أن شاء عمله وان شاء تركه. هذا وقد قامت الخطوط السعودية بتشكيل لجنة من عدد من الإدارات المختصة بهدف تنفيذ متطلبات اتفاقية مونتريال وقرارات منظمة اياتا المتعلقة بمستندات النقل والشحن الجوي. وبعد جهود حثيثة تمكنت الخطوط السعودية بنجاح من تطبيق نظام التذاكر الالكترونية بما تتضمنه من ايجابيات كثيرة قضت على سلبيات التذاكر الورقية من تكلفة طباعتها و نقلها وتخزينها وتعرضها للتزوير.

٢/ تحرير الاتفاقية باللغة العربية: (١).

لأول مرة في تاريخ منظمة الطيران المدني الدولي (الايكأو) يتم إصدار اتفاقية باللغة العربية كلغة رسمية من اللغات التي تصدر بها الاتفاقيات والوثائق الدولية، ونتيجة لذلك فقد صدرت اتفاقية مونتريال باللغات الرسمية الخمس وهي العربية والانجليزية والفرنسية والصينية والاسبانية. ومن فوائد ذلك انه لن يتم الحاجة في المستقبل إلى ترجمة بعض بنود هذه الاتفاقية عند الحاجة لقراءتها أو فهمها أو تطبيقها من قبل الأطراف أو الجهات المختصة أمام الجهات القضائية أو الرسمية في المملكة أو الدول العربية.

(١) اتفاقية مونتريال، مرجع سبق ذكره ، المادة (١٢).

الفصل الثالث

مفهوم الإرهاب الدولي

المبحث الاول: المفهوم القانوني للإرهاب الدولي

المبحث الثاني : التكيف القانوني لإعتبار الإرهاب من مسؤولية الناقل الجوي

المبحث الأول

المفهوم القانوني للإرهاب الدولي

المطلب الأول: الإرهاب كجزء من الجريمة الدولية

المطلب الثاني: الإرهاب لدى اللجان والمؤتمرات

المبحث الأول

المفهوم القانوني للإرهاب الدولي

تعد جريمة إرهاب الدولة من أخطر الجرائم الدولية التي تهدد السلم والأمن الدوليين وبالرغم من الخطورة البالغة لهذه الجرائم إلا أنها لم تحظ حتى الآن بالدراسة الكافية والتنقيب الدولي الذي يناسب خطورة هذه الجريمة ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى معارضة بعض الدول لفكرة إسناد جريمة الإرهاب من سيادة وما يثير ذلك من مشكلات متعددة تتعلق بالمسئولية الجنائية الدولية وغيرها. (١)

أياً كانت تلك الصعوبات يجب وضع تفتيش دولي لقمع ومنع جريمة إرهاب الدولة فإن الجهود الدولية يجب أن تتواصل للعمل على تقريب وجهات النظر المختلفة حول كيفية تحريم الأعمال الإرهابية التي تباشرها الدول وتقديم مرتكبيها للعدالة أي كانت صفتهم أو مناصبهم السياسية.

عند دراسة الإرهاب كجريمة دولية لا بد من بيان هذا الوصف أولاً ومن ثم بيان الأفعال التي تؤلف الإرهاب الدولي

المطلب الأول: الإرهاب كجزء من الجريمة الدولية:

الفرع الأول: الإرهاب في القانون الدولي:

الإرهاب يقع ضمن نطاق الجرائم، كما انه يعد جريمة دولية، فالجريمة التي ترتكب بحق الإنسانية في القانون الدولي هي الجرائم التي تتمثل في انتهاك حقوق البشر والتي تعرف اليوم بحقوق الجيل الأول، فان تلك الحقوق تتجاوز مستوى كونها مجرد حقوق أساسية يتمتع بها البشر نتيجة الاتصال الاجتماعي بين الدولة والفرد، إذ أنها تشكل حقوق الأفراد التي لا يمكن التنازل عنها والتي وهبتها الطبيعة وبالتالي فإنها تؤلف شكل القوانين التي تعرف بالحجج، وحسب التعريف فان الحجج

(١) د. سامي جاد عبد الرحمن واصل - إرهاب الدولة العام - في إطار قواعد القانون الدولي - دار

الجامعة الجديدة - ٢٠٠٨م - ص ٢٢.

هي أعراف قاطعة لا يسمح بالانتفاض من قدرها . إلا انه وقبل أن نتناول ما تتطوي عليها هذه الحقيقية المسلم بها أن الإرهاب الدولي جريمة من الجرائم الدولية، علينا أن نحدد معنى الجريمة الدولية، فقد كان من المتفق عليه في ظل القانون الدولي بان هناك جرائم يحق لكل دولة أن تمارس إزاءها اختصاصاً جنائياً "بغض النظر عن جنسية مرتكبها أو ضحيتها أو مكان ارتكابها، وكان من أشهر هذه الجرائم هي القرصنة، ولربما لم يكن من حق الدول فحسب أن تمارس مثل هذا الاختصاص، بل من واجبها أيضاً، وبماكاننا أن نستشهد بعدد من الاتفاقات الدولية التي تلزم أطرافها من الدول بممارسة هذا الاختصاص، ومن أمثال هذه الاتفاقيات: أولاً: اتفاقية (طوكيو) في الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣

ثانياً: واتفاقية (لاهاي) لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ١٩٧٠
ثالثاً: واتفاقية (مونتريال) لقمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني لعام ١٩٧١ م.

٤/ والاتفاقية الدولية لمناهضة ارتهان الأشخاص لعام ١٩٧٩ وهكذا فان الفعل يكتسب صفته الجنائية الدولية من اعتراف الدول بهذه الصفة، ومن الطبيعي أن هذا الاعتراف لا يأتي إلا بعد أن يكون الفعل نفسه مسألة خطيرة ذات اهتمام دولي، أي مصدر خطر على امن الدول وسلامتها، واستناداً الى هذا يمكن القول بان الجريمة الدولية فعل يعترف به دولياً بأنه جنائي، ويعني هذا أن الفعل يعد جريمة في ضوء المبادئ العامة للقانون الجنائي التي يعترف بها المجتمع الدولي، ومن ثم مناقضا للقانون الدولي^(١).

(١) الاتفاقيات: اتفاق (طوكيو) في الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣، واتفاق (لاهاي) لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام ١٩٧٠ واتفاق (مونتريال) لقمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني لعام ١٩٧١ والاتفاق الدولي لمناهضة ارتهان الأشخاص لعام ١٩٧٩.

فالجرائم الدولية تتصف بصفتين:

(أ) أن الفعل يخالف القيم الإنسانية المستقر عليها لدى المجتمع الدولي، أو يسبب ضرراً" لمصلحة مشتركة للمجتمع الدولي.

(ب) أن ارتكاب هذه الأفعال قد يسبب خطراً على المجتمع الدولي أو يخل بالأمن أو السلم الدوليين. إما عن مصدر الجرائم الدولية، فهي تتدرج في اتفاقيات دولية، كما يتضمنها العرف الدولي، أي ما استقرت عليه الدول في معاملاتها، ومن ثم فإن هنالك اتفاقيات دولية تقنن الجرائم الدولية، وهي: القرصنة، والرق وتجارة الرقيق والأعمال الشبيهة، الاتجار بالمخدرات، جرائم الحرب، الجرائم ضد الإنسانية، إبادة الجنس البشري، اختطاف الطائرات - القرصنة الجوية، أعمال العنف ضد الطيران المدني، أعمال العنف ضد رؤساء الدول والأشخاص المحميين دولياً مثل الدبلوماسيين وموظفي المؤسسات والهيئات الدولية مثل الأمم المتحدة، احتجاز الرهائن المدنيين لأغراض إرهابية، قطع الكابلات التليفونية عبر البحار، استخدام البريد الدولي السريع الإرسال المتفجرات أو مواد مخدرة أو أية أشياء مخرقة بالآداب العامه، وأخيراً سرقة الآثار القومية والتراث القومي والاتجار الدولي فيها، أما عن العرف الدولي، فهو يتضمن جريمة العدوان، وبعض أنماط جرائم الحرب وحظر استخدام بعض الأسلحة المسببة للآلام الجسيمة.

الفرع الثاني: تعريف الإرهاب الدولي: (١).

تعريف الإرهاب مسألة معقدة نظراً لصعوبة توحيد الآراء حول مفهوم واحد له. والمسألة مربكة لأن كلمة "الإرهاب" أصبحت على كل شفة ولسان خصوصاً بعد تطبيقها على عدد من أعمال العنف لا يمكن وصفها بالإرهاب. بعض الحكومات تسمي إرهاباً كل عمل عنف يقوم به أخصامها السياسيون. بينما أعداء الحكومات

(١) الاتفاقيات: اتفاق (طوكيو) في الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام ١٩٦٣.

يُحسبون أنفسهم ضحايا إرهاب الحكومات. إذاً يدخل بعضهم جميع أنواع العنف في دائرة الإرهاب، ومن التعريفات التي تناولت الإرهاب في ظل الإتفاقيات الدولية كما يلي:

أولاً : تعريف الإرهاب في ظل المنظمات الإقليمية

إن معظم التشريعات الوطنية في كثير من الدول لم تتضمن النص على تعريف الإرهاب وتحرير جرائمه تحريراً دقيقاً إلا في وقت متأخر نسبياً ولا يعني ذلك أن مظاهر الإرهاب وتحديد جرائمه تحديداً دقيقاً إلا في وقت متأخر وأشكاله المختلفة لم تكن مجرماً أو معاقباً عليها من قبل، بل كانت مجرمة تحت مسميات وتكليفات جنائية أخرى كالقتل والاحتفال والإيذاء الجسدي وغيرها بالرغم من أن العديد من الدول لم تتضمن تشريعات نصوصاً خاصة بجريمة الإرهاب حتى الآن إنها يستهجن الإرهاب وتعمل على تجريم مظاهر المعاقبة عليها ويؤكد ذلك ما ذهب إليه الفقه من أن الإرهاب يضمن جنايات وجنحاً معاقباً عنها في الغالب بمقتضى التشريعات الوطنية.^(١) واستعرض هنا بإيجاز تعريف الإرهاب في بعض التشريعات العربية والأجنبية.

(١) التشريع المصري:

الذي عرفه في المادة (٨٦) من قانون العقوبات المصري المضافة والقانون رقم (٩٧) لسنة ١٩٩٢م حيث نصت إلى أنه يقصد (بالإرهاب تطبيق أحكام القانون، استخدام القوة أو العنف أو الترويح يلجأ إليه الحسبان تنفيذ المشروع إجرامي فردي أو جماعي يهدف للإخلال بالنظام العام أو تعرض سلامة المجتمع وأمنه للخطر إذا كان من شأنه ذلك إيذاء الأشخاص أو إلغاء الرعب بينهم أو تحريض حياتهم أو حرياتهم وأمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو انفصال أو

(١) سامي جاد عبد الرحمن واصل - مرجع سابق، ص ٦٤ - ٦٨.

المواصلات أو الأموال أو المباني أو الأملاك العامة أو الخاصة أو اختلالها أو الاستيلاء عليها أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة أو دور العبادة أو معاهد العلم لأعمال أو التعطيل تطبيق الدستور والقوانين أو اللوائح.)

(٢) التشريع الأمريكي: (١)

تقدر تعريفات الإرهاب في الولايات المتحدة الأمريكية خاصة حقبة الثمانينات من القرن العشرين وتركزت معظم هذه التعريفات على الإرهاب الفردي دون إرهاب الدولة وهذا بالطبع ما يتفق مع المصالح الأمريكية فالقانون الأمريكي لمكافحة الإرهاب الصادر عام ١٩٨٤م تضمن تعريفاً للإرهاب حيث نصت على أنه يقصد بعمل الإرهاب كل نشاط يتضمن عملاً عنيفاً وخطيراً يهدد الحياة البشرية ويتمثل انتهاكاً للقوانين الجنائية في الولايات المتحدة الأمريكية أو أي دولة يمثل انتهاكاً جنائياً ويهدف لنشر الرعب والفقر أو التأثير على سلوك حكومة ما عن طريق الاغتيال الخطف. ويمكن تعريفه في عام ١٩٨٠م وكالة المخابرات المركزية (C.I.A)

وفي عام ١٩٨٣م عرفه مكتب التحقيقات الفدرالية (F.B.I) وفي عام ١٩٨٨م عرفته وزارة الخارجية الأمريكية حيث عرفته بأن العنف الذي يرتكب بواقع أساسي وعن قصد وتصميم فائق ضد أهداف غير عسكرية من قبل مجموعات وطنية أو عملاء السريين لدولة ما ويقصد به عادة التأثير على جمهور ما.

ولقد أوضحت لجنة القانون الدولي في تعليقها على المادة (٥٣) من معاهدة فيينا قانون المعاهدات ١٩٦٩ بان قانون الميثاق الخاص بحظر استخدام القوة بحد ذاته يشكل مثالا" رائعا وبارزا على اتسام قاعدة من قواعد القانون الدولي صفة الإفهام والإقناع بالحجة، ومما لا شك فيه بان الفعل الإرهابي ينطوي على استخدام القوة، وفي تعليق آخر، ذكر البروفيسور د. جي. هاريس في كتابه قضايا

(١) سامي جاد عبد الرحمن واصل - مرجع سابق، ص ٦٩.

وموضوعات حول القانون الدولي بان مفهوم الحجج المقنعة له أوجه تشابه مع مفهوم erg omnes والذي توضح وتجسد في مسودة فقرات لجنة القانون الدولي حول مسؤولية الدولة. وقد توضحت قوة مجموعة الأحكام هذه بالإضافة إلى الطبيعة الملزمة لأحكام قوانين المعاهدات كما يلي: (١)

-المادة (٣٥): تعتبر المعاهدة لاغية إذا كانت من وقت عقدها تتعارض مع قاعدة قطعية من قواعد القانون الدولي العام، ومن تطبيق هذه الاتفاقية يراد بالقاعدة القطعية من قواعد القانون الدولي العام أية قاعدة مقبولة ومعتترف بها من المجتمع الدولي ككل بوصفها قاعدة لا يسمح بالانتقاص منها ولا يمكن تغييرها إلا بقاعدة لاحقه من قواعد القانون الدولي العام يكون لها نفس الطابع - أما المادة (٥٤):. (فتتص على انه إذا ما ظهر عرف جديد من أعراف القانون الدولي)، فان أي معاهدة موجودة تتعارض معه تصبح لاغية ومنتهية. وهذا يعني بان أي خرق لهذه القوانين ينطوي على عواقب وخيمة. كذلك، كتب هاريس بأنه في مجموعة الجرائم هذه هنالك أفعال منحرفة مثل التعذيب والقتل والابادة الجماعية وهي تحمل امتدادات بين طيات معانيها المختلفة - من ضمنها الإرهاب. كذلك، فان أي جريمة دولية هي جريمة تعرف في معاهدة ثنائيه أو متعددة الأطراف وبحق لأطراف المعاهدة فقط إدانتها أو يكون لديها الصلاحية القانونية في مقاضاة الجاني المزعوم. وفي ضوء قواعد وتعريفات الأشكال المختلفة للإرهاب المضمنة في معاهدات مختلفة - سبق لنا التطرق لها - فانه بلا جدال جنائية كبرى تهدد سلام الأمم والشعوب وتتسبب في مقتل مجاميع من الناس وتولد معاناة للبشرية. كما يتناقض الإرهاب باعتباره عمل من أعمال العنف ضد دولة من الدول من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة كذلك فانه يتناقض مع معاهدة فض النزاعات لدول

(١) معاهدة فينا، المادة ٥٣، ٥٤.

الباسفيك والتي أبرمت في هولندا عام 1907، ومعاهدة فرساي - لذات السبب - أي باعتبار الإرهاب عمل من أعمال العنف ضد دولة من الدول وبذا فان تجريم الإرهاب باتفاق دولي يقع الآن ضمن حدود (١٢) معاهدة رئيسيه تركز على الإرهاب بصيغ مختلفة هي: (١).

أ- الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأعمال الأخرى المرتكبة على من الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣.

ب- اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠.

ت- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١.

ث - اتفاقية منع ومعاقبة الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية بمن فيهم الموظفون الدبلوماسيون، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٤/١٢/١٩٧٣.

ج - الاتفاقية الدولية لمناهضة اخذ الرهائن التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٧/١٢/١٩٧٩.

ح- اتفاقية الحماية المادية من المواد النووية الموقعة في فينا بتاريخ ٣/٣/١٩٨٠.

خ- البروتوكول التكميلي المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقع في مونتريال في

١٩٨٨/٨/٢٤

(١) ميثاق الأمم المتحدة ، المادة (٣،٤)

د- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية ، المحررة في روما في ١٠/٣/١٩٨٨.

ذ- برتوكول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري، المحررة في روما في ١٠/٣/١٩٨٨.

ر- اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ ١/٣/١٩٩١.

(٣) التشريع الألماني: في عام ١٩٨٥م: (١)

عرف مكتب جمهورية ألمانيا الاتحادية لحماية الدستور بأنه كفاح موجه نحو أهداف سياسية بواسطة الهجوم والاعتداء على أرواح وممتلكات أشخاص آخرين، وخصوصاً بواسطة ارتكاب جرائم رئاسة والجدير أن أمال قد اعترضت بحث المقاومة وهو حق تمخض من التجربة القاسية التي عاشتها ألمانيا إبان الحكم النازي وبمقتضى هذا الحق فإن كل مواطن ألماني يملك حق استخدام القوة ويقاوم كل من يحاول أن يقضي على النظام الدستوري الديمقراطي وذلك متى كانت الوسائل الأخرى البديلة غير مجزية.

الفرع الثالث: الإرهاب الدولي في الفقه الدولي:

فقهاء القانون الدولي لم يجتمعوا على تعريف واحد للإرهاب الدولي أولاً: حيث أن فريقاً منهم ربط بين الإرهاب وتحقيق الأهداف السياسية، أي ربط بين الإجرام السياسي والإرهاب بصورة عامة.

ثانياً: وفريقاً آخر اهتم فقط في تناوله لمفهوم الإرهاب بالوسائل المستخدمة فيه وبالرعب والفرع، كمحصلة ونتيجة له دون النظر إلى الهدف الكامن وراءه ومن انصار هذا الفريق

(١) سامي جاد عبد الرحمن واصل - مرجع سابق، ص ٦٩.

١/ يمكن الذي يعرف الإرهاب بأنه "تخويف الناس بمساهمة أعمال العنف"^(١) أي أن "يمكن" يرى أن الإرهاب يقع بمجرد إخافة العامة بواسطة أعمال العنف دون النظر للغرض والهدف من ذلك، وسواء تحقق أم لا؟ وعليه فإن جريمة الإرهاب قد وقعت تامة وهي إرهاب العامة وأخافتهم كرد فعل لأفعال العنف والتدمير التي يرتكبها الإرهابيون. أما الفقيه "سوتيل Sottile"، فيعرف الإرهاب بأنه "عمل إجرامي مصحوب بالرعب أو العنف أو العنف بقصد تحقيق هدف محدد"^(٢) وتعريف سوتيل للإرهاب لا يختلف عن تعريف Lemkin كثيراً. أما الفقيه "جيفانوفيتش" فيرى أن الإرهاب "مجموعة أعمال العنف التي من طبيعتها أن تثير لدى شخص ما الإحساس بالتهديد مما ينتج عنه الإحساس بالخوف من خطر بأي صورة"^(٣) وعلى هذا فإن جيفانوفيتش يعتمد في تعريف الإرهاب على عنصر الخوف أو الخطر الذي يشعر به أي إنسان من توقع خطر ما لا يعرف ماهيته أو مصدره.

٢/ ومن الفقه العربي يعرف أستاذنا الدكتور عبد العزيز سرحان الإرهاب بأنه: "كل اعتداء على الأرواح والممتلكات أو الأموال العامة أو الخاصة يقع بالمخالفة لأحكام القانون الدولي بمصادره المختلفة بما في ذلك المادة (٣٨) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية"^(٤) والتي تنص على أن وظيفة المحكمة أن تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لأحكام القانون الدولي وتطبق في هذا الشأن: أ/ الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترف بها صراحة من جانب الدول المتنازعة.

(١) د. نبيل حلمي، الإرهاب الدولي، القاهرة: ٢٠٠٦م، ط١، ص ٤١.

(٢) Sottile, Le Terrorisme International, Recuelle De cours de IAcademi de dorit internation, vol. 65, 1938, p. 97.

(٣) Sottile, Le Terrorisme International, OP. CIT. P. 96.

(٤) أ. د. عبد العزيز محمد سرحان، حول تعريف الإرهاب الدولي وتحديد مضمونه من واقع قواعد القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد ٢٩/١٩٧٣م، ص ١٧٣.

ب/ العادات الدولية المرعبة المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال.

ث/ مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتمدنة.

ج/ أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم.

وتنص المادة (٢/٣٨) من النظام الأساسي للمحكمة على "لا يترتب على النص المتقدم ذكره أي إخلال بما للمحكمة من سلطة الفصل في القضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف متى وافق على ذلك أطراف الدعوى".

ويرى سيادته أن أساس تجريم الإرهاب الدولي هو القانون الدولي بمصادره الرئيسية (المعاهدات، العرف الدولي، مبادئ القانون العامة، والاحتياطية)، وطبقاً لهذا التعريف الذي أورده سيادته فإنه يرى أن الإرهاب الدولي جريمة دولية معاقب عليها بواسطة قواعد القانون الدولي دون الحاجة إلى نصوص جنائية داخلية لكل دولة من دول العالم تعاقب عليه.

٣/ د نبيل حلمي، يعرف الإرهاب الدولي بأنه: "الاستخدام غير المشروع للعنف أو التهديد به بواسطة فرد أو مجموعة أو دولة ضد فرد أو جماعة أو دولة ينتج عنه رعب يعرض للخطر أرواحاً بشرية أو يحدد حريات أساسية ويكون هدفه الضغط على الجماعة أو الدولة لتغيير سلوكها تجاه موضوع معين".^(١)

ونأتي إلى التعريف المقترح للإرهاب الدولي من جانب أستاذنا الدكتور/أحمد رفعت الذي يعرف الإرهاب بأنه: "استخدام طرق عنيفة كوسيلة الهدف منها نشر الرعب للإجبار على اتخاذ موقف معين أو الامتناع عن موقف معين" ويرى سيادته أن الإرهاب وسيلة لتحقيق هدف ما، وليس هدفاً أو غاية في حد ذاته لأنه، إن لم يكن وسيلة لأصبح هذا العمل من أعمال الفوضوية التي سادت العالم في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، ويقرر سيادته أن وسائل الإرهاب عديدة ومتنوعة، ولا يمكن حصرها إلا أنه تتميز جميعها بأنها عنيفة وتخلق حالة من

(١) أ. د. نبيل حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لأحكام القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٢٧.

الرعب والفرع، ويأتي سيادته بعد ذلك لتبيان الغاية من العمل الإرهابي، ويردها في غالبيتها لأسباب وغايات سياسية مثل عدم إقرار حقوق الشعوب في تحقيق مصيرها، وعدم مراعاة حقوق الأقليات إلا أنه ليس ضرورياً أن تكون الغاية سياسية فربما تكون اجتماعية أو تاريخية.

ويستعرض البحث الآن مفهوم الإرهاب لدى الفقهاء الذين ربطوا بينه وبين ضرورة تحقيق أغراض سياسية كهدف نهائي للعمل الإرهابي فيرى الفقيه سالدانا أنه يمكن النظر للإرهاب من خلال مفهومين أولهما: ضيق، ويرى فيه أن الإرهاب هو: أعمال إجرامية هدفها الأساسي نشر الرعب والفرع - كعنصر شخصي - باستخدام وسائل تستطيع خلق حالة من الخطر العام^(١) - كعنصر مادي" وثانيهما واسع ويعرف الإرهاب بأنه: "كل جنائية أو جنحة سياسية أو اجتماعية ينتج عن تنفيذها أو التعبير عنها ما يثير الفرع العام لما لها من طبيعة ينشأ عنها خطر عام" والباحث يرى أن سالدانا قد جانبه الصواب في تعريفه للإرهاب سواء في مفهومه الضيق أو مفهومه الواسع حيث أن تعريفه وفقاً للمفهوم الأول "الضيق" يجعل الإرهاب مجرد جريمة من جرائم الفوضوية كما أن تعريفه وفقاً للمفهوم الثاني "الواسع" فيه خلط كبير بين جرائم الإرهاب والإجرام السياسي رغم أن هناك اختلاف كبير بينهما.

الفرع الرابع: الإرهاب الدولي في القانون السوداني:

يقصد به كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أياً كانت بواعثه أو أغراضه يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعرض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بالأموال العامة أو الخاصة أو بأحد المرافق العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية أو الإستراتيجية القومية للخطر.^(٢)

(١) Sottile, Le Terrorisme International, OP. CIT. P. 97.

(٢) المادة (٢) من قانون مكافحة الإرهاب السوداني سنة ٢٠٠١م.

المطلب الثاني: الإرهاب في اللجان والمؤتمرات الدولية:

الفرع الأول: الإتفاقية الخاصة بمنع ومعاقبة الإرهاب

بعد أن استعرض البحث موقف الفقهاء على المستوى الوطني والإقليمي والدولي يجدر بنا أن نتعرف على موقف اللجان الدولية والمؤتمرات العالمية من مفهوم الإرهاب الذي بدأ مكافحته دولياً بعد الحادث الشهير الذي وقع في التاسع من أكتوبر سنة ١٩٣٤ بجنوب فرنسا وراح ضحيته كل من الكسندر الأول ملك يوغسلافيا ولويس بارتو وزير خارجية فرنسا على يد مجموعة من الثوار الكروات، وقد كان هذا الحادث حافزاً لدى فرنسا لقيادة حملة دولية واسعة النطاق ضد الإرهاب والتي أسفرت عن توقيع اتفاقيتين بجنيف سنة ١٩٣٧م الأولى خاصة بمنع ومعاقبة الإرهاب والثانية خاصة بإنشاء محكمة دولية جنائية، وقد عرفت الاتفاقية الأولى الإرهاب بعدة عناصر إذا ما توفرت في عمل ما وصف بأنه عمل إرهابي وهي:

أولاً: أن تكون هذه الأعمال عبارة عن أفعال إرادية متعمدة.

ثانياً: أن يكون هدف هذه الأعمال خلق حالة من الرعب والفرع.

ثالثاً: أن يكون لهذه الأعمال نتيجة ومحصلة نهائية مثل (قتل، تدمير... الخ).

رابعاً: أن تكون هذه الأعمال منظمة بهدف تهديد الأمن العام وتعريض حياة الكافة للخطر. وقد أوردت المادة الثانية من هذه الاتفاقية بعض الأعمال التي توصف بأنها إرهابية، وذلك على سبيل المثال لا الحصر^(١) وهي:

١/ أي فعل عمدي يتسبب في موت أو إصابة أو فقدان حرية أي من:

(أ) رؤساء الدول أو القائمين بأعمالهم أو خلفائهم أو ورثتهم.

(ب) زوجات أو أزواج أي مما سبق ذكرهم أعلاه.

(١) أنظر: م ٢ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٣٧م، الخاصة بمنع ومعاقبة الإرهاب.

(ت) الأشخاص ذوي المناصب العامة.

(ث) الأشخاص القائمين بمسئوليات عامة أو ذوي المناصب العامة إذا وجهت

لهم هذه الأعمال بصفقتهم.

٢/ التخريب المتعمد، وإتلاف الأملاك العامة، والأملاك الخاضعة لسلطات دولة

أخرى من الدول المتعاقدة.

٣/ أي فعل عمدي يعرض حياة العامة للخطر.

٤/ محاولة ارتكاب أي من الأفعال السابقة.

٥/ تصنيع أو حيازة أو إمداد الأسلحة والمؤن والمتفجرات أو أية مواد ضارة بقصد

ارتكاب أي من الأفعال السابقة في إقليم دولة من الدول المتعاقدة.

الفرع الثاني : الإتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب

وسلكت الاتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب الموقعة في ٢٧ يناير سنة ١٩٧٧م

من المجلس الأوروبي مسلك اتفاقية جنيف سألقة الذكر في تحديد مضمون الإرهاب

وتوضيح مفهومه حيث ذكرت المادة (١) من هذه الاتفاقية أن أفعال الإرهاب عبارة

عن:

أولاً/ خطف الطائرات.

ثانياً/ الأفعال الواردة في اتفاقية مونترال الموقعة سنة ١٩٧٤م.

ثالثاً/ الأفعال الموجهة ضد الأشخاص ذوي الحماية الدبلوماسية أو الحماية

الخاصة.

رابعاً/ استعمال القنابل والجرانيت والقذائف الصواريخ التي تهدد حياة الإنسان.

خامساً/ أخذ الرهائن والاحتجاز غير المشروع للأفراد.

سادساً/ الاشتراك أو الشروع في أي من الأفعال السابقة،^(١)

(١) أنظر: نص م ١ من الاتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب لعام ١٩٧٧م.

راي الباحث:

يرى الباحث أن موقف الإتفاقية الأوروبية فى استعمال القنابل والجرانيت والقذائف والصواريخ التي تهدد حياة الإنسان أن صياغتها كانت بصورة سيئة وكان يجب إضافة جملة في "وقت السلم" إلى هذه العبارة حيث أن استعمال القنابل والصواريخ وما إلى ذلك أمراً مباحاً ومسموحاً به في وقت الحرب لاسيما في الحرب المشروعة، ولذلك فإن ظهور النص بهذه الصورة دون تقييد لإطلاقه أو تخصيص لعمومية أمراً منتقداً في هذه الاتفاقية ويخرج بها عن مجازاة المنطق السليم لحقائق الأمور ووقائع الأحوال كما يؤخذ على هذه الاتفاقية إطلاقها التام لمبدأ التسليم أو الإدانة حتى في الجرائم ذات الطبيعة السياسية. (١)

الفرع الثالث: الإرهاب لدى الإتحاد الدولي لتوحيد القانون الجنائي

وننتقل الآن لاستعراض مفهوم الإرهاب لدى لجنة الخبراء المنبثقة عن الإتحاد الدولي لتوحيد القانون الجنائي التي تشترط أربعة شروط للفعل حتى يوصف بأنه عملاً إرهابياً وهي: (٢)

أولاً/ أن يثير الفعل اضطراباً في العلاقات الدولية.

ثانياً/ أن يقع الفعل في إقليم أكثر من دولة.

ثالثاً/ أن يكون الفاعلين لاجئين.

رابعاً/ أن يقع الإعداد والتجهيز والتخطيط في دولة، ويقع الفعل في دولة أخرى.

وجدير بالملاحظة أن اللجنة في مجال استعراضها للأسباب تكسب الإرهاب الصفة الدولية لم تهتم باختلاف جنسية الضحايا، أو اختلاف جنسية الجناة وإنما اهتمت فقط باختلاف جنسية المكان، وفي ختام إيضاح مفهوم الإرهاب لدى

Problems of Establishing a European Judicial Area Report by Jahn Kelly, (1) Conference on Defense of Democracy against Terrorism in Europe, Tasks and Problems, Stras Bourg, 1980 Pp. 4-5.

(٢) د. منتصر سعدي حمودة، الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص ٤٩-٥١.

المؤتمرات واللجان الدولية يشير البحث إلى ما ورد في تقرير سكرتير عام الأمم المتحدة في شأن الإرهاب الدولي المقدم للجمعية العامة عام ١٩٧٢م والذي عبر فيه عن الحاجة إلى إيجاد مدخل لتعريف الإرهاب، وذلك بطرح عدة أسس تعد من مكونات العمل الإرهابي وهي:

- ١/ الرعب وهو نتيجة الفعل الإرهابي.
- ٢/ ضحايا مقصودين لذواتهم أو كوسيلة لإرهاب آخرين.
- ٣/ أهداف أولية محددة وموجهة لها أفعال الإرهاب مثل (الشغب، السلطة... الخ).
- ٤/ استخدام العنف بطرق متباينة ومختلفة.
- ٥/ غاية نهائية وهي تحقيق أغراض سياسية.

تعريف الباحث للإرهاب

الإرهاب عبارة عن الأفعال العمدية التي تتصف بالعنف ويتولد عنها حالة من الرعب والوفزع وذلك لتحقيق بعض الأهداف تتمثل في إتخاذ موقف ما أو الإمتناع عن موقف ما.

المبحث الثاني

التكييف القانوني لإعتبار الإرهاب من مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الأول: التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي

المطلب الثاني: الكوارث الجوية وإرتباطها بالإرهاب

المبحث الثاني

التكليف القانوني لإعتبار الإرهاب من مسؤولية الناقل الجوي

المطلب الأول: التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي

إن ضرورة التفرقة فيما بين الحادثة والحادث. فالملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم النقل الدولي سواء النقل البحري أم الجوي قد حرصت على تبنى هذه التفرقة، فقد عبرت كل من اتفاقية هامبورج وروتterdam للنقل البحري عن سبب قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع (Accident) بينما تبنت اتفاقية وارسو ومونتريال مصطلح الحادث، (Event) - (Occurrence) بالحادثة في حالة نقل الأشخاص^(١)

الفرع الأول : تعريف الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

تعددت التعريفات التي تعرضت لبيان المقصود بالحادث المسؤول عنه الناقل الجوي، ويبدو لنا أن هذا التعدد يعود إلى خصوصية ظروف البيئة التي تتم فيها الرحلة الجوية، والتي تتسم بكثرة أنواع المخاطر وتعددتها، ومن ثم تعدد أسباب وقوع الحوادث الجوية. يضاف لذلك خصوصية العلاقة التي تجمع الناقل بالراكب منذ لحظة تواجده في مطار القيام وحتى مغادرته مطار الوصول، وما يقتضيه ذلك من قيام الراكب بالخضوع التام لتعليمات الناقل وتوجيهاته، ومن ثم مسؤوليته الكاملة عن سلامته.

التعريفات التشريعية:

عرف قانون الطيران الفيدرالي الأمريكي الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة تحدث أثناء عمل الطائرة تتسبب في وفاة الراكب أو إصابته إصابة خطيرة نتيجة وجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء متعلق بذلك، وذلك في

(١) د. الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، (بدون دار نشر)، الطبعة الأولى، 1960 ص ٣٥.

الوقت ما بين ركوب الشخص قاصداً الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة.

عرفه أيضاً قانون الطيران المدني المصري رقم 28 الصادر في 19 ابريل لعام 1981 في المادة (1/32) بأنه " كل واقعة تكون مرتبطة بتشغيل الطائرة، وتقع في الفترة ما بين صعود الشخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى وقت مغادرته لها، ويزترب عليها إحدى النتائج المشار إليها فيما يلي: (1)

أ- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابة بالغة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.

ب - إصابة الطائرة بعطب جسيم.

ت- تستثني الإصابات البالغة أو المميّنة التي لا تترتب مباشرة على تشغيل

الطائرة، وهي:

١/ الوفاة لأسباب طبيعية.

٢/ الإصابات التي يتسبب فيها الشخص لنفسه.

٣/ الإصابات التي يتسبب فيها أشخاص آخرون.

٤/ إصابة الأشخاص المتسللون للطائرة خارج مقصورة الركاب.

٥/ إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو بعد نهايتها.

التعريفات القضائية:

وعلى صعيد الأحكام القضائية، فقد عرف القضاء الإنجليزي الحادث الجوي

بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية، ولا يعود سببها للراكب.

كما عرفته المحكمة العليا الأمريكية بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة وغير

متوقعة تؤدي إلى أذى بدني أو خسارة مادية.

(1) المادة (١/٣٢) قانون الطيران المدني المصري لسنة ١٩٨١م

أما القضاء الفرنسي فقد عرفه بأنه عبارة عن " كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه."

التعريفات الفقهية:

عرف بعض الفقهاء الحادث الجوي بأنه عبارة عن الحالة التي تعطب فيها الطائرة ويصاب الركاب والطاقم والغير . "وعرفه آخرون بأنه عبارة عن " كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها" ، عرف أيضاً بأنه عبارة عن " كل حادث فجائي وغير متوقع ينجم عنه أضرار جسدية أو مادية."

ويبدو أن التعريفات السابقة محل نقد من وجوه عدة، أهمها: (١)

١. أنها ربطت وقوع الحادث الجوي بتحقق أضرار مادية معينة، وهذا يتنافى مع واقع هذه الحوادث، التي تتعدد صور الأضرار الناجمة عنها، بل ويتنافى مع ما تشهده من تغيرات بسبب تطور أسباب وقوعها، وذلك على النحو الذي يصعب معه حصرها في أنواع معينة . فعلى سبيل المثال يمكن أن يقع الحادث لمجرد احتجاز الطائرة بمن عليها لمدة معينة على النحو الذي يؤدي إلي تأخير وصول الركاب أو البضائع، أو تعرض الطائرة لسطو مسلح يؤدي إلي سرقة الركاب أو البضائع، أو اختطاف الطائرة وتهديد ركابها على النحو الذي يتسبب في إصابتهم بأضرار نفسية.

٢. يعاب على هذه التعريفات أيضاً أنها قصرت الحوادث الجوية على الأضرار التي تقع أثناء الرحلة الجوية، رغم أن الواقع العملي يشهد بأن هناك العديد من الحوادث التي تقع قبل بداية الرحلة كما لو تم الاعتداء على الراكب أثناء تواجده في صالة الاستقبال أثناء انتظار بداية الرحلة وتعتبر من قبيل الحوادث الجوية . كما أن هذا يتفق مع طبيعة التزام الناقل بالسلامة، الذي يبدأ من وجهة نظرنا من

(١) د.أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة الجوية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية - القاهرة، 2009، ١٢٣.

اللحظة التي يضع فيها الراكب نفسه تحت سيطرة الناقل في مطار الإقلاع، وليس من وقت بداية الطيران.

٣. أن هذه التعريفات قد قصرت وقوع الحوادث الجوية على الوقائع المتصلة بنشاط قائد الطائرة، والتي تتركز غالباً في الأنشطة الملاحية، رغم أنه من المتصور أن تقع الحوادث الجوية في غير ذلك كالحوادث الناشئة عن عدم تأمين الراكب أثناء انتقاله من صالة الاستقبال إلى سلم الطائرة. كما أن الاتجاهات القانونية الحديثة أصبحت تعطي للحدث الجوي تفسيراً موسعاً، بحيث يشمل كل واقعة تخل بالسير العادي للأمر، ويترتب عليها المساس بسلامة الراكب، سواء كانت مرتبطة بالاستغلال الجوي أو بمناسبته. كما منحت تفسيراً موسعاً لمصطلح تابعي الناقل، الأمر الذي تسبب في اتساع مفهوم الحادث الجوي^(١)

٤. أن التفسير الموسع للحدث الجوي يتفق مع طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب، الذي يعد وفق الراجح التزام بتحقيق نتيجة؛ فالغاية من التزام الناقل في ضوء طبيعة اتفاق الأطراف وما اتجهت إليه نياتهم ومقتضيات حسب تنفيذ العقد تستلزم تحقيق شيء معين، وهو سلامة الراكب، فالناقل ليس مكلف فقط بنقل الراكب من مكان الإقلاع لمكان الوصول بأي حالة، ولكن يجب نقله سالماً.

٥. ولعل هذا ما يفسر لنا موقف الاتفاقيات الدولية التالية لاتفاقية وارسوا، والتي سعت لتبني نظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر، وذلك إدراكاً من جانبها بالتقدم الهائل الذي شهده قطاع الطيران من ناحية، وذلك على النحو الذي يبرر تشديد مسؤولية الناقل.

٦. ولعل في تبني هذا المفهوم الموسع للحدث الجوي ما يوفر ضماناً للمستفيد من خدمات النقل الجوي، فهو كطرف ضعيف في عقد النقل يقبل الخضوع التام

(١) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو. 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 95.

لسيطرة الناقل وتعليماته، في الوقت الذي يمارس الأخير لنشاطه في ظل مخاطر من نوع خاص، تقتضى ضرورة توفير الضمانات الكافية لهذا المستفيد، والتي يأتي على رأسها تبني مفهوماً موسعاً للحوادث الجوية. ولعل هذا التفسير الموسع للحوادث الجوية يسمح باعتبار الإرهاب حادثاً جويًا يمكن أن يسأل عنه الناقل^(١).

٧. فالإرهاب لا يخرج عن كونه واقعة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية من شأنها الإضرار بالراكب وقد وجد هذا التفسير صدي كبيراً في أجواء المحاكم عندما تعرضت لبحث مدي اعتبار الإرهاب حادثاً جويًا من عدمه.

٨. ففي قضية ساليرنو ضد شركة الطيران بان أمريكان (Salerno v. pan American world Airway) والتي تتلخص وقائعها في أن السيدة ساليرنو استقلت الطائرة التابعة لشركة الطيران بان أمريكان المتجهة من ميامي إلي أورجواي ذهاباً وإياباً، وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة بأن هناك قنبلة على متنها، فقاموا بالتفتيش إلي أن تمكنوا من العثور عليها، الأمر الذي أصاب الركاب بالذعر الشديد، مما تسبب في إصابة السيدة ساليرنو بانهيار أدبي إلي إجهاضها من حملها. وقد قامت على أثر ذلك برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بالتعويض. وعندما نظرت محكمة جنوب نيويورك هذه الواقعة، قررت بأن الحدث الذي أصاب السيدة ساليرنو بالإجهاض غير متوقع وبخل بالسير الطبيعي للأمر، ومن ثم فإن المحكمة تعتبره من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل عنها الناقل.

٩. وفي واقعة أخرى تتلخص أحداثها في أنه أثناء قيام طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلي نيويورك، قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركبها كرهائن، وكان ضمن ركاب هذه الطائرة سيدة تدعي هسرل، حيث قامت على أثر انتهاء الاحتجاز برفع

(١) د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية - القاهرة، (بدون تاريخ نشر)، ص ٦٨.

دعوي لمطالبة شركة الطيران عن تعويض الأضرار التي ألّمت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوي السيدة هسرل بالقول أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً جويّاً.

١٠. وأثناء نظر الدعوى أمام محكمة جنوب نيويورك استجابت المحكمة لمطلب السيدة هسرل ورفضت دفع شركة الطيران، حيث ذهبت إلي أن لفظ " الحادث " ينصرف إلي كل واقعة مفاجئة مرتبطة بعملية النقل، حتى ولو كانت خارجة عن سيطرة الناقل وقد دعمت المحكمة هذا التفسير بالأسباب التالية: (١)
أ- أنه ليس في الاتفاقية ما يفيد عدم اتساع مصطلح الحادث للأفعال غير المشروعة التي ترتكب من الغير.

ب- أن الإنصاف يقتضي تحميل شركة الطيران تبعة مخاطر الإرهاب خاصة في مواجهة الركاب المضرورين نظراً لقدرتها على اتقاء هذه المخاطر والسيطرة عليها، بدليل ما جاء في الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونترال وهي الاتفاقية التالية لاتفاقية وارسو 1929 من إلقاء تبعة عمليات التخريب على الناقل الجوي.

ت- أن شركة الطيران هي الأقدر على ضبط الإرهابيين والمختطفين وتجنب هذه الحوادث، من خلال سيطرتها على الطائرة واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع حوادث الإرهاب.

ومما سبق يتضح أن حادث الإرهاب داخل في مضمون الحوادث المسئول عنها الناقل الجوي، وذلك بالنظر إلي أن هذا الحادث مما يخل بالسير العادي للرحلة الجوية وناجم عنها ومرتبطة بها. فالتقدم الذي يشهده قطاع النقل الجوي يجعل من

(١) د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونترال 1999 م، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من 2012/4/25-23.

الإرهاب حادثاً يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية وتجهيز الطائرة وطاقمها بكافة الوسائل التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات الإرهاب.

الفرع الثاني: التدابير الواجبة على الناقل إتخاذها: (١)

أولاً: التدابير الواجب على الناقل اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية:

وقد كان من أهم التدابير التي شغلت حيزاً كبيراً من اهتمام منظمة الطيران للتدابير الخاصة بوضع نظم قوية لتفتيش الركاب وحقائبهم قبل الصعود للطائرة، ووجوب منع أي راكب من صعود الطائرة أو إدخال حقائبه فيها إذا ما تبين أن في ذلك ما يهدد أمن وسلامة الرحلة الجوية.

وقد أصدر مكتب الطيران المدني الفيدرالي في سبتمبر عام 1968 العديد من التعليمات لشركات الطيران بخصوص الوقاية من حوادث الإرهاب، كان أهمها، أن شركة الطيران يجب عليها رفض أي راكب يظهر من سلوكياته وتصرفاته أنه سوف يمثل خطراً محتملاً على الرحلة الجوية. بل وقد منحت هذه الهيئة لرجال المطار سلطة تفتيش الركاب وحقائبهم حتى ولو كانت حقائب دبلوماسية وذلك من خلال مرور هذه الحقائب على الأجهزة الخاصة بالكشف على الأسلحة والمتفجرات.

وقد لوحظ وجود صدق واسع لهذه التوصيات في أحكام القضاء الأمريكي، حيث قضت الدائرة الرابعة بمحكمة الاستئناف بأن شركة الطيران American Airlines مسئولة عما لحق الركاب من أضرار على أثر الانفجار الذي وقع نتيجة قيام أحد الإرهابيين من الصعود على متن الطائرة وبحوزته قنبلة، وبذلك أن شركة الطيران قد قصرت في فحص وتفتيش الركاب وحقائبهم قبل الصعود للطائرة، وإتباع الإجراءات الخاصة بمرور الراكب عبر أجهزة الفحص الآلي عن الأسلحة والمتفجرات.

(١) د. أماني أحمد عبد الله موسى، مرجع سبق ذكره، ٢٠١٢م.

والملاحظ على هذا الحكم أنه نظر للإجراءات الخاصة بالفحص الأمني للركاب قبل صعود الطائرة على أنه جزء لا يتجزأ من التزام الناقل بالسلامة تجاه ركاب الطائرة، وذلك على النحو الذي يجعله مسئولاً عن كافة الأضرار التي تلحق الركاب على أثر إهماله الخطأ غير الإرادي كما أن هذا الحكم قد نظر لالتزام الناقل بسلامة الراكب ليس فقط من وقت الطيران، ولكن منذ وقت خضوع الركاب لرقابة الناقل ووصايه بحيث يجب عليه ضمان سلامة الراكب ومن ثم اتخاذ التدابير الأمنية منذ ذلك الوقت.

من ناحية أخرى صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية، كان أهمها: (١)

١. الاستعانة بأحدث نظم تفتيش وفحص الأفراد والبضائع والأمتعة قبل الصعود للطائرة.

٢. تطبيق المعايير الخاصة بمنع السرقة، ومنع صعود السوائل وغيرها من المواد الكيميائية على متن الطائرة.

٣. يجب على الناقل الاستعانة بنظم للأمن الوقائي، يكون لديها القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب في ضوء التوقعات الأمنية والمعلومات الاستخباراتية على المستوى الدولي والمحلي. ففي استراليا مثلا تعمل وكالة الاستخبارات الاسترالية على التنبؤ بوقوع حوادث الإرهاب، من خلال إجراء التحريات الاستخباراتية والتأكد من صحتها، ثم العمل على تزويد الهيئات المعنية بها لتوقى وقوع هذه الحوادث، مثل شركات الطيران، وذلك لاتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة.

(١) د. علي حسن عبد الله - الباعث وأثره في المسؤولية الجنائية - الزهراء للإعلام ١٩٨٦، ص ١٨٦.

٤. يجب على الناقل الجوي أن يستعين بخبراء أمن على مستوى عال من الكفاءة، وأن يكون ضمن أهم وظائفهم إجراء تقييم منتظم لمستوى أمن المطارات التي يتعامل معها الناقل الجوي، وذلك للوقوف على نقاط الضعف في هذه المطارات، وتقديم الحلول الملائمة للتعامل معها. (١)

ثانياً: التدابير الواجب على الناقل اتخاذها أثناء الرحلة الجوية:

يتعين على الناقل أن يبذل مزيداً من الاهتمام بالتدابير الواجب مراعاتها أثناء مرحلة الطيران على وجه الخصوص، وذلك بالنظر إلى انقطاع وسائل الاستغاثة والإنقاذ خلال هذه الفترة، وذلك بما يبرر أن تحظى هذه المرحلة بمزيد من الاهتمام. هذا وقد صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا عدة تدابير خاصة بهذه المرحلة، كان أهمها: (٢)

1- الاستعانة بفريق أمنى مدرب للعمل على متن الطائرة للتصدي للاعتداءات الإرهابية بأشكالها المختلفة، والسعي لضمان سلامة الراكب من أضرار هذه الاعتداءات، على أن يكون مؤهلاً للقيام بما يلي:

- أ- صد وردع التهديدات السريعة والمفاجئة التي تقع أثناء الرحلة الجوية.
- ب- تنفيذ الخطط الأمنية المقررة لمواجهة الاعتداءات الإرهابية.
- ت- القدرة على استيقاف وتقييد كل من يهدد أمن الطائرة بقوة وسرعة.
- ث- القدرة على السيطرة على الطائرة، وتفنيشها، أو تفنيش أي شيء على متنها في حالة تعرضها للخطر.

ج- القدرة على الاستعانة بفرق وقوات الأمن الرسمية التابعة للدول لتقديم المساعدات الأمنية للطائرة.

(١) د. علي حسن عبد الله - الباعث وأثره في المسؤولية الجنائية - الزهراء للإعلام ١٩٨٦، ص ١٨٦.

(٢) د. احمد بن علي المباركي - دور مؤسسات المجتمع المدني في مقاومة جرائم الإرهاب - ورقة عمل مقدمه إلى ندوة المجتمع والأمن المنعقدة بكلية الملك فهد الأمنية بالرياض

ح- القيام بعمليات تفتيش دورية ومنتظمة لكافة أجزاء الطائرة لضمان الحفاظ على التدابير الأمنية المناسبة.

خ- يجب على الناقل تزويد الراكب بالتعليمات الخاصة بحماية نفسه عند تعرض الرحلة لاعتداء إرهابي.

د- الاستعانة بنظم أمنية قوية لتأمين كابينة قائد الطائرة، بحيث يكون من الصعب عبور أي راكب إلى هذه الكابينة إلا وفق ما يسمح به قائد الطائرة، وذلك لتجنب عمليات خطف الطائرات، أو إعادة توجيهها.

ذ- التزام قائد الطائرة بأن يبقى في حالة اتصال مستمر مع المحطات الأرضية المختلفة المتواجدة في خط سير الرحلة الجوية، وذلك للإبلاغ عن أية اعتداءات يمكن أن تقع أثناء الرحلة.

٣/ التدابير الواجب على الناقل اتخاذها تجاه سلطات المطار:

على الرغم من أن الناقل الجوي لا يملك سلطة مباشرة على سلطات المطارات التي يتعامل معها، إلا أن هذا لا يمنع من أن يطالب هذه السلطات باتخاذ إجراءات معينة لمساعدته على تفادي وقوع الإرهاب، خاصة وأن سلطات المطار لها مصلحة قوية في عدم وقوع مثل هذه الحوادث في ساحات المطار أو أحد مرافقه. هذا وقد نظمت سلطات الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير الخاصة بهذه المرحلة، كان أهمها: (١)

١- فرض نظام رقابي مشدد وموسع على كافة مباني المطار ومرافقه وعلى كافة العاملين بداخله من مشغلي الطائرات وعمال الشحن والتفريغ والعاملين لدى شركات الطيران.

(١) د. بطرس غالي، كلمة في افتتاح مؤتمر شرم الشيخ حول ما يسمى بالإرهاب في ١٣ آذار، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٧ - كانون الثاني ١٩٩٧ .

- ٢- الاستعانة بأجهزة دقيقة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها المختلفة نووية وهيدروجينية وكيميائية والأسلحة البيضاء، وأن يخضع للفحص عبر هذه الأجهزة ليس فقط الركاب والشاحنين، ولكن أيضا كافة العاملين في المطار.
- ٣- أن تحرص سلطات المطار على التواصل المستمر مع أجهزة الأمن والاستخبارات ليس فقط على المستوى الوطني ولكن على المستوى الدولي أيضا، بحيث يتوافر لديها بيانات كاملة ودقيقة عن الحالة الأمنية السائدة، ويجب عليها إذا ما تبين لها خطورة التهديدات أن تتخذ الإجراءات اللازمة حتى ولو تطلب الأمر إلغاء الرحلات المقررة.
- ٤- التوسع في تطبيق نظام بطاقات تحديد الهوية ليشمل كافة المتعاملين بالمطار، بحيث لا يسمح لأحدهم بالتعامل مع الركاب أو الطائرة قبل التأكد من هويته، وتطبيق هذا الأمر حتى على طاقم الطائرة والطياريين المتدربين.
- ٥- أن يتأكد الناقل من أن المطارات التي يتعامل معها تطبق نظام المراقبة الموحد والذي يضم مجموعة من قادة الشرطة، وخبراء في تفتيش الأشخاص والحقائب، وفريق للبحث الجنائي، وخبراء في المخابرات، وقوة مضادة للتعامل مع الاعتداءات الإرهابية.
- وعلى صعيد متصل يجب على الحكومات المختلفة مراعاة استيفاء مباني المطارات ومرافقه للمعايير الأمنية الكافية للتعامل مع حوادث الإرهاب، خاصة فيما يتعلق بأجهزة الإنذار في أماكن تواجد الركاب صعودا وهبوطاً . وزيادة الثقافة الأمنية لدى المتعاملين مع المسافرين. (١)

(١) د. سمعان بطرس فرج الله ، تغيير مسار الطائرات بالقوة ، المجلة المصرية للقانون ، السنة السادسة -

المطلب الثاني: الكوارث الجوية ومدى إرتباط الإرهاب بالحادث

الفرع الأول: قضية لوكربي: (١).

في يوم الأربعاء ٢١ ديسمبر ١٩٨٨ انفجرت الطائرة البوينغ 747 التابعة لشركة بان أمريكان أثناء تحليقها فوق قرية لوكربي، الواقعة في مدينة دمفريزوغالواي الاسكتلندية غربي إنجلترا.

وقد نجم عن الحادث مقتل ٢٥٩ شخصاً هم جميع من كان على متن الطائرة و ١١ شخصاً من سكان القرية حيث وقعت.

بعد تحقيقات ليست معلنة، وبعد تكهنات من وسائل الإعلام، تم تدوير المسؤولية بين دول مختلفة، يجمع بينها رابط العداء لأمريكا، وحركات تحرير تضعها أميركا في خانة المنظمات الارهابية. قامت عائلات ضحايا لوكربي بتأسيس مجموعة ضغط فعالة ذات صوت عال وتنادي بالقبض على مرتكبي الجريمة وبال عقوبات وبأي شيء من شأنه تطبيق عدالة ما. وبعد سنوات من التحقيق تنقلت الاتهامات شرقاً وغرباً وفق مصالح الطرف القوي الولايات المتحدة، وقد أقيمت المسؤولية أولاً على منظمة فلسطينية، ثم على سوريا، وبعدها على إيران، وأخيراً توصلت الاستنتاجات والتحقيقات إلى ليبيا وبالتزامن صدر في الولايات المتحدة الأميركية وبريطانيا في ١٣ نوفمبر ١٩٩١ أمر بالقبض على مواطنين ليبيين اشتبه في مسؤوليتهما عن تفجير الطائرة؛ كونهما يعملان بمكتب شركة الخطوط الجوية الليبية بمطار لوقا بمالطا وقيل أن بمعرفتهما تم شحن حقيبة تحتوي على متفجرات، على الفور رفضت ليبيا الطلب وبدأ القضاء الليبي التحقيق في الاتهام، وأوقف المواطنان الليبيان، وطلب من الدولتين تقديم ما لديهما من أدلة ضدّهما.

أصرت الدولتان على طلبهما ورفضت ليبيا الاستجابة، لما رأته -حسب ما أعلنته- من اتهامات باطلة تثيرها الدولتان دون توفّر أية أدلة لديهما^(١).

(1) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية-لوكربي>

الحادثة وسياقها:

في الساعة ٦:٢٥ مساءً بتوقيت غرينتش من يوم الأربعاء ٢١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٨٨ أقلعت طائرة الركاب المدنية الأميركية "بانام" (N739 Pan Am) في رحلتها رقم "١٠٣ PA"، متجهة من مطار هيثرو بالعاصمة البريطانية لندن إلى مطار كينيدي في نيويورك بالولايات المتحدة الأميركية، وعلى متنها ٢٥٩ راكبا وصل كثير منهم إلى هيثرو من مطار فرانكفورت بألمانيا، وفجأة وبعد نحو ٣٥ دقيقة من إقلاعها -وتحديداً في الساعة ٧:٠٣ مساءً، انفجرت الطائرة في الجو انفجاراً مدوياً، فسقطت وتناثرت أشلائها ونيرانها الحارقة على بلدة "لوكرى" الواقعة في مدينة دمفريزوغالو الواسكتلندية غربي إنجلترا.

أحدث حطام الطائرة، الذي تناثر على مساحة قدرت بعدة أميال، حفرة بلغت مساحتها ٥٦٠ متراً مكعباً، وقدر وزن المواد التي تضررت نتيجة اصطدام أجنحة الطائرة بها بما يزيد على ١٥٠٠ طن، وقد نتجت عن الانفجار كرة لهب هائلة أحرقت ودمرت ٢١ منزلاً مجاوراً، فقتلت ١١ من سكانها وكانت حصيلة القتلى الإجمالية في الحادثة: ٢٧٠ قتيلاً أغلبهم أميركيون، وسرعان ما أصبحت كلمتا "بانام ١٠٣" و"لوكرى" تدوران على الألسنة وفي كل خبر بجميع أنحاء الأرض. ومع انفجار طائرة "بانام ١٠٣" تفجرت قضايا وتكهنات وجدل وادعاءات وتهم ونظريات، وانطلقت تفاعلات الحدث إلى أبعد مما كان يتصوره الكثيرون، ومما عقد أمر "حادثة لوكرى" أنها جاءت في سياق سلسلة طويلة من عمليات العنف والعنف المضاد تمت بداياتها إلى منتصف الستينيات من القرن العشرين، وكان النظام الليبي آنذاك متهما بالتورط في بعضها. ففي أبريل/نيسان ١٩٨٤ أطلق الرصاص من داخل مبنى السفارة الليبية في لندن على مظاهرة لمعارضين ليبيين، مما أدى إلى مقتل شرطية إنجليزية اسمها إيفون فلنشر.

(2) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية-لوكرى>

وفي أبريل/نيسان ١٩٨٦ تعرض ملهى ليلي يرتاده جنود أميركيون في برلين لتفجير قتل فيه عدد منهم. وفي الشهر نفسه قصفت الطائرات الحربية الأميركية مواقع حساسة في المدينتين الليبيتين طرابلس وبنغازي فقتلت العشرات من المدنيين الأبرياء.

وفي يوليو/تموز ١٩٨٨ أسقطت الرحلة رقم ٦٥٥ لطائرة ركاب إيرانية من نوع إيرباص فوق الخليج العربي بصاروخ من السفينة الحربية الأميركية "فينسين"، وكان على متنها ٢٩٠ راكبا قتلوا جميعا، وحملت إيران فورا الولايات المتحدة المسؤولية عن الواقعة متعدهة بالانتقام السريع.

تداعيات الحادثة: (١).

أسفرت التحريات الأميركية والبريطانية بشأن حادثة لوكربي عن اتهام ليبيا بتدبير العملية ووجهت التهمة رسميا إلى النظام الليبي أواخر ١٩٩٠، بعد أن وجد المحققون شظايا قليلة من قنبلة لوحظ في إحداها وجود أثر ملتوف قالوا إن تتبع مصدره قادهم إلى أجهزة المخابرات الليبية.

اتهمت أميركا اثنين من مسؤولي الحكومة الليبية وطالبت طرابلس بتسليمهما للمحاكمة خارج ليبيا بعد أن أصدر قاضي التحقيق في أسكتلندا وهيئة المحلفين الأميركية أمرا بالقبض عليهما في ١٣ نوفمبر/تشرين الثاني ١٩٩١.

والمسؤولان هما: الأمين خليفة فحيمة (موظف سابق في الخطوط الجوية الليبية، من مواليد عام ١٩٥٦)، وعبد الباسط علي محمد المقرحي (موظف سابق في الخطوط الجوية الليبية اتهمه الادعاء الأسكتلندي بأنه كان يعمل في المخابرات الليبية. ولد ١٩٥٢ وتوفي ٢٠١٢).

(3) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية-لوكربي>

رفض العقيد القذافي بشدة تسليم المشتبه فيهما، واتهم أميركا وبريطانيا بالتواطؤ من أجل تقويض "الثورة الليبية العالمية" وتحجيم دور بلاده العالمي في تحرير الشعوب والقضاء على الرأسمالية.

وكان من نتائج ذلك الرفض أن حصلت الأمور التالية^(١):

أولاً التداعيات الدولية إثر الحادثة:

في أعقاب تفجير طائرة لوكربي أثيرت تساؤلات عن يقف وراء هذه العملية تخطيطاً وتنفيذاً، وتنفقت أصابع الاتهام بين عدة جهات وفق منطق حسابات مصالح الأطراف المعنية بها وخاصة أميركا بوصفها الطرف الأقوى في القضية لكونها المتضرر الأكبر منها بشريا، وهكذا أقيمت المسؤولية أولاً على منظمة فلسطينية ثم سوريا، لكنها ما لبثت أن انتقلت إلى إيران، ثم رست في الأخير على ليبيا تحت حكم معمر القذافي، وفي المحصلة يكشف معظم الكتابات التي تناولت الموضوع ورواياته عن وجود عدة تفسيرات أساسية وفرعية بشأن مرتكبي هذا الحادث،^(٢).

ثانياً ليبيا والثأر المضاد:

أما ثاني التفسيرات فيربط حادثة لوكربي بليبيا وسياستها خلال الحرب الباردة، حيث كان نظام القذافي يسهم في إطارها بدعم الحركات الانفصالية الراديكالية في كل أنحاء العالم، بدءاً من أوروبا حيث كان يمول الجيش الجمهوري الإيرلندي بالمملكة المتحدة ومنظمة "إيتا" الانفصالية في إسبانيا، ومروراً بعموم أفريقيا، إضافة إلى المنظمات الفلسطينية المسلحة مثل جماعة أبو نضال، وكانت بداية سلسلة الأعمال الليبية الانتقامية في عام ١٩٨٦، حيث قامت عناصر

(١) مها محمد الشيوكي- إشكاليات قضية لوكربي - الطبعة الأولى -الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع- ٢٠٠٠م.
(٢) مجموعة من الخبراء والباحثين- قضية لوكربي ومستقبل النظام الدولية والأبعاد السياسية والإستراتيجية والقانونية - مركز دراسات العالم الإسلامي- الطبعة الأولى- ١٩٩٢م.

من المخابرات الليبية - حسب الاتهام الأميركي - بتفجير الملهى الليلي "لابل" (La Belle) في برلين مستهدفة اغتيال شخصية عسكرية أميركية رفيعة المستوى. وقد بررت واشنطن بهذا التفجير قصفها العاصمة الليبية طرابلس، الأمر الذي "قد يكون" - حسب تقارير المخابراتية الغربية - الدافع وراء إقدام المخابرات الليبية على تفجير طائرة رحلة "بانام" رقم ١٠٣، وتشير تقارير الأجهزة الاستخباراتية الغربية إلى أن الاستخبارات الليبية وثقت تعاونها مع جهاز المخابرات الألماني الشرقي (ستازي) الذي زودها بمعدات صناعة قنابل من نفس النوع الذي استخدم في تفجير طائرة بان أميركان فوق لوكربي، وأن هذه المعدات تم العثور على بعضها في غرب أفريقيا وأوسط الثمانينيات، وهكذا ارتبطت هذه الرواية الليبية المحتوى بـ"عميلين" لمخابرات نظام القذافي كانا يعملان مستترين في مطار فرانكفورت تحت مظلة إحدى شركات الطيران العربية، حيث قاما بزرع القنبلة في جهاز التسجيل المشار إليه، ثم مباشرة تهريبها إلى الرحلة رقم ١٠٣ لتستمر بعد ذلك القصة بصورتها الأبرز والأشهر كما عرفها العالم.^(١)

ثالثاً: إيران والانتقام

يرى التفسير الأول، الذي أعلن رسمياً ضمن تقرير صادر عن وكالات المخابرات البريطانية، أن العملية كانت مدفوعة برغبة إيران في الانتقام لحادث إطلاق سفينة حربية أميركية النار "خطأ" على طائرة مدنية تابعة للخطوط الإيرانية كانت تنقل الحجاج الإيرانيين إلى مكة المكرمة، وهي الحادثة التي أعقبتها تهديدات إيرانية، عبر راديو طهران، بصبح السماوات الغربية بـ"لون الدم"، ويذكر هذا التقرير أن السلطات الإيرانية رصدت مبلغ عشرة ملايين دولار أميركي لتمويل عملية التفجير.

(١) مجلة العلوم القانونية. د. علي عبد الرحمن ضوي - الجوانب القانونية للإتهامات الأميركية البريطانية المتعلقة بحادثة لوكربي العدد السادس - مارس ١٩٩٢م.

كما أشارت تقارير إسرائيلية إلى أن اجتماعات مكثفة عُقدت قبيل التفجير بعدة أشهر في بيروت بين مسؤولين في الحكومة الإيرانية ومجموعات فلسطينية تابعة للجبهة الشعبية لتحرير فلسطين-القيادة العامة التي يتزعمها أحمد جبريل المقيم في سوريا، ويتجاوز التقرير البريطاني حدود الإشارة إلى الفاعلين المحتملين ليوضح الرابط الذي جمع بين وزارة الداخلية الإيرانية وهذه المجموعة عبر نظام الحكم السوري الذي كان أكثر الأنظمة العربية قرباً من النظام الإيراني. وأشار في هذا الإطار إلى أن دمشق كانت بلد منشأ للجبهة الشعبية القيادة العامة.

كما أكد أنه قبل وقوع حادث التفجير بقرابة شهرين أوقفت الشرطة الألمانية مجموعة عربية في مدينة فرانكفورت كان منها حافظ الدلقموني العضو البارز في الجبهة الشعبية، وكان من بين المقبوض عليهم الأردني مروان خريسات الذي ضبط بحوزته "جهاز تسجيل" يماثل الجهاز الذي استخدم في زرع القنبلة على متن الطائرة المنكوبة، وهو ما استدل به بعد ذلك على احتمال قيام هذه المجموعة بمباشرة عملية تفجير الطائرة المشار إليها. ورغم أن تورط الجبهة الشعبية قد يعني تورط سوريا بشكل مباشر، فإن الإدارة الأميركية لم توجه لوماً إلى دمشق.

وفي أوائل ١٩٩٧ ذكر مسؤول رفيع في وكالة المخابرات المركزية الأميركية (سي آي أي) لمجلة فوكاس (Focus) الألمانية أن الوكالة كانت على علم بأن الجبهة الشعبية تقف خلف انفجار لوكربي، وأكد أن الرئيس جورج بوش الأب لم يشأ توبيخ سوريا لأن هذا كان سيؤثر على رؤيته لإدارة عملية التسوية في الشرق الأوسط^(١).

وقد كشف فيلم وثائقي أنتجته شبكة الجزيرة وبثته يوم ١١ مارس/آذار ٢٠١٤ شهادات ووثائق -بينها برقيات للاستخبارات العسكرية الأميركية، وشهادات من محققين ومصادر أمنية شاركت في التحقيق المتعلق بالقضية- تشير إلى أن

(١) د. علي عبد الرحمن ضوي - مرجع سبق ذكره، مارس ١٩٩٢م.

إيران كلفت الجبهة الشعبية بإسقاط طائرة لوكربي، رداً على إسقاط الأميركيين لطائرة حجاجها. وتفيد بأن القنبلة زرعت في الطائرة بمطار هيثرو في لندن^(١).

القرارات التي اتخذها مجلس الأمن الدولي:

أولاً القرار رقم ٧٣١:

أصدر مجلس الأمن هذا القرار في ٢١ كانون الثاني ١٩٩٢ وبإجماع أعضائه وقد أصدره مجلس الأمن استناداً الى الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة " أن مجلس الأمن اذا يشعر ببالغ الإنزعاج لما يشهده العالم في مختلف أرجائه من استمرار أعمال الإرهاب الدولي بجميع اشكاله التي تعرض للخطر أرواحاً بشرية أو تؤدي بها وتؤثر تأثيراً ضاراً على العلاقات الدولية وتعرض أمن الدول للخطر بما في ذلك الأعمال التي تتورط فيها الدول بصورة مباشرة أو غير مباشرة"^(٢).

وإذ يساوره بالغ القلق إزاء جميع الأنشطة غير القانونية الموجهة ضد الطيران المدني الدولي وإذ يؤكد حق جميع الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي ذات الصلة في حماية رعاياها من أعمال الإرهاب الدولي التي تشكل تهديداً للسلم والأمن الدوليين. وإذ يؤكد من جديد قراره ٢٨٦ المؤرخ في ٩ أيلول ١٩٧٠ الذي طلب فيه الى الدول ان تتخذ جميع الخطوات القانونية الممكنة للحيلولة دون أي تدخل في حركة السفر الجوي المدني. وإذ يعيد أيضاً تأكيد قراره رقم ٦٣٠ المؤرخ في ١٤ حزيران ١٩٨٩ الذي أدان فيه جميع أعمال التدخل غير القانوني ضد أمن الطيران المدني الى جميع الدول أن تتعاون على وضع وتنفيذ تدابير لمنع جميع الدول من أعمال الإرهاب بما فيها الأعمال التي تتطوي على استعمال متفجرات. " وإذ يشير الى البيان الذي أدلى به في ٣٠ أيلول ١٩٨٨ رئيس مجلس الأمن بالنيابة عن اعضاء المجلس وأدان فيه بشدة تدمير طائرة (بان أمريكيان)

(١) مجلة العلوم القانونية. د. علي عبد الرحمن ضوي - الجوانب القانونية للإتهامات الأمريكية البريطانية المتعلقة بحادثة لوكربي العدد السادس - مارس ١٩٩٢ م.

(٢) الوثيقة ٧٣١ RES/S/ من وثائق الأمم المتحدة بتاريخ ٢١ كانون الثاني سنة ١٩٩٢ م

القائمة بالرحلة رقم ١٠٣ وطلب الى جميع الدول ان تساعد في القاء القبض على المسؤولين عن هذا العمل الإجرامي ومحاكمتهم. " واذ يساوره بالغ القلق بشأن نتائج التحقيقات التي تشير الى تورط موظفين تابعين للحكومة الليبية وهي النتائج الواردة في وثائق مجلس الأمن المتضمنة للطلبات التي وجهتها الى السلطات الليبية آل من فرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية فيما يتعلق بالإجراءات القانونية المتصلة بالاعتداء الذي تعرضت له طائرة بان أمريكان القائمة بالرحلة ١٠٣ وتصميمًا منه على القضاء على الإرهاب الدولي^(١):

(١) يدين تدمير طائرة بان امريكان القائمة بالرحلة ١٠٣ وما نجم عن ذلك من خسارة مئات الأرواح

(٢) يعرب عن استيائه الشديد لعدم استجابة الحكومة الليبية حتى الآن بصورة فعالة للطلبات المذكورة أعلاه التي تدعوها الى ابداء التعاون الكامل في تحديد المسؤولية عن الأعمال الإرهابية المشار اليه أعلاه التي تعرضت لها طائرة بان أمريكان القائمة بالرحلة ١٠٣

(٣) حثت الحكومة الليبية على أن تستجيب على الفور استجابة كاملة وفعالة لهذه الطلبات لكي تسهم في القضاء على الإرهاب الدولي.

(٤) يطلب الى الأمين العام ان يلتمس تعاون الحكومة الليبية لتقديم رد كامل فعالعلى تلك الطلبات.

(٥) حث جميع الدول على أن تقوم فرديا وجماعيا بتشجيع الحكومة الليبية على الاستجابة لهذه الطلبات استجابة كملة وفعالة

(6) يقرر أن يبقى هذه المسألة قيد النظر.

(١)مجلة الرافدين للحقوق، المجلد (١٤)، العدد (٥٠)، السنة (١٦) .

ثانياً القرار رقم ٧٤٨:

أصدر مجلس الأمن هذا القرار كما سبق القول بتاريخ ١٩٩٢/٣/٣١ جاء نص القرار كما يأتي "أن مجلس الأمن اذ يعيد تأكيد قراره ٧٣١ المؤرخ في ١٩٩٢/١/٢١ م واذ يحيط علمًا بتقدير الأمين العام (الوثيقتان ٢٣٦٧٢ - S / ٢٣٥٧٤) واذ يقلقه بالغ القلق أن الحكومة الليبية لم تستجب بعد استجابة كاملة وفعالة للطلبات الواردة في قراره ٧٣١ المؤرخ في ١٩٩٢/١/٢١ م واقتناعاً منه أن يوقف أعمال الإرهاب العالمي بما فيها الاعمال التي تشارك فيها الدول بصورة مباشرة أو غير مباشرة هو ضروري لصون السلم والأمن الدوليين^(١) واذ يشير الى أن أعضاء المجلس أعربوا في البيان الصادر في ٢١ كانون الثاني ١٩٩٢ م بمناسبة اجتماع مجلس الأمن على مستوى رؤساء الدول والحكومات (الوثيقة ٢٣٥٠٠) S / عن بالغ قلقهم إزاء أعمال الإرهاب الدولي وأكدوا ضرورة قيام المجتمع الدولي بمعالجة جميع هذه الأعمال على نحو فعال.

واذ يقرر في هذا السياق أن تقاعس الحكومة الليبية عن البرهنة بأعمال ملموسة على تخليها عن الارهاب ولاسيما استمرارها في عدم الاستجابة على نحو آمل وفعال للطلبات الواردة في القرار ٧٣١ يشكل تهديداً للسلم والأمن الدوليين. وتصرفاً منه بموجب الفصل السابع من الميثاق:

(١) يقرر وجوب امتثال الحكومة الليبية الان وبدون مزيد من التأخير للفقرة ٣ من القرار (٧٣١) ١٩٩٢ (فيما يتعلق بالطلبات الواردة في الوثائق ٢٣٣٠٦ - S / ٢٣٣٠٩ / ٥ / S - ٢٣٣٠٨.

(٢) يقرر أيضاً أنه يجب على الحكومة الليبية أن تلتزم على نحو قاطع بوقف جميع أشكال أعمال الإرهاب ووقف تقديم جميع أشكال المساعدة الى

(١) الوثيقة (S/ES 57481992) ١٩٩٢، من وثائق الأمم المتحدة بجلسة مجلس الأمن رقم ٣٠٣٦.

المجموعات الإرهابية ويجب عليها أن تظهر على الفور، بإجراءات ملموسة تخليها عن الإرهاب.

(٣) يقرر أنه في ١٥ نيسان ١٩٩٢ م ستتخذ جميع الدول التدابير الواردة أدناه التي ستطبق الى أن يقرر مجلس الأمن أن الحكومة الليبية قد امتثلت للفقرتين ١، ٢ أعلاه.

(٤) يقرر ايضاً أن تقوم جميع الدول بما يلي

أ- عدم السماح لأية طائرة بالإقلاع من إقليمها أو الهبوط أو التحليق فوقه إذا كانت متجهة الى إقليم ليبيا او قادمة منه مالم تكن الرحلة المعنية قد نالت على أساس وجود حاجة إنسانية هامة موافقة اللجنة المنشأة بموجب الفقرة ٩ أدناه.

ب- حظر القيام من جانب مواطنيها أو انطلاقاً من إقليمها بتزويد ليبيا بأية طائرة أو قطع طائرات وتوفير خدمات الهندسة والصيانة للطائرات الليبية أو أجزاء الطائرات الليبية والتثبت من أهلية الطائرات الليبية للطيران ودفع مطالبات جديدة على أساس عقود التأمين القائمة وتوفير تأمين مباشرة جديد للطائرات الليبية.

(٥) يقرر كذلك أن تقوم جميع الدول بما يلي:

أ- حظر القيام من جانب مواطنيها أو انطلاقاً من إقليمها بتزويد ليبيا بأي نوع من أنواع الأسلحة والمواد المتعلقة بها بما في ذلك بيع أو نقل الأسلحة والذخائر والمركبات والمعدات العسكرية ومعدات الشرطة شبه العسكرية وقطع الغيار لما سبق ذكره وكذلك توفير أي نوع من انواع المعدات واللوازم ومنح ترخيص التصنيع لصنع أو صيانة ما سبق ذكره

ب- حظر القيام من جانب مواطنيها أو انطلاقاً من إقليمها بأي تزويد لليبيا بالمشورة أو المساعدة الفنية أو التدريب الفني المتصل بتوفير أو صنع أو صيانة أو استخدام المواد المذكورة بالفقرة (أ) أعلاه.

ج- سحب أي من مسؤوليها أو وآلائها الموجودين في ليبيا لتقديم المشورة للسلطات الليبية في المسائل العسكرية^(١).

(١) مجلة الرافدين للحقوق، المجلد (١٤)، العدد (٥٠)، السنة (١٦)

ثالثاً القرار رقم ٨٨٣^(١):

أصدر مجلس الأمن هذا القرار بتاريخ ١١/١١/١٩٩٣ وقد أجرى التصويت على مشروع القرار المقدم من قبل الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وكان نتيجة التصويت مؤيدين أحد عشر عضوا معارضون لا أحد والممتنعون أربعة^(٢) وقد صدر القرار بجلسة المجلس رقم ٣٣١٢ طبقاً للفصل السابع من الميثاق مثله مثل القرار ٧٤٨ ونظراً لطول القرار وكثرة فقراته فأنا سنقتصر على المهم منها. ونص القرار: إن مجلس الأمن إذ يؤكد من جديد قراره ١٩٩٢/٧٣١ المؤرخ في ٢١ كانون الثاني ١٩٩٢ و ٧٤٨ لسنة ١٩٩٢ المؤرخ في ٣١ آذار ١٩٩٢ وإذ يساوره بالغ القلق لأن الحكومة الليبية لا تمثل بالكامل لهذين القرارين بعد مضي أكثر من عشرين شهراً على صدورهما. وتصميماً منه على القضاء على الإرهاب الدولي، واقتناعاً منه بوجوب تقديم المسؤولين عن الارهاب وعن ارتكاب أعمال الارهاب الدولي الى العدالة واقتناعاً منه ايضاً بأن قمع أعمال الارهاب الدولي بما في ذلك الاعمال التي تكون فيها للدول ضلع مباشراً أو غير مباشر أو جوهري للحفاظ على السلم والأمن الدوليين وقد قرر في هذا السياق أن استمرار امتناع الحكومة الليبية عن إظهار رفضها للإرهاب بإجراءات ملموسة، وبصورة خاصة امتناعها المستمر عن الاستجابة بصورة تامة وفعلية للطلبات والمقررات الواردة في القرارين ٧٣١(١٩٩٢) و ٧٤٨(١٩٩٢) وحيث أن هذا الامتناع يشكل تهديداً للسلم والأمن الدوليين.

المحكمة:

عندما أحست الدولتان أن ثغرة قد فتحت في جدار العقوبات المتصدع، قبلنا في ٢٤ أغسطس ١٩٩٨ بمحاكمة الليبيين في بلد ثالث هو هولندا حيث وافقت

(١) وثيقة الأمم المتحدة رقم RES 883-11/11/1993.

(٢) والدول الممتنعة هي: باكستان، جيبوتي، الصين، المغرب

ليبيا. وبعد اجراءات استمرت فترة بدأت المحاكمة بهيئة مؤلفة من ٣ قضاة، واستمرت لمدة ٨٤ يوما من المرافعات القانونية. وفي ٣١ يناير ٢٠٠١ أدانت المحكمة أحد المتهمين استنادًا إلى قرائن ظرفية وبرأت الآخر.

حُكِمَ على المقرحي في ٣١ يناير ٢٠٠١ بالسجن المؤبد إثر إدانته بالتورط في نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠٠٣، قررت المحكمة العليا في اسكتلندا أن على المقرحي أن يمضي ٢٧ عامًا علي الأقل في السجن قبل أن يحظى بالإفراج المشروط، وقد قضى فترة سجن طويلة معتقلًا في سجن قرب غلاسغو إلى أن تم الإفراج عنه لأسباب صحية فقط حيث أنه مصاب بمرض سرطان البروستاتا وتمت إعادته إلى ليبيا دون تبرئته، وعلى خلفية هذا الحكم دخلت الدولتان في مفاوضات مع ليبيا أسفرت عن الوصول إلى تسوية تدفع بموجبها ليبيا تعويضات إلى أسر الضحايا وتعلن مسؤوليتها عن أعمال موظفيها، وهو ما تم بالفعل. وعلاقة الدولتين وليبيا الآن على درجة من الوئام لم تعرف منذ زمن، وقد ترأس لجنة المفاوضات عن الجانب الليبي عبد العاطي إبراهيم العبيدي رئيس الوزراء ووزير الخارجية الأسبق والذي كان عند بداية القضية مندوب ليبيا في الجامعة العربية وسفير ليبيا في تونس^(١).

أ- العقوبات الدولية:

وفي يناير/كانون الثاني ومارس/آذار عام ١٩٩٢ أصدر مجلس الأمن على التوالي القرارين ٧٣١ و٧٤٨، مطالبا السلطات الليبية بخمسة أمور: اعتقال الشخصين المذكورين وتسليمهما للمحاكمة في أسكتلندا، وتحمل المسؤولية عن الحادثة، ودفع تعويضات لأهالي الضحايا، والتعاون في التحقيقات، والمساعدة في مكافحة الإرهاب.

(١) https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية_لوكريي

وهدد مجلس الأمن طرابلس بفرض حظر جوي عليها في حالة عدم امتثالها لمطالب الأمم المتحدة. بينما أصرت ليبيا -ممثلة في شخص العقيد القذافي- على أن المسألة سياسية وأن المستهدف هو النظام ورموزه.

فرضت الدول الغربية حصارا اقتصاديا وسياسيا خانقا على ليبيا تضمن حظر الطيران من وإلى ليبيا ومنع استيراد قطع غيار الطائرات، مما أدى إلى عزلتها عن أغلب دول العالم.

وقد أدى الحصار إلى ارتفاع نسبة البطالة في البلاد - وفقا لبعض المصادر- إلى ٢٤%، وأوقع خسائر اقتصادية قدرتها وزارة الخارجية الليبية بـ ٢٤ مليار دولار خلال ١٩٩٢-١٩٩٨، وإن خفف منها أن العقوبات الدولية استتنت النفط الذي يمثل أكثر من ٩٠% من الصادرات الليبية، بسبب ضغوط الدول الأوروبية التي تعتمد بشكل كبير على النفط والغاز الليبيين.

وبعد عشر سنوات من وقوع الحادثة، وافقت ليبيا في صيف ١٩٩٨ على تسليم مواطنيها فحيمة والمقرحي بوساطة من السعودية وجنوب أفريقيا مقابل تعليق العقوبات الدولية المفروضة عليها بما فيها الحظر الجوي. كما قيل إن التسليم كان من ثمنه أيضا تعهد الغربيين بعدم التعرض للنظام الحاكم أو رموزه وخاصة العقيد القذافي شخصيا^(١).

سلم القذافي الرجلين المطلوبين مشيدا بثقته الكاملة في الوسطاء وفي نزاهة القضاء الأسكتلندي، ومشتربا أن تجري المحاكمة في مكان محايد، علما بأن تسليم المواطنين للمحاكمة خارج البلاد تمنعه المادة (٤٩٣) من قانون المرافعات الليبي. وهكذا وصل المتهمان المقرحي وفحيمة يوم ٥ أبريل/نيسان ١٩٩٩ إلى مكان المحاكمة في معسكر "كامب زايبست" قرب مدينة أترخت بهولندا، وأجريت محاكمتها على مرأى ومسمع العالم وأمام عدسات التلفزيون مستغرقة حوالي

(2) https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية_لوكريي

عامين. وفي نفس الأيام أصدر مجلس الأمن قراره رقم (١١٩٢) بتعليق العقوبات الدولية المفروضة على ليبيا.

الحكم القضائي: (١).

صدر الحكم النهائي في محاكمة الأمين فحيمة وعبد الباسط المقرحي يوم ٣١ يناير/كانون الثاني ٢٠٠١ في ٨٢ صفحة، بعد ١٢ عاما من التحقيق، وقراءة القضاة ملفات بلغ عدد صفحاتها عشرة آلاف، في حين استمرت المرافعات القانونية والجلسات ٨٥ يوما، ومثل أمام منصة المحكمة ٢٣٥ شاهدا.

قضى منطوق الحكم بتبرئة فحيمة فأفرج عنه، وبالسجن المؤبد للمقرحي (مدة المؤبد في القوانين الاسكتلندية لا تتجاوز ٢٠ سنة) باعتباره المسؤول عن تفجير الطائرة. ثم ثبتت محكمة الاستئناف الحكم الصادر بحقه يوم ١٤ مارس/آذار ٢٠٠٢، فأودع زنزانة بنيت خصيصا له داخل سجن بارليني بمدينة غلاسكو في اسكتلندا.

وقد اعتمدت المحكمة في إدانة المقرحي على شهادة الصناعي الألماني أدوين بوليير الذي ادعى أنه باع متفجرات لليبيين، وصاحب متجر في مالطا يدعى توني غوتشي زعم أن المقرحي اشترى ملابس من متجره ١٩٨٨ رغم أنه لم يره إلا مرة واحدة، وقد جدت بقايا منها وسط حطام الطائرة في حقيبة المتفجرات.

صفقة التصالح:

في يوم ١٥ أغسطس/آب ٢٠٠٣ - وهو العام الذي شهد تخلي طرابلس عن برنامجها النووي وتسليم معداته وبرامجه إلى واشنطن بضغوط منها- أعلن النظام الليبي مسؤوليته عن حادثة لوكربي وقبوله التعويض لضحاياه، وسلم رسالة رسميا بهذا الاعتراف إلى مجلس الأمن الدولي.

(3) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية-لوكربي>

وقد نصت صفقة تسوية ملف لوكرى على أن تدفع ليبيا لضحايا الطائرة تعويضات مالية بلغت ٢.٧ مليار دولار أميركي بمعدل عشرة ملايين دولار لكل منهم، على أن تقدّم منها أربعة ملايين فوراً لكل شخص، وبعد رفع العقوبات الأحادية الأميركية المفروضة عليها تدفع أربعة ملايين أخرى، وعندما يُلغى اسم ليبيا من "قائمة الإرهاب" الأميركية تدفع المليونين الباقين.

ويرى كثير من المراقبين - ومنهم منسق فريق الدفاع الليبي سابقاً في قضية لوكرى إبراهيم الغويل- أن القيادة الليبية وقعت في فخ "الاعتراف" و"تحمل المسؤولية" دون أن تثبت عليها جناية أمام قضاء محايد. وكان الأولى بها القبول بالتعويض دون التصريح بالاعتراف.

لكن وزير الخارجية الليبي آنذاك عبد الرحمن شلقم قال - في حوار مع الجزيرة بثته يوم ١٨ أغسطس/آب ٢٠٠٣- إن السلطات الليبية تعتبر قرار دفع التعويضات "حكمة وشجاعة وخدمة للمصالح الوطنية لأنها شراء لرفع العقوبات الدولية عن البلاد بعد أن أضرت بها اقتصادياً ودبلوماسياً"، خاصة أنها تخسر سنوياً بسببها ما يزيد على المبلغ الإجمالي للتعويضات.

كما كان من النتائج اللاحقة لصفقة التعويضات، صفقة أخرى قال برلمانيون ونبلاء بريطانيون إن بلادهم أبرمتها مع نظام القذافي لحماية مصالح بريطانيا المتعلقة بالنفط الليبي^(١).

وبموجب الصفقة الثانية أفرجت السلطات الأسكتلندية عن عبد الباسط المقرحي في ٢٠ أغسطس/آب ٢٠٠٩ وسمحت له بالعودة إلى بلاده - حيث استقبل "استقبال الأبطال" - لأسباب إنسانية جراء إصابته بسرطان البروستاتا، بعد أن قدّر الأطباء أنه لن يعيش أكثر من ثلاثة أشهر، لكنه توفي بعد ثلاث سنوات من إطلاق سراحه في ٢٠ مايو/أيار ٢٠١٢.

(4) https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية_لوكرى

وإثر وفاة المقرحي - وهو المدان الوحيد في القضية- صرح قادة غربيون بأن موته لن يُنهي ما وصفوه بـ"مسعى تحقيق العدالة" لعائلات ضحايا الحادثة. فقد اعتبرت رئاسة الوزراء الأسكتلندية أن الوفاة "نهاية فصل" في القضية، لكنها لا تتيح "إقفال الملف". وأضافت في بيان أن "السلطات القضائية الأسكتلندية قالت بوضوح إنها مهتمة بأي خيوط جديدة في التحقيق"، موضحة أنها ما زالت تعتقد أن المقرحي لم يتصرف في ترتيب الحادثة بمفرده. مع صدور قرار من لجنة مراجعة الأحكام الجنائية الأسكتلندية أكدت فيه أن المقرحي كان ضحية حكم تعسفي، وأمرت بإعادة محاكمته وإحالة القضية إلى المحكمة العليا.

بينما قال مجلس الأمن القومي التابع للبيت الأبيض الأميركي إن "وفاة المقرحي تضع النهاية لفصل مؤسف بعد إطلاق سراحه من السجن عام ٢٠٠٩، لأسباب صحية في خطوة عارضناها بشدة". وأن واشنطن تطمح في تحقيق العدالة لضحايا لوكربي وأسرهم، وأنهم سوف يواصلون العمل مع "الشركاء الجدد بليبيا (ما بعد ثورة ٢٠١١) لإنجاز محاسبة كاملة على أعمال (القذافي) الشنيعة"^(١).

راي الباحث

يرى الباحث هذه الحادثة لعبت السياسة دور كبير في إخفاء الحقائق وسرعة محاكمة الجناه ودور الولايات المتحدة الأمريكية مع الأجهزة التابعة للامم المتحدة والسيطرة علي مجلس الامن بمايعرف بحق الفيتو وتارة فيما لاترغب فيه من قرارات وكذلك مقامت به ليبيا في دفع التعويضات لم يرضي اسر ضحايا الحادثة المتعمدة وعقوبة السجن لاتكفي لمعاقبة شخص واحد لما ارتكبه من جريمة تضررت بذلك أسر الضحايا معنويا وماديا ناهيك عن اطلاق سراحة بعد إكتمال العقوبة.

(5) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قضية-لوكربي>

الفرع الثاني: حادثة مصر للطيران ٢٠١٥.

تفاصيل الحادثة:

الطائرة هي من نوع إيرباص إيه ٣٢٠-٢٣٢ تسجيل (SU-GCC) ورقم تسلسلي 2088. رحلتها الأولى كانت في 25 يوليو 2003 وسُلمت إلى مصر للطيران في 3 نوفمبر 2003 .

أُقلعت الرحلة من مطار باريس شارل ديغول في الساعة ٢٣:٠٩ بتوقيت باريس متجهةً إلى القاهرة وعلى متنها ٥٦ راكب بالإضافة إلى ١٠ من طاقم الطائرة، وبعد دخولها مجال السيطرة الجوية المصرية بـ ١٠ أميال وعلى ارتفاع ٣٧ ألف قدم اختفت من الرادار الثانوي. وأعلنت شركة مصر للطيران عبر حسابها الرسمي في تويتر في الساعة ٣:٤٤ بتوقيت غرينيتش عن إختفاء الطائرة من الرادار منذ الساعة ١٢:٤٥ بتوقيت غرينيتش، وعقب ذلك أعلن التلفزيون اليوناني العثور على حطام طائرة مصر للطيران جنوبي جزيرة كارباتوس في جنوب البحر المتوسط وذلك بعد ساعات طويلة من البحث عن الطائرة المفقودة التي اختفت فجر اليوم الخميس وعلى متنها ٦٦ شخصا وهي في رحلة من باريس إلى القاهرة.

وفي الساعة الخامسة بتوقيت جرينتش تم الإعلان رسمياً عن تحطم الطائرة، وصرحت وزارة الخارجية المصرية ببيان يفيد العثور على مواد طافية يرجح انها لحطام الطائرة وكذلك على بعض سترات النجاة ومواد بلاستيكية قد عثرت عليها السلطات اليونانية بالقرب من جزيرة كارباتوس اليونانية، وسط احتمالات بوجود ناجين.

بلغ عدد المسافرين ٥٦ شخصاً من اثنتي عشرة جنسية. كما بلغ عدد أفراد الطاقم ١٠ أشخاص، من بينهم ثلاثة أفراد حراس أمن لمصر للطيران، وخمس مضيفات، وطيّار ومساعدته. بحسب شركة مصر للطيران، فإن قائد الطائرة الكابتن «محمد سعيد علي شقير» له ٦,٢٧٥ ساعة خبرة في مجال الطيران، وتشمل

٢,١٠١ ساعة على طائرات من نوع A320 ، في حين أن الطيار المساعد «محمد أحمد ممدوح أحمد عاصم» له ٢٧٦٦ ساعة خبرة في المجال^(١).

أولاً تحقيق فرنسي بالقتل غير العمد في حادثة الطائرة المصرية:

تحدث المدعي العام الفرنسي في باريس تحقيقاً قضائياً بالقتل غير العمد في حادث تحطم الطائرة المصرية في عرض البحر المتوسط يوم ١٩ مايو/أيار الماضي، حين كانت تقوم برحلة بين باريس والقاهرة،

وقال مكتب المدعي لرويتز في رسالة نصية إن التحقيق لا يبحث فرضية الإرهاب في الحادث الذي أودى بحياة ٦٦ شخصاً كانوا على متن طائرة إيرباص ٣٢٠ التابعة لشركة مصر للطيران.

ويعتبر هذا الإجراء روتينياً لوجود ١٥ فرنسياً بين ضحايا الطائرة، من جانب آخر تتواصل التحقيقات لمعرفة أسباب الحادث، ونقلت رويتز عن مصدر مطلع على عمل لجنة التحقيق قوله إن وحدتي الذاكرة من الصندوقين الأسودين للطائرة المصرية نقلتا اليوم الاثنين إلى فرنسا لإصلاحهما.

وقالت لجنة التحقيق في وقت سابق إن إرسال وحدتي الذاكرة يهدف إلى القيام بإصلاح وإزالة الترسبات الملحية للجهازين بمعامل مكتب التحقيق الفرنسي، ثم إعادتهما إلى القاهرة لإجراء تحليل البيانات في معامل وزارة الطيران المدني المصرية، ويأتي قرار إرسال الصندوقين إلى فرنسا بعد أن قال مسؤول أميركي لوكالة أسوشيتد برس إن المحاولات الأولية لاستخلاص البيانات من مسجل بيانات الرحلة ومسجل أصوات قمرة القيادة في الطائرة المصرية المنكوبة، باءت بالفشل^(٢)

(1) <https://ar.wikipedia.org/wiki/حادثة-الطائرة-المصرية>

(1) <http://www.aljazeera.net/news/arabic/-حادثة-العمد-في-حادثة-الطائرة-المصرية>

ثانياً التحقيق المصري عن أسباب التحطم

قال محققون مصريون إنهم استخرجوا معلومات من مسجل بيانات الطائرة المصرية المنكوبة التي تحطمت يوم ١٩ مايو/أيار الماضي. ووفقاً لتلك المعلومات، فإن بعض الحطام المنتشل من الجزء الأمامي للطائرة أظهر مؤشرات على تلف ناجم عن ارتفاع في درجة الحرارة وتصادد دخان من المرحاض وغرفة الإلكترونيات. وأكدت لجنة التحقيق أن المعلومات الأولية تشير إلى أن الرحلة سُجّلت بالكامل على مسجل البيانات.

ورجح الخبير في شؤون الطيران الكابتن رجا أبو زينة أن هناك "خللاً فنياً أدى إلى سقوط الطائرة المصرية، وأن فتح أي شباك في الطائرة سيؤدي إلى فقدان الضغط بشكل سريع جداً، وهذا ربما جعل الطيارين يغمى عليهم." وأضاف أبو زينة في لقاء مع الجزيرة أن الصندوق الأسود الأول لن يُستفاد منه كثيراً، وأن الصندوق الثاني يضم أكثر من ألف معلومة عن الطائرة، وهو ما سيوضح الكثير من المعطيات، ومنها كيفية وقوع الحريق. وأعلن الاثنين الماضي عن إصلاح مسجل بيانات رحلة الطائرة، في خطوة تمهد الطريق لتفسير سقوطها الشهر الماضي في البحر الأبيض المتوسط. وقال محققون مصريون في بيان إنه خلال ساعات سيبدأ العمل على إصلاح مسجل الصوت في قمرة القيادة الخاصة بالطائرة المنكوبة.

وأضاف البيان "تم بنجاح إصلاح اللوحة الإلكترونية لمسجل معلومات الطيران الخاص بالطائرة المنكوبة في معامل مكتب تحقيق الحوادث الفرنسي، وقد تم عمل بعض الاختبارات الدقيقة للوحة والتأكد من وجود ملف بيانات الطائرة على الجهاز".

وكان الصندوقان الأسودان نقلًا مؤخرًا من القاهرة إلى باريس بغرض التخلص من الترسبيات الملحية. وقال البيان إن الصندوقين سيعودان إلى القاهرة لتحليل بياناتهما بمجرد استكمال الإصلاحات.

ويحوي الصندوق الأسود تسجيلًا مدته في العادة ساعتان، وبه كل ما يقوله قائد الطائرة ومساعدته والاتصالات بين قمرة القيادة وأفراد الطاقم، كما يحوي تسجيلات لأصوات تعكس الأجواء العامة داخل الطائرة⁽¹⁾.

ثالثاً: هيئة سلامة الطيران الفرنسي: لا يمكن استخلاص نتائج بشأن طائرة مصر للطيران:

أكدت هيئة سلامة الطيران الفرنسي، أنه لا يمكن استخلاص نتائج بشأن أسباب تحطم طائرة مصر للطيران بعد إعلان لجنة التحقيق المصرية العثور على آثار مواد متفجرة على رفات بعض الضحايا.

وقالت متحدثة باسم هيئة سلامة الطيران الفرنسي رداً على سؤال لفرانس برس: "في غياب معلومات تفصيلية عن الظروف التي تم فيها أخذ العينات (من رفات الضحايا) والإجراءات التي أدت لاكتشاف آثار متفجرات، فإن هيئة سلامة الطيران تعتبر أنه لا يمكن في هذه المرحلة استخلاص أي نتائج حول سبب الحادث" الذي أدى إلى مقتل 66 شخصاً.

وفي وقت سابق الخميس، أعلنت لجنة التحقيق المصرية في تحطم الطائرة أثناء قيامها برحلة من باريس إلى القاهرة أنه "تم العثور على آثار مواد متفجرة على رفات ضحايا الحادث".

من جهتها، قال المتحدث باسم وزارة الخارجية الفرنسية، إن وزارة الخارجية المصرية أبلغت وزارته "بتقرير اللجنة التحقيق التي شكلت في أعقاب حادثة الطائرة".

(1) <http://www.aljazeera.net/news/> معلومات-جديدة-بشأن -الطائرة-المصرية-المنكوبة

وأضاف أن "التحقيق سيستمر من أجل تحديد الأسباب الدقيقة لاختفاء هذه الرحلة، وتابع أن "فرنسا تبقى، كما كانت منذ وقوع هذه الحادثة المأسوية تحت تصرف السلطات المصرية المعنية للمساهمة في هذا التحقيق بما في ذلك من خلال خبرائها، وأكد المتحدث أن فرنسا تأمل، بعد إحالة هذا التقرير إلى النيابة العامة أن يتم "تسليم جثامين الضحايا في أسرع وقت ممكن إلى ذويهم، وقالت لجنة التحقيق إن "الإدارة المركزية للحوادث تلقت تقارير الطب الشرعي" في مصر حول "جثامين ضحايا الطائرة وقد تضمنت الإشارة إلى العثور على آثار مواد متفجرة ببعض الرفات البشرية الخاصة بضحايا الحادث، وأكدت أنها قررت "إحالة الأمر إلى النيابة العامة المصرية" بعد ما تبين لها "وجود شبهة جنائية" في واقعة سقوط الطائرة⁽¹⁾.

رابعاً: الصندوق الأسود للطائرة المصرية:

أوضح تحليل للصندوق الأسود الخاص بمسجل قمرة قيادة الطائرة المصرية المنكوبة أن طاقم الطائرة بذل محاولات لإخماد حريق داخل القمرة قبل تحطمها وسقوطها في البحر المتوسط وتأتي نتيجة تلك التحاليل للتوافق مع الآثار الموجودة على قطع حطام الجزء الأمامي للطائر، قالت مصادر بلجنة التحقيق في حادث تحطم طائرة شركة مصر للطيران فوق البحر المتوسط إن الصندوق الأسود الخاص بمسجل قمرة الطائرة أوضح محاولات لإخماد حريق قبل تحطمها، وهو ما يتوافق مع البيانات الأولية التي تم التوصل إليها، وهوت الطائرة، وهي من نوع "إيرباص ٣٢٠ إيه" في البحر المتوسط طريق عودتها من باريس إلى القاهرة، وقتل ٦٦ شخصا كانوا على متنها. ولا يزال سبب الحادث مجهولاً.

وكانت لجنة التحقيق قالت في بيان صدر إن البيانات المستخلصة من مسجل بيانات الرحلة "تتوافق... مع رسائل نظم التواصل والإبلاغ مع الطائرة،

⁽¹⁾ [التقرير-الفرنسي-بشأن-تحطم-طائرة-مصر-للطيران](https://arabic.rt.com/news/للطيران-تتحطم-طائرة-مصر-للطيران)

والتي تشير إلى وجود دخان في دورة المياه ودخان صادر من غرفة الأجهزة الإلكترونية للطائرة.".

وقالت المصادر اليوم الثلاثاء إن مسجل قمرة قيادة الطائرة الذي أعيد إلى القاهرة هذا الأسبوع، بعد إصلاحه من تلفيات في فرنسا، يشير مجدداً إلى اندلاع حريق على متن الطائرة في لحظاتها الأخيرة. وذكرت أن المعلومات تتوافق مع الآثار الموجودة على قطع حطام الجزء الأمامي للطائرة، والتي أظهرت تعرضه لحرارة عالية ودخان كثيف، وأشارت إلى أنه ستم مواصلة عمليات التحليل والفحص للتوصل إلى مصدر وأسباب هذه الحرارة الشديدة والدخان الكثيف ويكشف مسجل قمرة القيادة محادثات الطيار وأي تحذيرات صدرت في القمرة وأمورا أخرى منها صوت المحركات⁽¹⁾.

خامساً: التقرير النهائي للمنظمة الدولية للنقل الجوي الاياتا:

في تمسك بموقفها السابق من حادث سقوط الطائرة المصرية ، أصدرت المنظمة الدولية للنقل الجوي الاياتا تقريراً تضمن الإشارة بوضوح إلى أن حادث سقوط طائرة مصر للطيران القادمة من باريس يعد حادثاً يتعلق بأسباب السلامة، وذلك على غرار التقرير السابق الذي أصدرته في يونيو بعد أسابيع من الحادث الذي صنفت فيه الحادث ضمن تقرير خاص عن السلامة الفنية للطائرات، ورفضت تصنيفه تحت بند الأمن وتأمين الطائرات أو تأمين المطارات.

التقرير الجديد واصل استباق نتائج التحقيقات التي لم تنته بعد للكشف عن أسباب سقوط الطائرة ايرباص ٣٢٠ وعلى متنها ٦٦ راكبا وطاقم قيادة، وذلك بعد دقائق من دخولها المجال الجوي المصري حيث ثارت تساؤلات حول عيوب فنية في الطراز أو عمل تخريبي في المطار، ورغم أن التحقيقات حتي الآن لم تخرج بالتقرير النهائي إلا أن التقرير السنوي الذي نشرته المنظمة وضعت حادث طائرة

(1) <http://www.france24.com/ar/20160705-المصرية-للطائرة-الاصود-للطائرة>

مصر للطيران ضمن حوادث السلامة. وفي تجاوب مع سؤال للتحريير عن أسباب استباق نتائج التحقيقات فقد اضطر نائب رئيس الاياتا للسلامة وعمليات الطيران، للاعتراف بأن التصنيف غير دقيق وتراجع ليعلن أن هذا التصنيف غير نهائي وأنه محل تغيير وفقا لما تسفر عنه نتائج التحقيقات.

شاهد أيضا حقيقة تورط ضابطي أمن بمصر للطيران في تفجير مانهاتن الأمريكية «مصر للطيران»: تأكدنا من سلامة طائرة باريس بعد ضبط حقيبة مجهولة تأخر إقلاع طائرة «مصر للطيران» إلى باريس بسبب حقيبة مجهولة إجتازت التفتيشات والتقارير الذي وضعته المنظمة أمام الصحفيين يكشف أن العام الحالي شهد في نصفه الأول ٥ حوادث كبيرة لطائرات نفاثة أسفرت ثلاث منها عن خسارة كاملة للطائرة والركاب، تقريبا ١٣٠ راكبا بينهم حادثان في الشرق الأوسط. بينما وقعت ٣ حوادث للطائرات المروحية بينها اثنتان راح ضحيتها عشرة أفراد. وهو ما بسطته المنظمة بأن كل شخص يستخدم الطائرة يوميا يحتاج نحو ١٨٠٠ عام كيف تصيبه احتمال تعرضه لحادث وحتى ذلك يظل مستبعدا مع تحسن مستويات ووقع حوادث الطائرات لكل شركات الطيران، حيث سجلت مؤشرات حوادث صناعة النقل الجوي نسبة ١.٣١ العام الحالي حتي يونيو الماضي مقارنة ١.٨٨ في ٢٠١١ و ١.٦٣ في ٢٠١٣.

وركزت الاياتا دراستها علي اسباب وقوع الحوادث في ثلاثة اسباب هي:

١/ فقدان السيطرة داخل الطائرة.

٢/ الحوادث اثناء الطيران في الممرات الجوية.

٣/ سلامة ممرات الهبوط^(١).

وبالتطابق قامت المنظمة بتصميمي خاص لحافظه للبطاريات المصنوعة من الليثيوم ذات الخطورة العالية والتي بسببها حظرت المنظمة وجود هواتف

(2) <http://www.france24.com/ar/20160705-المصرية-للطائرة-الأسود-الصندوق>

جالكسي علي متن الطائرات سواء مع الركاب او في الحقائق. كما تقوم بتحليل دقيق وعميق للحوادث التي تقع للطائرات اثناء عبورها الممرات الجوية بمساعده ابراج المراقبة الجوية كما نفذت مسحا بين الشركات الاعضاء لتطبيق منظومة مساعده ارضيه جديده لتفادي وتقليل حوادث الممرات الأرضية عند الهبوط. ومن المنتظر ان تكشف المنظمة عن نتائج الدراسات الثلاث هذا الشهر ديسمبر الحالي⁽¹⁾.

راي الباحث

يرى الباحث ان ماتوصلت إليه لجان التحقيقات وقرار الأياتا المشكوك ان واقع الحادث نتيجة عن السلامة في المحاور الثلاثة وعدم ثقتهم بالقرار لايؤكد صحة الحديث علما بأن التحقيقات المصرية أكده وجود اثار مواد متفجرة وهذا يجعلنا امام الأمر الثالث أن دولة إسرائيل قد كان تقوم بأعمال تدريبية في نفس المنطقة قبل ساعة واحدة من سقوط الطائرة كما أكد الرسم بإن الطائرة إنحرفت عن مسارها مائة وتسعون درجة هذا يضعنا أمام احتمال تعرض الطائرة لصاروخ اوحاله تفجر لجزء منها.

الفرع الثالث: الطائرة الروسية رحلة متروجت ٩٢٦٨

رحلة متروجت ٩٢٦٨ هي حادثة تحطم وقعت يوم السبت ٣١ أكتوبر ٢٠١٥، لطائرة ركاب روسية، من نوع إيرباص إيه ٣٢١، في رحلتها رقم (٩٢٦٨) وهي في طريقها من منتجع شرم الشيخ إلى سان بطرسبورغ، روسيا. وعلى متنها ٢٢٤ راكب (٢١٧ مسافر و ٧ من الطاقم) قتلوا جميعاً في الحادثة، تحطمت الطائرة على بعد ١٠٠ كلم جنوب مدينة العريش المصرية، تشغل الطائرة الروسية شركة طيران كوغاليم أفيا والمعروفة اختصاراً باسم "كولافيا" وتجارياً باسم "متروجت"،

(3) <http://www.tahrirnews.com/posts/586221/>-التقرير النهائي- للمنظمة-الدولية-لنقل-الجوي-الآيتا

ومستأجرة من قبل شركة إيرلندية تستخدمها لنقل السياح من أوروبا إلى منتجع شرم الشيخ المصري.

وقالت هيئة الطيران الروسية إن الطائرة أُلغيت من شرم الشيخ عند الساعة ٦.٢١ بتوقيت موسكو وفقد الاتصال بها بعد ٢٣ دقيقة من إقلاعها، مع ٢٢٤ قتيلاً، تكون الرحلة ٩٢٦٨ هي الأكثر دموية لحادث تحطم لطائرة يقع في مصر، متجاوزاً حادث تحطم الرحلة ٦٠٤ التابعة لخطوط فلاش الجوية في عام ٢٠٠٤، وهو أيضاً أعنف حادث تحطم لطائرة من نوع إيرباص إيه ٣٢١، متجاوزاً حادثة تحطم عام ٢٠١٠ لرحلة رقم ٢٠٢ والتابعة لخطوط إيريلو في باكستان، والأكثر دموية لسلسلة عائلة طائرات إيرباص إيه ٣٢٠ متجاوزاً حادثة الرحلة ٣٠٥٤ طيران تام والتي وقعت في عام ٢٠٠٧^(١)

تفاصيل الطائرة:

الطائرة هي من نوع إيرباص إيه ٣٢١-٢٣١، وذات الرقم التسلسلي ٦٦٣، والمملوكة والمؤجرة لشركة إيركاب (AerCap) والتي تتخذ من دبلن مقراً لها، كان عمرها عند وقت وقوع الحادث ١٨ عاماً. الطائرة كانت قد طلبتها خطوط فينتام الجوية والتي تراجعت عن طلب الشراء، ولاحقاً تم تسليم الطائرة لشركة طيران الشرق الأوسط في مايو ١٩٩٧ برقم تسجيل (F-OHMP). وفي وقت لاحق امتلكتها شركة "أونور إير" التركية برقم تسجيل (TC-OAE). وقامت بتأجيرها لفترات متقطعة لكل من الخطوط السعودية وخطوط المحيط الهادئ الجوية حتى أكتوبر ٢٠١١. وفي أبريل ٢٠١٢، استحوذت "كولافيا" (تابعة لكوغاليم أفيا) على الطائرة تحت اسم التسجيل (EI-ETJ). وفي وقت لاحق من شهر مايو ٢٠١٢، نقلت إلى "متروجت" (تابعة لكوغاليم أفيا). الطائرة تدفع بمحركين من طراز ٢٥٣٣

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/الرحلة_٩٢٦٨_متروجت

من إنتاج شركة محركات ايرودول، وهيئة لتحمل ٢٢٠ راكباً في تكوين الدرجة الاقتصادية فقط. وكانت الطائرة قد حققت ٥٦٠٠٠ ساعة طيران في ٢١٠٠٠ رحلة جوية، من جهة أخرى كشفت ناتاليا تروخاشيفا، زوجة مساعد الطيار سيرجي تروخاشيف، في مقابلة مع القناة الروسية التي تسيطر عليها الدولة NTV أن زوجها قد اشتكى من الحالة الفنية للطائرة. وقالت ان ابنتهما كانت قد "اتصلت به قبل أن يطير". وأنه شكاً لها قبل الرحلة أن الحالة التقنية للطائرات أفقرت للكثير مما هو مطلوب، الرحلة ٩٢٦٨، كانت تقل ٢١٧ راكباً من بينهم ١٧ طفلاً، وسبعة من أفراد الطاقم. ووفقاً لمسؤولين مصريين، فإن ٢١٤ من الركاب كانوا الروس، و ٣ من الأوكرانيين. معظم الركاب كانوا من السياح العائدون إلى روسيا بعد قضاء عطلاتهم في المنتجعات المصرية على ساحل البحر الأحمر وفقاً لكوغاليم، فإن قائد الطائرة لديه أكثر من ١٢٠٠٠ ساعة طيران، بما في ذلك ٣٨٠٠ ساعة على طائرات إيرباص إيه ٣٢١^(١).

تبنى سقوط الطائرة:

أعلن تنظيم ولاية سيناء، الفرع المصري لتنظيم الدولة الإسلامية (داعش)، مسؤوليته عن إسقاط الطائرة الروسية التي تحطمت في سيناء. ومن جهة أخرى، صرح وزير النقل الروسي مكسيم سوكولوف، أن إعلان تنظيم الدولة الإسلامية مسؤوليته عن تحطم طائرة النقل العارض الروسية فوق سيناء "لا يمكن اعتباره صحيحاً".

وكان قد سجل احد الأقمار الصناعية الأمريكية المخصصة للتجسس والعاملة بالأشعة تحت الحمراء وميضاً حرارياً فوق سيناء في نفس اللحظة التي تحطمت فيها الطائرة الروسية المنكوبة إيرباص A321. ونشر موقع قناة "CBS" الأمريكية، ان المعطيات بخصوص هذا الأمر تخضع حالياً للتحليل لفهم ملابس ما حدث، ووفقاً لموقع "لو بوينت" الفرنسي فإن المحققين تمكنوا أخيراً من قراءة محتويات

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/متروجت_الرحلة_٩٢٦٨

الصندوق محاولةً لاكتشاف سبب تحطم الطائرة الروسية الذي أسفر عن مقتل ٢٢٤ شخصًا.

وقال أحد الخبراء للموقع، سبب تحطم الطائرة ليس خللاً فنياً أو خطأ من الطيار ولكنه قنبلة زرعت في الطائرة. ونوهت صحيفة "ميرور" البريطانية بأن خبراء من روسيا، وفرنسا، وألمانيا وإيرلندا، بمساعدة الطيران المدني المصري، يعملون لفك شفرة تسجيلات الطائرة بعد يوم من الحادث.

وقال الخبراء إن مسجل صوت قمرة القيادة أكد أن انفجار ما قد حدث. وقال مصدر قريب من التحقيق إن "فرضية الانفجار الناتج من خلل فني أو حريق مستبعدة بشكل كبير لأن التسجيلات (في حالة مماثلة) كانت ستترصد شيئاً قبل انقطاع الاتصال وكان الطياران سيقولان شيئاً". لكن المصدر تدارك قبل فرضية الانفجار العرضي العنيف تبقى ممكنة أيضاً نظرياً، إلا أنها هنا وانطلاقاً من الوقائع تعتبر ضئيلة الاحتمال بشكل كبير.

في مساء الأربعاء ١٨ نوفمبر، ٢٠١٥ نشرت مجلة دابق الإلكترونية التابعة لتنظيم الدولة الإسلامية (داعش) صورة قالت إنها للقنبلة التي استخدمتها في تنفيذ عملياتها وتفجير الطائرة. وأظهرت الصورة قنبلة بدائية الصنع قال أن التنظيم أنه استطاع تهريبها إلى الطائرة من مطار شرم الشيخ عبر ثغرة أمنية^(١).

ردود الفعل:

أولاً مصر:

استبعدت مصادر عسكرية مصرية أن تكون الجماعات المتطرفة في شمال سيناء وراء إسقاط طائرة الركاب الروسية، مؤكدة أن إمكانات الجماعات المتطرفة لا تؤهلها لإسقاط طائرات الركاب التي تحلق على ارتفاعات عالية. وأوضحت المصادر لصحف مصرية خاصة أن "تلك الجماعات لا تمتلك سوى صواريخ حرارية، وأنها تتعامل مع أهداف منخفضة مثل المروحيات، لكنها لا تستطيع

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/الرحلة_الروسية_التي_سقطت_في_البحر_المتوسط

التعامل مع طائرات إف ١٦ أميركية الصنع أو الطائرات المدنية التي تطير على ارتفاعات عالية". وقالت مصادر بوزارة الطيران إنه تبين من الفحص الأولي للطائرة وذيها عدم تعرضها لعملية إرهابية، وإن الحادث طبيعي نتيجة عطل فني أصابها، مضيفاً: "لا يوجد أحياء بين ركاب الطائرة". وبالرغم من استبعاد مصادر سيادية في مصر شبهة العمل الإرهابي في الحادث، إلا أن وزارة السياحة المصرية قررت وقف رحلات السفارى جميعها بدأ من ٣١ أكتوبر ٢٠١٥، لحين إشعار آخر مع عدم استئناف النشاط قبل التنسيق مع كل الجهات المعنية^(١).

ثانياً روسيا:

أعلنت وزارة النقل الروسية فور وقوع الحادث إلى أنه لا يوجد ما يؤكد أن الكارثة حصلت بسبب عمل إرهابي. فيما أعلن وزير النقل ماكسيم سوكولوف أن الجانب الروسي سيشارك بأكبر قدر من الفعالية في التحقيق الدولي حول أسباب الكارثة. وقال سوكولوف: "نحن على اتصال دائم بجميع المراقبين الجويين". وأعلن الكرملين أن السيسي وعد بوتين بتوفير ظروف لمشاركة واسعة للمختصين الروس في التحقيقات حول أسباب تحطم الطائرة الروسية في سيناء. وقرر الرئيس فلاديمير بوتين أن يكون يوم الأحد الأول من نوفمبر/تشرين الثاني يوم حداد وطني على ضحايا الطائرة المنكوبة في مصر.

في ٥ نوفمبر ٢٠١٤، أعلنت قناة فرانس ٢٤ أن الرئيس الروسي فلاديمير بوتين أمر بتعليق رحلات شركات الطيران الروسية إلى مصر بتوصية من استخبارات بلاده. وكلف بوتين كذلك الحكومة "بتأمين عودة المواطنين الروس" الموجودين في مصر، وفق الناطق باسم الكرملين دميتري بيسكوف. وتعتبر مصر من الوجهات المفضلة للروس. وحاليا هناك ٤٥ ألف سائح روسي في مصر نحو

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/الرحلة_٩٢٦٨ الموسوعة الحرة/متروجت الرحلة

بريطانيون تقييماً للوضع الأمني في المطار الدولي بالمدينة. وأعلنت الحكومة البريطانية أن التأجيلات جاءت كـ"إجراء احترازي" بعد "الكشف عن مزيد من المعلومات". وقد نشرت بي بي سي العربية أن فريق الخبراء البريطاني الذي يحقق في سبب سقوط طائرة الركاب الروسية في سيناء يعتقد أن قنبلة وضعت في المنطقة المخصصة لحمل الحقائب في بطن الطائرة قبل إقلاعها. ونشرت بوابة الأهرام أن المملكة المتحدة ستجلي مواطنيها البالغ عددهم ٢٠ ألفاً من شرم الشيخ بغض النظر عن التكلفة. وقالت إن الرحلات الطبيعية ربما لن تستأنف قبل أسبوع من الآن^(١).

سادساً أيرلندا:

تابعت أيرلندا قرار بريطانيا وقررت إيقاف الرحلات المتوجهة من شرم الشيخ إلى أيرلندا حتى انتهاء التقييم الأمني، فرنسا هولندا بلجيكا: حذرت فرنسا وبلجيكا وهولندا رعاياها من السفر إلى شرم الشيخ^(٢).

سابعاً العراق:

بعث نائب رئيس الجمهورية نوري المالكي ببرقية عزاء لضحايا الطائرة إلى الرئيس الروسي فلاديمير بوتين كان نصها "تلقينا بأسف بالغ نبأ سقوط الطائرة الروسية فوق الأراضي المصرية وما تسبب به من ضحايا وخسائر، وفي الوقت الذي نشاطركم فيه مشاعر الحزن والاسى لهذا الحادث المؤسف مقدرين لكم وقوفكم الثابت تجاه قضايانا العربية"^(٣).

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/الرحلة_٩٢٦٨/متروجت

(2) http://www.alarabiya.net/ar/arab-and-world/egypt/2016/07/19/الروسية_الطائرة

(3) http://www.alarabiya.net/ar/arab-and-world/egypt/2016/07/19/الروسية_الطائرة

الخاتمة:

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على نبينا المبعوث
بخاتمة الرسالات وبعد،
الخاتمة وتشتمل على النتائج والتوصيات .

أولاً: النتائج

١/ إن ماجاء في اتفاقية مونتريال سنة ١٩٦٦ المتعلق بالتعويض هو خلاف إتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ الذي قضي بتوسيع مسؤولية الناقل الجوي الدولي بأن يشمل مسؤوليته ايضاً اتجاه الركاب والأمتعة.

٢/ واجب الحكومة على ضرورة التدخل لتأمين المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب الجوي، ولا يترك الأمر فقط لشركات التأمين.

٣/ رغبة الدول المتطورة فى صناعة اساطيل طيران على المستوى عالمي هو عنصر إجابي ولكن استخدامها وتوجهها الى مناطق ومطارات دول ناميه لايتناسب مع الاخيرة وهي لاتمتلك كافة سبل توفير الحماية والسلامة.

٤/ رغبة شركات الطيران العالمية فى التعاقد مع دول العالم الأول والصناعة حسب الطلب أهدر بجلاء أحقيه الدول النامية ومنحهم فرص لتطوير القطاع الجوي الخاص بهم بل حتي فرص التطوير أصبحت متعلقة برهونات لاتدعم عمليه التطوير ذاتها التى من أجلها ابدت التعاقد.

٥/ عدم وجود خبراء اصحاب كفاءه عالية فى مجال التحقيق الجنائي فى الدول النامية ينتطلب الإستعانة بفرق تحقيق من الخارج مما ينتج إهدار الوقت والعبث بمحتويات الطائرة مما يصعب عملية البحث والتحقيق المصاحبة

ثانياً: التوصيات:

يوصي الباحث بالآتي:

١/ العمل علي تزويد الراكب بالتعليمات الخاصة بحماية نفسه عند تعرض الرحلة لاعتداء إرهابي.

٢/ العمل علي تطوير صناعة الطائرات التي تعمل في مجال التجارة الدولية بإضافة مواد داخل هيكل الطائرة تمنع إشتعال الحرائق نتيجة إنفجار اي جزء منها.

٣/ العمل علي إضافة جهاز تعقب مواقع داخل الصندوق الأسود للعثور عليه بعد وقوع الحادث مباشرة حتي يضمن سلامة محتوياته للاهمية في مجال التحقيق عن الحادثة

٤/ العمل علي يبرام عقود بين شركات الطيران المتطورة مع شركات الطيران النامية حتي تتمكن الاخيرة من تطوير مجال السلامة ومدتها بافضل الأجهزة المتطورة وذلك حفاظا علي السلامة الدولية للنقل الجوي.

٥/ العمل علي تدريب الخبراء في الدول النامية حتي يتم تفادي كثير من الاخطاء قبل وقوع الحوادث الجوية.

٦/ القدرة على الاستعانة بفرق وقوات الأمن الرسمية التابعة للدول لتقديم المساعدات الأمنية للطائرة

٧/ التوسع في تطبيق نظام بطاقات تحديد الهوية ليشمل كافة المتعاملين بالمطار، بحيث لا يسمح لأحدهم بالتعامل مع الركاب أو الطائرة قبل التأكد من هويته، وتطبيق هذا الأمر حتى على طاقم الطائرة والطياريين المتدربين

المصادر والمراجع:-

القرآن الكريم

١/ الكتب والمؤلفات

كتب الاصول:

١. ابن حزم الظاهري - المحلى ط ١ - المكتب التجاري للطباعة والنشر - بيروت ١٩٦٦
٢. احمد الكبيسي والدكتور محمد شلال حبيب - المختصر في الفقه الجنائي الإسلامي - بيت الحكمة ١٩٨٩
٣. احمد بن يحيى المرتضى - البحر الزاخر الجامع لمذاهب علماء الأمصار ط ١ القاهرة ١٩٤٨
٤. احمد جمال الدين - القضاء الشرعي - مطبعة الزهراء - ١٩٥٠.
٥. احمد فهمي البهنسي - المسؤولية الجنائية في الفقه الإسلامي - مؤسسة الحلبي للنشر والتوزيع القاهرة ١٩٦٩ ص ١٠٨
٦. عدنان سليمان الأحمد و عدنان المجالي _ قضايا معاصره _ دار وائل للنشر والتوزيع عمان الأردن
٧. عصام عبد الحميد متولي - نظام الحكم في الإسلام ط ٣ - دار المطبوعات الجامعية ط ٣ - الإسكندرية ١٩٧٨

كتب الفقه:

- ١- أبو الحسن على بن محمد الماوردي - الإحكام السلطانية - المطبعة التجارية بمصر ١٩٦٦
- ٢- أبو الوليد بن رشد - البداية المجتهد ونهاية المقتصد - المكتبة الكبرى - ج ٢ مصر
- ٣- سليمان بن سعيد الفاجي - المنتقى في شرح الموطأ للإمام مالك - دار الكتاب العربي - بيروت ط ٣ ١٩٩٢
- ٤- الشيخ محمد مهدي شمس الدين - فقه العنف المسلح في الإسلام - مركز دراسات فلسفة الدين - بغداد ٢٠٠٤

٥- عبد القادر عوده - التشريع الجنائي الإسلامي مقارنا بالقانون الوضعي - مكتبة دار العروبة - القاهرة ١٩٦٠

٦- محمد حسين فضل الله - كتاب الاجتهاد - دار الملاك للطباعة والنشر - بيروت ١٩٩٨

٧- مصطفى عامر حسين - الحرابية - دراسة فقهية مقارنه ط١ القاهرة ١٩٨٧

٨- نجم الدين جعفر بن الحسن الحلي - شرائع الإسلام - منشورات دار مكتبة الحياة ١٩٦٦

كتب القانون:

١- احمد شوقي عمر أبو خطوه - تعويض المجني عليهم من الأضرار الناشئة عن جرائم الإرهاب - الإسكندرية ٢٠٠٣

٢- إسماعيل الغزال - الإرهاب والقانون الدولي - المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ١٩٩٠

٣- أكرم نشأت إبراهيم - السياسة الجنائية - شركة آب للطباعة بغداد ط٢ ١٩٩٩

٤- أكرم نشأت إبراهيم - القواعد العامة في قانون العقوبات - بغداد ط١ ١٩٩٨

٥- إمام حسنين خليل - الإرهاب وحروب التحرير الوطنية، ط١، دار المحروسة للطباعة، القاهرة، ٢٠٠٢

٦- إمام حسنين عطا - الإرهاب البنين القانوني للجريمة - دار المطبوعات الجامعية ٢٠٠٤

٧- أمل اليازجي - الإرهاب الدولي الأسباب والمعالجة - مطبوعات دار النشر - دمشق ٢٠٠٣

٨- بريان جنكيز - أشار إليه د- احمد جلال عز الدين - الإرهاب والعنف السياسي - كتاب الحرية رقم ١٠ مارس ١٩٨٦

٩- تركي ظاهر - الإرهاب العالمي - دار الحسام - بيروت ، ط ١ ، ١٩٩٤

١٠- ثامر إبراهيم الجهماني - مفهوم الإرهاب في القانون الدولي - دمشق ١٩٩٨

١١- حسن عقيل أبو غزاله - الحركات الأصولية والإرهاب في الشرق الأوسط إشكالية العلاقة - دار الفكر

١٢- سامي جاد عبد الرحمن - ارهاب الدوله في اطار القانون الدولي العام - منشأة المعارف - الاسكندريه ٢٠٠٣

- ١٣- صادق رمضان: الأبعاد القانونية للإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، العدد ٨٥ يوليو ١٩٨٦ .
- ١٤- عبد العزيز مخيم _ الإرهاب الدولي مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية _ القاهرة ١٩٨٦
- ١٥- عبد الناصر حريز: الإرهاب السياسي - مكتبة مدبولي - القاهرة - ط١ - ١٩٩٦ .
- ١٦- عبد الناصر حريز: النظام السياسي الإرهابي الإسرائيلي - دراسة مقارنة مع النازية والفاشية والنظام العنصري في جنوب أفريقيا، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط١، ١٩٩٧
- ١٧- عبدالله عبد الجليل الحديثي ، الإرهاب الدولي في الوقائع والقانون - دار النهضة ، ٢٠٠٤
- ١٨- علي حسن عبد الله - الباعث وأثره في المسؤولية الجنائية - الزهراء للإعلام ١٩٨٦
- ١٩- فكري عطا الله عبد المهدي - الإرهاب الدولي - المتفجرات - دار الكتب الحديث ٢٠٠٠
- ٢٠- ل. امود جوريان: الإرهاب أكاذيب وحقائق، ترجمة عن الروسية: المهندس عبد الرحيم مقداد - المهندس ماجد بطح ، دار دمشق للطباعة ، ط
- ٢١- محمد عزيز شكري - الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن - مطبوعات دار النشر - دمشق ٢٠٠٢
- ٢٢- نعمه علي حسين ، مشكلة الإرهاب الدولي - مركز البحوث والمعلومات ، بغداد ، ١٩٨٤،
- ٢٣- هيثم احمد حسن الناصري: خطف الطائرات " دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت - ط١، ١٩٧٦ .
- ٢٤- هيثم موسى حسن _ التفرقة بين الإرهاب الدولي ومقاومة الاحتلال في العلاقات الدولية جامعة عين شمس ١٩٩٩
- ٢٥- يسر أنور علي وأمال عثمان، الوجيز في علم الإجرام وعلم العقاب، القاهرة ١٩٨٧ .

٢ / الدوريات والمجلات :

- ١- جلال عبد الله معوض: ندوة العنف والسياسة في الوطن العربي، مجلة المستقبل العربي العدد ١١٠، تموز ١٩٨٧،
- ٢- حسن طولبة، مجلة الحكمة، بيت الحكمة، بغداد، العدد ٢١، السنة الرابعة، كانون الأول، ٢٠٠١
- ٣- محمد شفيق: الجريمة والمجتمع " محاضرات في الاجتماع الجنائي والدفاع الاجتماعي"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ١٩٩٣ .

٣ / الأبحاث والمقالات :

- ١- احمد بن علي المباركي - دور مؤسسات المجتمع المدني في مقاومة جرائم الإرهاب - ورقة عمل مقدمه إلى ندوة المجتمع والأمن المنعقدة بكلية الملك فهد الأمنية بالرياض .
- ٢- بطرس غالي، كلمة في افتتاح مؤتمر شرم الشيخ حول ما يسمى بالإرهاب في ١٣ آذار، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٧ - كانون الثاني ١٩٩٧ .
- ٣- سمعان بطرس فرج الله ، تغيير مسار الطائرات بالقوة ، المجلة المصرية للقانون ، السنة السادسة - ١٩٧٩ .
- ٤- شريف بسيوني: محاكمة الطغاة بين عدالة القانون واعتبارات السياسة ، مجلة وجهات نظر ، القاهرة ، العدد الثاني والثلاثون ، السنة الثالثة ، سبتمبر 2001
- ٥- صالح عبد القادر صالح -قراءه في كتاب الإرهاب السياسي - بحث في أصول الظاهرة وأبعادها الإنسانية للدكتور ادونيس العكرة - صحيفة الرأي العام.
- ٦- عبد الله عبد الجليل الحديثي: الإرهاب الدولي في الواقع والقانون ، مجلة القضاء ، بغداد ، مطبعة الشعب ، العددان ٣ و٤ ، لسنة الرابعة والأربعون ، ١٩٨٩ ،
- ٧- عدنان عاجل عبيد - الإرهاب الإجرامي في التشريع الجنائي الداخلي - المجلد الثاني عشر العدد السادس مجلة جامعة بابل ٢٠٠٦
- ٨- علي نجيب الحسيني- الإرهاب في الفقه الجنائي الإسلامي - مجلة جامعة كربلاء المجلد الرابع العدد الثالث ٢٠٠٦
- ٩- مازن ليلو راضي- الإرهاب والمقاومة في القانون الدولي والداخلي- موقع المنشاوي للدراسات والبحوث .

- ١٠- محمد مجذوب - المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام - .
- ١١- مؤنس محب الدين - الإرهاب والعنف السياسي - مجلة الأمن العام عدد ٩٤ السنة ١٩٨١
- ١٢- ميشيل ليان - الإرهاب والمقاومة والقانون الدولي.
- ١٣- نبيل دجاني - أجهزة الإعلام الغربية وموضوع الإرهاب - مجلة المستقبل العربي - السنة السادسة والعشرون - العدد مئتان وواحد وتسعون - ايار
- ١٤- نعمه علي حسين - مشكلة الإرهاب الدولي - مركز البحوث والمعلومات - بغداد ١٩٨٤
- ١٥- هيثم المناع - الإرهاب وحقوق الإنسان - دراسة مقدمة إلى مجلة التضامن المغربية.
- ١٦- هيثم عبد السلام محمد - الإرهاب والشريعة الإسلامية، مجلة الحكمة - بيت الحكمة - بغداد، العدد ٢١، السنة الرابعة، كانون الأول ٢٠٠١
- ١٧- وداد جابر غازي-الإرهاب وأثره على العرب- مجلة العرب والمستقبل -تصدرها الجامعة المستنصرية -السنة الثانية ايار ٢٠٠٤

٤/ المصادر باللغة الإنجليزية

- 1-Leonard B. Weinberg and B. Davis terrorism -new York mc crow -I lill-publishing -company - introduction to political 1989. 2-Noemi Gal or ,international cooperation to suppree terrorisu ,London, groom helm,1985

الانترنت: