

الأبعاد القانونية لأمن وسلامة الطيران المدني الدولي Legal Dimensions of International Civil Aviation Security and Safety

مصطفى العطافي

Mustapha Latafi

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد أمين دباغين سطيف 2، الجزائر، latafi.mustapha@yahoo.fr
Faculty of Law and Political Science, University of Mohamed Lamine Debaghin Setif 2, Algeria
 <https://orcid.org/0009-0004-5125-1448>

تاريخ الاستلام: 2024/09/07 | تاريخ القبول: 2024/11/07 | تاريخ النشر: 2025/06/20

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على واقع سلامة وأمن الطيران المدني الدولي، بتبيان مختلف الآليات القانونية والمؤسسية التي وفرها المجتمع الدولي لتحقيق الطمأنينة للمسافرين جوا، وتحديد الأطراف الفاعلة التي تحافظ على السلامة والأمن الجوي. وخلصت الورقة إلى قصور نظام المسؤولية خاصة المدنية في تعويض ضحايا الحوادث الجوية، الأمر الذي دفع بالقضاء الوطني للتصدي للمسألة، بإقرار مسؤولية مزدوجة بين الناقل الجوي والدولة فيما يتعلق بتعويض الراكب، مسؤولية أساسية اتجاه الناقل واحتياطية في مواجهة الدولة.

الكلمات المفتاحية: السلامة الجوية، الأمن الجوي، المسؤولية، الدولة، الناقل الجوي.

Abstract:

This study aims to examine the reality of international civil aviation safety and security by demonstrating the various legal and institutional mechanisms. The paper concluded that the liability system, especially civil, is deficient in compensating victims of air accidents, which prompted the national judiciary to address the issue by establishing dual liability between the air carrier and the state to compensate passengers, a primary liability towards the carrier and a reserve liability towards the state.

Keywords: air safety, air security, the liability, state, air carrier.

This is an open access article under the terms of [the Creative Commons Attribution-NonCommercial License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/), which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited and is not used for commercial purposes.
هذه المقالة مفتوحة المصدر بموجب شروط ترخيص المشاع الإبداعي المنسوب للمؤلف - غير التجاري، والذي يسمح بالاستخدام والتوزيع وإعادة الإنتاج بأي وسيلة، شريطة الاستشهاد بالعمل الأصلي بشكل صحيح وعدم استخدامه لأغراض تجارية.

1. مقدمة :

يعد النقل الجوي من الدعائم الأساسية التي يتركز عليها النشاط الاقتصادي، فهو قطاعا متجدد ومنعش يربط الأشخاص والدول والثقافات، ويوفر نفاذاً إلى الأسواق العالمية ويسهل التجارة والسياحة، كما يوفر الطيران شبكة نقل سريعة في العالم اجمع، مما يجعله ضرورياً في الأعمال الدولية، بحيث يقوم بتسهيل النمو الاقتصادي خاصة في الدول السائرة في طريق النمو.¹

بالرغم من الطبيعة الخطرة للطيران، تثبت الإحصاءات الدولية والوطنية أن الطائرة أكثر وسائل النقل أمنا مقارنة بغيرها، وتشير التقارير الدولية إلى أن مجموع الأعمال الإرهابية التي استهدفت الطيران المدني الدولي عام 2019، قاربت 47 حادثة أودت بحياة 6 أشخاص وإصابة 12 شخص،² وتحسن مؤشرات السلامة مقابل تراجع كبير في الحوادث الجوية، فقد شهدت سنة 2019 ما معدله 1.13%، أي حادث واحد لكل 884 ألف رحلة بعدد حوادث 53 حادثة جوية، خلفت 240 حالة وفاة.³

بيد أن الطيران ومنذ نشأته، أشبع العقل العام بمشاعر الرهبة المصحوبة بمخاوف بشأن الأخطار المرتبطة به، وازدادت هذه الأخطار بعد تفطن المنظمات الإجرامية لأهمية الطائرات، حيث أصبحت أهداف لأعمالهم غير المشروعة المختلفة، كإختطاف الطائرات وتدميرها وقتل ركبها، واستخدامها حتى كسلاح لاستهداف مناطق مدنية وعسكرية على الأرض.⁴ واستجابة لتلك المخاوف جعلت الجهات الفاعلة الحكومية وصناع الطيران السلامة في البداية، وفي السنوات اللاحقة - الأمن -، الشاغل الرئيسي للجهود التنظيمية العالمية،⁵ لذلك كان على المجتمع الدولي أن يضع نظام قانوني يوفر أمن وسلامة المسافرين جواً، وسنحاول من خلال هذه الورقة العلمية البحث في إشكالية، مدى نجاح المجتمع الدولي في وضع إطار قانوني ومؤسسي يحمي الطيران المدني من الانتهاكات التي تهدده، بما يكفل المساءلة الجزائية والمدنية للأطراف الفاعلة عند حدوث تلك الخروقات؟

تستهدف هذه الدراسة التعرف على مختلف الجوانب القانونية التي تحيط بموضوع أمن وسلامة الطيران المدني الدولي، وباستخدام المنهج التحليلي سنحاول الحديث بداية عن النظام القانوني الدولي لحماية أمن وسلامة الطيران المدني (2)، ثم التطرق فيما بعد لمسؤولية الأطراف الفاعلة عند انتهاك أمن وسلامة الطيران المدني الدولي (3).

2. النظام القانوني الدولي لحماية أمن وسلامة الطيران المدني

أيقنت الجماعة الدولية، أنه للوصول إلى حماية أفضل لأمن وسلامة الطيران المدني، وجب توفير أساس قانوني تستند إليه الدول ويلزمها لضمان أمن وسلامة المسافرين، مع ضرورة وجود هيئات تسهر على حفظ الأمن والسلامة الجوية عالمياً وإقليمياً، وحتى على المستوى الوطني.

1.2 الأساس القانوني

يستدعي الحديث عن الأساس القانوني، التطرق أولاً لمفهوم الأمن والسلامة الجويان، ثم الكلام عن مختلف الصكوك الدولية والوطنية التي يستند إليها لحفظ أمن وسلامة الطيران المدني.

1.1.2 مفهوم الأمن والسلامة الجويان

بالرغم من أهمية السلامة بصفة عامة إلا أن هناك اختلاف في الآراء عند محاولة تعريف مصطلحها، فقد عرفها قاموس Oxford على أنها: "التحرر من الخطر أو المخاطر"، كما تعني كذلك "حالة الحماية والاحتراس من الأذى أو الإصابة"، وبحسب هذا التعريف لن يكون هناك سلامة جوية على الإطلاق بالنظر إلى طبيعة الطيران المحفوفة دائماً بالمخاطر، كونه ينفذ في بيئة خطيرة وبسرعة كبيرة، فالطريقة الوحيدة لضمان رحلة خالية من المخاطر هي عدم السماح للطائرة بالإقلاع، هذا الأمر دفع ببعض المعلقين إلى ربط مفهوم السلامة بالوقاية من الحوادث، فهم يرون أن السلامة هي "عدم وقوع حوادث (من خلال تجنبها)" أو "أقل عدد ممكن من الحوادث".⁶

بيد أن الأحداث المأساوية التي وقعت في 11 سبتمبر 2001، أظهرت بشكل قاطع أن سلامة الطيران تتجاوز الوقاية من الحوادث من وجهة نظر فنية، فهي تمتد إلى سياسات واستراتيجيات وأبعاد قانونية أكثر عمقاً، وتشمل تدابير وقائية وعقابية. لذلك لا تقتصر السلامة على منع الحوادث، بل ينبغي النظر إليها بمصطلح أوسع مثل إدارة المخاطر، فهي تشمل إنتاج الطائرات وعمليات النقل الجوي وإجراءات الملاحة الجوية وترخيص وسلوك الطاقم، وقد خلصت لجنة الملاحة الجوية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي في تعريفها لسلامة الطيران على أنها "حالة التحرر من المخاطر غير المقبولة لإصابة الأشخاص أو الأضرار التي تلحق بالطائرات والممتلكات".⁷

تشمل السلامة الجوية أمن الطيران ضد أعمال التدخل غير القانوني، وهذا بالرغم من وجود فرق كبير بين معنى "السلامة" و "الأمن"، فالأول يعني منع الضرر غير المقصود، بينما يشير المعنى الثاني إلى الإجراءات المتخذة لمنع الضرر الناتج عن فعل متعمد،⁸ فالخاصية التي تميز المصطلحين تكمن في نوع

الخطر الذي قد يحدث أثناء الرحلات الجوية. هذا وقد عرف الملحق 19 لاتفاقية شيكاغو 1944، السلامة الجوية بأنها: "الحالة التي يتم فيها تقليل المخاطر المرتبطة بأنشطة الطيران، ذات الصلة المباشرة بتشغيل الطائرات، وذلك بالتحكم فيها وتخفيضها للمستوى المقبول".⁹

أما الأمن الجوي فتم تعريفه بموجب الملحق 17 من اتفاقية شيكاغو على أنه: "حماية الطيران المدني الدولي من أعمال التدخل غير المشروع"،¹⁰ وهي الأفعال مختلفة الدوافع، مثل الأعمال الإرهابية، والأعمال الإجرامية، فقد تكون التهديدات تقنية وذلك بمهاجمة أنظمة الإعلام الآلي على مستوى المطارات، وهي الأعمال التي تتطلب لمواجهتها اتخاذ مجموعة من التدابير والمعدات والموارد البشرية، بينما تأتي السلامة الجوية في إطار الوقاية والحماية من الحوادث العرضية،¹¹ غير أن هذا الاختلاف لن ينحصر في الجانب المفاهيمي فحسب بل يتعداه إلى الجوانب القانونية، المتمثلة أساساً في الالتزام بضمان السلامة الذي يعد أقدم بعض الشيء في مجال النقل، مقارنة بالالتزام بالأمن.¹²

2.1.2 الاتفاقيات الدولية

بادر المجتمع الدولي في سبيل حماية قطاع النقل الجوي الدولي إلى عقد اتفاقيات دولية، للسعي إلى توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، وإبراز مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بالسلامة الجوية، ثم سرعان ما تفتن لضرورة سن قواعد دولية لمكافحة الجرائم التي تستهدف أمن الطيران المدني. أ- اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني لعام 1944:

تعد اتفاقية باريس لعام 1919 المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية، أولى الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة بالطيران المدني، حيث تطرقت لمسألة سيادة الدول على مجالها الجوي، وكونها لم تحقق القبول العالمي، فقد تم استبدالها باتفاقية شيكاغو لعام 1944،¹³ التي ورثت الإطار القانوني الذي وضعته اتفاقية باريس وهو الأساس الذي لا يزال سارياً اليوم. فبتاريخ 7 ديسمبر 1944 اختتم مؤتمر شيكاغو بنجاح باعتماد اتفاقية الطيران المدني الدولي، حيث لم يشهد أي خلاف حول مسألة السلامة، فقد اكتفت الوفود المشاركة بالإشارة فقط لأهمية الاتفاقية بالنسبة للأمن القومي وسلامة السفر الجوي، ولم تذكر بشكل صريح أمن الطيران ضد الأعمال غير المشروعة كونها لم تكن معروفة آنذاك، فلم تتضمن الاتفاقية أي أحكام ذات صلة بأمن الطيران المدني حتى تم اعتماد الملحق 17 للاتفاقية في 22 مارس 1974، فالاتفاقية عند صياغتها اعتبرت الأمن الجوي أحد الأدوات لضمان السلامة العامة للطيران المدني.¹⁴

وقد نصت المادة 3 الفقرة (أ) على أن الاتفاقية تطبق على الطائرات المدنية فقط، ولا تنطبق على طائرات الدولة، التي حصرتها الفقرة (ب) في الطائرات العسكرية والجمركية والشرطية، ثم ألزمت الاتفاقية بذات المادة في فقرتها (د) جميع الدول المتعاقدة مراعاة نظام سلامة الطائرات المدنية.¹⁵ غير أن الهدف الرئيسي -لاتفاقية شيكاغو- المتمثل في الحفاظ على سلامة الطيران المدني الدولي الذي نصت عليه المادة 3 (د)، يفرض على الدول واجب التأكد من أن طائراتها الحكومية تلتزم كذلك بالقواعد المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو، ويشمل ذلك إجراءات الاعتراض لمنع الحوادث المأساوية، مع الإشارة أن تلك الطائرات الحكومية لا يمكنها أن تتمتع بالحقوق والامتيازات التي تمنحها الاتفاقية.¹⁶ وتأكيداً على أهمية السلامة الجوية للطيران المدني أضيف ملحق خاص بتسيير السلامة، وهو الملحق 19 لاتفاقية شيكاغو، وهذا بهدف تحديد مسؤوليات الدول في إدارة السلامة الجوية، ووضع نظام إدارة السلامة، وجمع البيانات وتحليلها وتبادلها.¹⁷

ب- اتفاقية طوكيو لعام 1963:

وهي الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة بالعاصمة اليابانية طوكيو بتاريخ 14/09/1963،¹⁸ ويلاحظ اتساع مجال تطبيقها، بحيث تشمل كل الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات والتي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها للخطر، أو تعرض حسن النظام والانضباط للخطر، أثناء طيران الطائرة أو عندما تكون فوق أعالي البحار أو في أرض غير خاضعة لسيادة أي دولة.¹⁹

حددت الاتفاقية الاختصاص القضائي، فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة فإنه ينعقد لدولة تسجيلها (الحاملة لجنسيتها)، فهي مطالبة باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها بنظر الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة فيها، وأناطت بقائد الطائرة مجموعة من الصلاحيات في مواجهة طاقم الطائرة أو ركبها، باعتباره المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة.²⁰

ج- اتفاقية مونتريال لعام 1971:

اعترف المجتمع الدولي بالقصور الذي ميز اتفاقية لاهاي كونها تطبق فقط على الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وعجزها عن إدراج أحكام توفر الحماية القانونية لركاب الطائرة، وهذا نتيجة لظهور تهديدات متعمدة ضد الطيران المدني، كأعمال العنف في المطارات ومرافق الملاحة الجوية. لذلك دعت اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي، في الفترة ما بين 29 سبتمبر إلى 10 أكتوبر سنة 1970 ،

إلى عقد مؤتمر لوضع مشروع إتفاق دولي لتجريم كل أفعال العنف الموجه ضد أمن وسلامة الطائرة والركاب والأموال وإعاقة الخدمة على الخطوط الجوية العالمية، فأبرمت إتفاقية مونتريال بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني في 23 سبتمبر 1971.²¹

وقد جرمت الإتفاقية الأساليب المستخدمة للخاطف، كحالة تدمير الطائرة أو وضع جهاز أو مادة من المحتمل أن تدمر الطائرة أو تعرض سلامتها للخطر في حالة طيرانها، وحالة تدمير وإتلاف تسهيلات الملاحة الجوية أو التدخل في تشغيلها، وكذلك حالة قيام الخاطف بإبلاغ معلومات كاذبة من شأنها تعريض سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر و وضع متفجرات أو مادة ناسفة بأية طريقة كانت في الطائرة في حالة الخدمة بقصد تفجير الطائرة وإعاقتها عن الطيران.²²

د- إتفاقية بيجين وبروتوكولها لعام 2010:

في الفترة الممتدة من 30 أوت إلى 10 سبتمبر 2010، عقد مؤتمر دبلوماسي في بكين بالصين تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي ICAO حضره ممثلي أكثر من 80 دولة، وتوج المؤتمر باعتماد إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني 2010، وبروتوكول التكميلي لإتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في نفس التاريخ أي 2010/09/10.²³

وقد رأت المنظمة ICAO الحاجة الملحة لإعادة تقييم السياسة الأمنية، وذلك بضرورة مراجعة معاهدات مكافحة جرائم الطيران السابقة، حيث نصت إتفاقية بيجين لعام 2010 على أن يقوم الأطراف بتجريم التهديدات الجديدة والناشئة ضد سلامة الطيران المدني، بما في ذلك استخدام طائرة كسلاح، وتنظيم أو توجيه الآخرين نحو ارتكاب أفعال إجرامية تهدد الطيران المدني، والتآمر لارتكاب هذه الأفعال.²⁴ هاتان المعاهدتان تؤكدان مساعي المجتمع الدولي لمنع ارتكاب أفعال إرهابية تستهدف الطيران المدني وملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم، وهما يشكلان معا إطارا جديدا أوسع وأمتن لأمن الطيران المدني.²⁵

3.1.2 النصوص القانونية الوطنية

لقد تم تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي في الجزائر بموجب القانون رقم 14-15 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،²⁶ وهذا تنفيذا لتوصيات منظمة ICAO، ونص القانون 14-15 صراحة على أهداف وتدابير الأمن والسلامة وخصص لها القسم الثالث من المادة 16 مكرر 1 إلى المادة 16 مكرر 6، وميز بين السلامة الجوية والأمن الجوي

بموجب المادة 16 مكرر 2 حيث نصت على أن: "تقوم الدولة من أجل بلوغ الأهداف، بوضع مجموعة من التدابير بغرض ما يأتي: - الوقاية من حوادث ووقائع الطائرات، - مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني".²⁷

فالوقاية من حوادث الطائرات هي ما يقصد بها السلامة الجوية، التي نظمها المشرع الجزائري في القسم الثاني من قانون 98-06، بينما يقصد بمكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني، موضوع الأمن الجوي الذي تضمنته اتفاقية شيكاغو بموجب ملحقها 17.

2.2 الإطار المؤسسي

أدركت الجماعة الدولية منذ صياغة اتفاقية شيكاغو، حاجتها لمنظمة متخصصة تتبعها بمنظمة الأمم المتحدة، تكون المحرك والفاعل لتطوير طيران مدني دولي، آمن، ومؤمن، منتظم، فعال واقتصادي دولي، وهذا بمساعدة هيئات إقليمية تتولى كذلك مسألة تنظيم الطيران المدني الدولي.

1.2.2 منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة أنشئت عام 1944 لتعزيز التنمية الآمنة والمنظمة للطيران المدني في العالم، يقع مقرها الرئيسي في مونتريال، وتقوم بتطوير معايير وأنظمة النقل الجوي الدولية وتعمل كوسيط للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها المتعاقدة البالغ عددها 189 دولة.²⁸

تتضمن الأهداف الفعلية لمنظمة (ICAO)، حسب نص المادة 44 من اتفاقية شيكاغو في واجب: (أ) - ضمان النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛

(ح) - تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.²⁹

لذلك وضعت (ICAO) 6 أهداف إستراتيجية، تمثل الهدف الاستراتيجي (A) في السلامة، وخصص الهدف الاستراتيجي (B) للأمن، وجعل الهدف الاستراتيجي (C) لحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي وتعزيز تطوير طيران مدني دولي غير مضر بالبيئة.³⁰

طبقا لنص المادة 43 تتكون منظمة (ICAO) من جمعية عمومية تضم جميع الدول الأعضاء الموقعة والمصدقة على اتفاقية شيكاغو، بالإضافة إلى المجلس The Council كهيئة تنفيذية للمنظمة له وظائف عديدة، من أبرزها تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية وتنفيذ توجيهاتها، والاضطلاع بالواجبات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو لعام 1944، كما يدير الشؤون المالية للمنظمة، يعين ويحدد واجبات

لجنة النقل الجوي، وكذلك لجنة الدعم المشترك لخدمات الملاحة الجوية، واللجنة المالية، ولجنة التدخل غير المشروع، ولجنة التعاون الفني ولجنة الموارد البشرية. ويتولى تعيين أعضاء لجنة الملاحة الجوية.³¹

اعتمد مجلس منظمة (ICAO) في 22 مارس 1974، القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالأمن وأطلق عليها تسمية الملحق 17، وقد تم هذا عقب سلسلة الهجمات التي مست الطيران المدني، ولعل أهمها حادثة تخريب وتدمير الطائرة الكويتية في 1976/10/6، حيث أصدرت المنظمة قراراً أدانت فيه التخريب ضد الطائرة الكويتية سي يو - تي 1201 الذي راح ضحيته 73 شخصاً، كما حث القرار الدول على محاكمة مرتكبي هذا الفعل وتوقيع أقصى العقوبة عليهم.³²

تناول هذا الملحق الجوانب الإدارية والتنسيقية والتدابير الفنية لحماية أمن النقل الجوي الدولي، وهو يقتضي أن تضع كل دولة متعاقدة برنامجاً خاصاً بها لأمن الطيران المدني، وتعرض هذا الملحق للتعديل عدة مرات منذ صدوره، فعالج التعديل (10) الذي اعتمدته مجلس المنظمة في 2001/12/7 التحديات التي تعرض لها الطيران المدني عقب أحداث 2001/09/11، وهو التعديل الذي دخل حيز التنفيذ في 2002/07/1، حيث تضمن أحكام جديدة تقضي بتطبيق نصوص الملحق على عمليات الطيران الداخلي وبالتعاون الدولي على تبادل المعلومات عن التهديدات المتوقعة، وبتطبيق مراقبة الجودة على المستوى الوطني، ومراقبة المنافذ، وبالتدابير المتعلقة بالركاب وأمتعتهم المسجلة، وبوضع أفراد أمن على متن الطائرات، وحماية مقصورة القيادة، وبالمشاركة في رموز الرحلات الجوية.³³

وقد تم إدخال برامج أمنية تقنية جديدة لمواجهة التحديات، حيث اعتمدت منظمة (ICAO) في جويلية 2002، برامج تدقيق أمن الطيران لتقييم الأمن القائم وتصحيح أوجه القصور في أداء معايير (ICAO) المتعلقة بالأمن الجوي للدول المتعاقدة.³⁴

كما اعتمدت منظمة (ICAO) مؤخراً الملحق 19 لاتفاقية شيكاغو، والذي جاء تحت عنوان "إدارة السلامة"، بهدف تعزيز إستراتيجية السلامة العالمية، ويسمح بتحسين مستوى التنسيق وزيادة التعاون بين الجهات المعنية في مجال الطيران، واتخاذ مبادرات لتبادل المعلومات وإعطاء الأولوية للاستثمارات في الموارد الفنية والبشرية اللازمة لضمان سلامة العمليات، ويؤدي الملحق 19 إلى تطور القطاع بأكمله نحو ثقافة جديدة لإدارة السلامة بعيداً عن فرض العقوبات، حيث يشجع على تقديم المعلومات عن حوادث السلامة بتواتر أكبر وبدقة أعلى للمساعدة في الحد من المخاطر على السلامة في الحاضر والمستقبل.³⁵

2.2.2 المنظمات الإقليمية

طبقا للمادة 55 من معاهدة شيكاغو، أنشأت منظمة (ICAO) في أفريقيا، اللجنة الإفريقية للطيران المدني (AFCAC) عام 1975 بكمبالا، بوصفها هيئة متخصصة في مجال الطيران المدني تابعة للاتحاد الأفريقي، وهي منظمة تدار تقنيا وإداريا وماليا من خلال مساهمات الدول الأفريقية الأعضاء، وهي تهدف إلى تنسيق شؤون الطيران المدني في أفريقيا والتعاون مع منظمة (ICAO) وجميع المنظمات الأخرى التي تشارك في تعزيز وتطوير الطيران المدني، وتسهر على تنفيذ معايير منظمة (ICAO) والممارسات الموصى بها للسلامة والأمن وحماية البيئة وتنظيم قطاع الطيران.³⁶

كما تم تأسيس المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) في 7 فبراير 1996 عندما دخلت اتفاقية إنشائها حيز التنفيذ، وهي منظمة متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره، وقد عقدت جمعيتها العامة الأولى في 5/4 جويلية 1996، وتتمثل أغراض المنظمة في وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية قصد تنمية وتأمين سلامته، والنهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء لتطوير الطيران المدني.³⁷

أوروبيا، تم إنشاء المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC) عام 1955 كمنظمة حكومية دولية، تسعى إلى تنسيق سياسات وممارسات الطيران المدني بين الدول الأعضاء فيه، وبينهم وأجزاء أخرى من العالم، وتتمثل مهمة (ECAC) الأساسية في تعزيز التطوير لنظام نقل جوي أوروبي آمن وفعال ومستدام، حيث يركز المؤتمر من خلال "الوثيقة 30"، على وجود تدابير أساسية محددة لتأمين المطارات والطائرات والركاب وأمتعة المقصورة والأمتعة المشحونة والبضائع والبريد والإمدادات على متن الطائرات وإمدادات المطارات، كما تم تضمين الأحكام المتعلقة بالأمن على متن الطائرة وأجهزة الصراف الآلي والأمن السيبراني وإدارة التهديدات وعمليات الاختطاف في "الوثيقة 30".³⁸

3. مسؤولية الأطراف الفاعلة في الحفاظ على أمن وسلامة الطيران المدني الدولي

يدفعنا موضوع البحث عن الأطراف الفاعلة القادرة على تحمل المسؤولية لحماية أمن وسلامة الطيران المدني، إلى العودة للأساس القانوني السابق تفصيله، حيث ذهب اتفاقية شيكاغو لعام 1944 من خلال الملحق 17 إلى الحديث بشكل صريح وضمني عن دور الدولة في ضمان الأمن الجوي، ذلك أن الهدف الأساسي لكل دولة متعاقدة هو سلامة الركاب والطاقم والعاملين على الأرض وعامة الجمهور، وتوفير الحماية من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني.³⁹

أما فيما يتعلق بالسلامة الجوية، فبالرغم من عدم نص اتفاقية وارسو لعام 1929، صراحة على إلزام الناقل الجوي للأشخاص بضمان سلامتهم، إلا أنه يستنتج من نص المادة 17 منها، حيث أفصحت صراحة عن مساءلة الناقل على الضرر الذي يقع للراكب في حالة وفاته أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، وهو الأمر الذي دأبت عليه كذلك المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999.⁴⁰ وعليه فالدول والناقلين الجويين هم الذين يتحملون المسؤولية في الحفاظ على الأمن والسلامة الجوية على التوالي.

1.3 مسؤولية الدولة

إضافة إلى التأكيد الذي جاء به الأساس القانوني على دور الدولة في ضمان الأمن الجوي، ذهب الفقه في هذا الاتجاه، حيث راح الأستاذ Philippe Delebecque إلى القول: "أن الأمن هو أولاً وقبل كل شيء مهمة ذات مصلحة عامة، فهو في الأساس من مسؤولية الدولة، فهذا الالتزام موجود تتحمله السلطات العامة، يترتب على إهماله تحمل الدولة لمسؤوليتها." وفي تبريره لهذا الموقف استند لبعض قرارات مجلس الدولة ومجلس المنافسة الفرنسيين، والتي اعترفت بطبيعة المصلحة العامة للالتزام بالأمن.⁴¹

بيد أن مسؤولية الدولة في حفظ الأمن الجوي تتمثل بداية في جانبها الوقائي من خلال ما يسمى بالمسؤولية الإدارية، وذلك بضرورة اتخاذ تدابير الرقابة وفحص الركاب وحقائب اليد، ومراقبة البضائع والطرود البريدية،⁴² بالإضافة إلى المسؤولية الجزائية بمتابعة الأشخاص المتورطين في ارتكاب جرائم ضد الطيران المدني الدولي، وكذلك المسؤولية المدنية للدولة.

1.1.3 الولاية القضائية الجنائية

تتعلق الولاية القضائية بسلطة دولة ذات سيادة بموجب القانون الدولي لممارسة السيطرة على شخص أو ممتلكات أو مجموعة من الوقائع والأحداث، وقد أخذ واضعي المعاهدات الدولية المعنية بمكافحة الجرائم المرتكبة ضد الطيران المدني الدولي، بالطابع العابر للحدود للسفر الجوي الذي يضيف الصبغة الدولية على تلك الجرائم، وسمحوا للعديد من الدول بأن تؤكد الولاية القضائية على تلك الجرائم وفقاً لمبادئ القانون الدولي الراسخة،⁴³ ويبدو أن أساس ممارسة الدول لهذه المسؤولية مزدوج، فالأساس الأول يتعلق بالجنسية أي دولة تسجيل الطائرة، أما الثاني فهو يشمل الولاية الإقليمية للدولة المعنية.⁴⁴

تتمتع الدولة بالولاية القضائية الكاملة والحصرية داخل أراضيها (الإقليمية)، فهذه القاعدة من القواعد الأساسية التي جاء بها القانون الدولي العرفي، فهي تتمتع بالولاية القضائية على أي جريمة تُرتكب على أراضيها وداخل مياهها الإقليمية وفي مجالها الجوي،⁴⁵ ومن ثم فالجرائم المرتكبة على متن طائرات تحلق

في المجال الجوي لأرض الدولة "أ" على سبيل المثال أو فوق مياهها الإقليمية تخضع للولاية القضائية لتلك الدولة، حيث تتمتع قوات إنفاذ القانون لديها بصلاحيات القبض على الجناة ومتابعتهم جزائياً أمام محاكمها، وهذا بغض النظر عن جنسية الطائرة سواء كانت وطنية أو أجنبية فهي تخضع لهذا المبدأ.⁴⁶

أما فيما يتعلق بالولاية القضائية لدولة التسجيل، فقد جاءت المادة 3 من اتفاقية طوكيو لسد فجوة الاختصاص القضائي لاتفاقية شيكاغو، حيث نصت الفقرة الأولى منها على أن: "دولة تسجيل الطائرة هي المختصة بممارسة الولاية القضائية على الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة. وهو أهم حكم في الاتفاقية، كونه أرسى مبدأً تطور على مدى قرون في المجال البحري (قدسية قانون علم السفينة) ولكن تأخر تأسيسه دولياً فيما يتعلق بالطائرات، ومع ذلك فقد أغفلت بعض الدول ببساطة ممارسة هذه الولاية القضائية في قوانينها المحلية، وأبدت عدم الرغبة في تمديد قوانينها وصلاحيات محاكمهم لتشمل طائراتهم عندما يكونون خارج الحدود الوطنية. لذلك ألزمت الفقرة 2 من المادة 3 من اتفاقية طوكيو، الدول الأطراف بإقامة الولاية القضائية على الجرائم والأعمال على متن هذه الطائرات، حتى لا تصبح الطائرات التي تحلق فوق أعالي البحار واحات للفوضى وعدم القانون.⁴⁷

هذه الولاية القضائية التي تستند إلى التسجيل أو جنسية الطائرة، ليست الأساس الوحيد فهناك أسس أخرى ممكنة لممارسة الولاية القضائية الجنائية منها: جنسية الجاني (مبدأ الجنسية الفعلية)، جنسية الضحية (مبدأ الجنسية السلبية)، وما إذا كان الفعل قد ارتكب للإضرار بمصالح الدولة (مبدأ الحماية)، كما أن هناك إمكانية أخرى متاحة في سياق الطيران وهي أعمال الولاية القضائية لجنسية مشغل الطائرة بسبب الممارسة الشائعة لتأجير الطائرات. ففي حالة وقوع جريمة على متن طائرة ضمن رحلة دولية، فمن الممكن أن يؤدي هذا الوضع إلى ادعاء العديد من الدول بولايتها القضائية بناءً على نظريات الاختصاص المختلفة السابق الإشارة إليها، وهو الأمر الذي يمكن تجاوزه بإعمال مبدأ التسليم أو المحاكمة.⁴⁸

لذلك فرضت المادة 6 من اتفاقية مونتريال لعام 1971، التزاماً على كل دولة عضو باحتجاز أي مجرم بغرض إجراء تحقيقات جنائية أو تسليمه، وفي حالة عدم قيامهم بالمقاضاة بحسب المادة 8 من ذات الاتفاقية فإن جميع الدول الأطراف فيها ملزمة بتسليم الأفراد الموجودين على أراضيها وإدراج الجرائم الواردة في اتفاقية مونتريال في معاهدات تسليم المجرمين الخاصة بهم، حيث تعد هذه الاتفاقية الأساس القانوني لأي تسليم فيما يتعلق بهذه الجرائم. فالدول الأطراف ملزمة إما بالمحاكمة أو بالتسليم.⁴⁹

غير أن نقطة الضعف في واجب التسليم تكمن في القوانين الوطنية المخالفة له، كما أن بعض الدول تميل إلى إجراء محاكمات صورية لمواطنيها المتهمين المتواجدين على أراضيها، ثم تتحجج بها لتتنصل من واجب التسليم للدولة الطالبة، وهو الأمر الذي تحججت به ليبيا مدعية امتثالها لاتفاقية مونترال لعام 1971 بإحالة القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمة المتورطين في حادثة لوكاربي، ومن ثم فهي غير ملزمة بتسليمهم للقضاء الاسكتلندي، فضلا عن أن القانون الليبي هو الآخر يحظر تسليم المواطنين الليبيين.⁵⁰

2.1.3 المسؤولية المدنية للدولة

تساءل الأستاذ Philippe Delebecque عن مدى تحمل الدولة للمسؤولية المدنية التي يمكن تنفيذها عندما يكون الضرر المادي أو المعنوي ناتجا عن عمل إرهابي؟ وكيفية التعامل مع هذا النوع من الضرر؟ وعن مدى توفر قانون الطيران لإجابات على هذه التساؤلات.⁵¹

وتكمن صعوبة الإجابة على التساؤل الأول في النظرة التقليدية المتمثلة بتجاهل المسؤولية العامة للدولة على أساس أن "سمة السيادة هي فرض نفسها على الجميع دون أن يتمكن أي شخص من المطالبة بأي تعويض منها"، فاللامسؤولية هي القاعدة والاستثناءات الوحيدة منصوص عليها في نظام تشريعي ضيق للغاية.⁵² ويثير النظام التشريعي لمسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها الأعمال الإرهابية مسألة أساس هذا التعويض، ذلك أن مسألة تعويض هؤلاء الضحايا لا تدخل في نطاق المسؤولية الإدارية التقليدية، بل يحكمها نظام خاص أنشأه المشرع بهدف تعويضهم وهو يتميز بخصاص نظام التأمين، وترجع صعوبة تحديد أساس هذا التعويض، إلى دور الدولة في تعويض الضحايا دون وجود صلة بينها وبين مصدر الضرر، و يعكس هذا النظام ظاهرة أكثر عالمية تتمثل في الاستدراج المفرط للدولة من خلال مسؤوليتها باسم التنشئة الاجتماعية للمخاطر، التي تشكل عنصرا أساسيا للاعتراف بالمسؤولية.⁵³

وفي تأييده لالتزام الدولة بتعويض ضحايا الجرائم، ذهب الفقه إلى القول أن الدولة على اعتبار أنها مكلفة قانونيا بالمحافظة على الأمن العام، فمتى وقعت الجرائم تحملت مسؤوليتها القانونية ووقع على عاتقها واجب صرف مبالغ نقدية لضحايا الإجرام، وأن تعويض الدولة لضحايا الجرائم وتأسيس نظام خاص بهذه المسألة لا يعد عبئا على خزانة الدولة ومواردها العامة، حيث يمكنها بعد صرف التعويض للمجني عليه أو من يعولهم أن تعود على الجاني وتطالبه بكل ما دفعته لضحايا الجريمة.⁵⁴

استنادا لما سبق تكون الدولة التي وقع الحادث الإرهابي في مجالها الجوي، مسؤولة عن دفع تعويض لضحايا ذلك الفعل غير المشروع، وهذا تنفيذا لأحكام اتفاقية شيكاغو خاصة الملحق 17، الذي ينص

على أن كل دولة متعاقدة يجب أن تنفذ اللوائح والممارسات والإجراءات من أجل ضمان سلامة الطيران المدني، وهي ملزمة بإبقاء مستوى التهديد للطيران المدني داخل أراضيها قيد المراجعة المستمرة، وأن تضع المزيد من الإجراءات لمشاركة معلومات التهديد مع الدول المتعاقدة الأخرى.⁵⁵

وعليه فالدولة التي يثبت عدم اتخاذها تدابير معقولة لضمان سلامة مجالها الجوي، تتحمل المسؤولية المدنية اتجاه ضحايا الحادث الإرهابي، وهذا الحكم كان بمثابة أحد الحلول القانونية التي قدمها المستشارون القانونيون لضحايا الرحلة الجوية MH17 فوق الأجواء الأوكرانية عام 2014،⁵⁶ حيث ذهبوا إلى القول أنه يمكن للضحايا المطالبة بالمسؤولية المدنية في المحاكم الأوكرانية، مستندين في ذلك إلى حكم محكمة العدل الدولية عند نظرها لقضية قناة Corfu، التي قضت بأن ألبانيا يجب أن تكون على علم بوجود حقل الألغام في قناة Corfu، وأن هذه المعرفة تلزمها بإبلاغ جميع السفن الموجودة بالقرب من حقل الألغام بالخطر الذي كانت تواجهه. فإذا أمكن إثبات أن أوكرانيا كانت على علم بأن الانفصاليين يمكنهم إسقاط الطائرات على ارتفاعات عالية -أعلى من 32000 قدم-، إذن يمكن القول بأن أوكرانيا كانت ملزمة بتحذير الدول والطائرات من هذا الخطر وفقاً لاتفاقية شيكاغو، ومن ثم عدم إغلاقها لمجالها الجوي، يعد سبب مباشر لتحميلها المسؤولية المدنية في دفع تعويضات لضحايا الحادث.⁵⁷

كما يمكن أن تتحمل دولة مرتكبي الفعل الجرمي، دفع تعويضات لضحايا الهجمات الإرهابية التي ارتكبتها أحد مواطنيها، كما هو الحال بالنسبة للتعويضات التي دفعتها الدولة الليبية لضحايا حادثة Lockerbie،⁵⁸ فقد استجابت الحكومة الليبية لمتطلبات قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، التي أكدت على ضرورة التعاون الكامل مع المحكمة الاسكتلندية التي أنشأت خصيصاً للنظر في هذه القضية، والاعتراف بمسؤوليتها عن تصرفات مسؤوليها، ودفع تعويضات لأسر ضحايا رحلة بان آم 103،⁵⁹ وبعد إصدار المحكمة الاسكتلندية لحكمها في 31 جانفي 2001 بإدانة أحد الليبيين، أعلن محامو أقارب الضحايا في ماي 2002، تقديم عرضاً لليبياً بدفع تعويض مقابل رفع العقوبات، وفي 15/08/2003 أرسلت ليبيا خطاباً إلى الأمم المتحدة، تضمن إلزاماً من جانبها بدفع تعويضات مناسبة،⁶⁰ غير أن هذه التعويضات تمت لاعتبارات سياسية بعيداً عن أي حل قانوني، أو أساس قانوني تستند إليه.

كذلك تتحمل الدولة المسؤولية أيضاً في حالة خطأ أو إهمال تابعيها ووكلائها، وبرز هذا الأمر في الحوادث القانونية التي أفردتها حادثة Uberlingen Mid-air Collision،⁶¹ فقد رفعت شركة Bashkirian Airlines دعوى تعويض ضد ألمانيا لتغطية الخسائر التي تكبدتها جراء دعوى أطراف ثلاثة

سجلت ضد الشركة، حيث وجدت محكمة Konstanz أن ألمانيا مسؤولة ومن ثم وجب عليها تغطية الخسائر التي تحملتها شركة Bashkirian Airlines، وقد بنت المحكمة حكمها على أساس أن مسؤولية ألمانيا عن الحادث نابع من الإهمال في توفير وتزويد خدمة الملاحة الجوية التي ينفذها وكيلها المتمثل في مؤسسة Skyguide، مما أدى إلى فعل غير مشروع دوليًا يرتب المسؤولية الدولية.⁶²

وفي تسبيهم للقرار، ذهب قضاة المحكمة إلى القول أن أحد أهم عناصر قيام المسؤولية الدولية، هو وجود إنتهاك يُنسب إلى الدولة، فهي عبارة عن كيان مجرد غير قادرة على التصرف المادي من تلقاء نفسها، فلا يجوز للدولة كشخص معنوي التصرف إلا عن طريق وكلائها أو ممثليها، ومن ثم فهي تتحمل تصرفات وكيلها وممثلها الذي عرفته المادة 4 من مشروع مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001،⁶³ وعليه ففي لحظة وقوع الحادث فوق Uberlingen كان المجال الجوي خاضع لسيطرة Skyguide التي فوضتها ألمانيا للإشراف على الحركة الجوية فوق المنطقة وفقاً لخطاب الاتفاق المبرم بين الطرفين، ومن ثم فمؤسسة Skyguide هي جهاز تابع للدولة الألمانية وفقاً لتكليف من الحكومة الألمانية، يؤدي الالتزام الدولي لألمانيا في توفير خدمات الملاحة الجوية.⁶⁴

2.3 مسؤولية الناقل الجوي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد الإخلال بالالتزام بسلامة الركاب، نتيجة وقوع حادث يلحق أضرار بهم، وهذا عادة يحكم الأضرار التقليدية التي عرفها النقل الجوي منذ القدم،⁶⁵ غير أن بروز الأعمال الإرهابية في مجال النقل الجوي، طرح تساؤل حول مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها الركاب نتيجة الأعمال الإرهابية، وهل حادث الإرهاب هذا يدخل في نطاق مفهوم الحادث أم لا؟⁶⁶ وما زاد من صعوبة الإجابة على التساؤلات السابقة هو سكوت كل من اتفاقية وارسو 1929، واتفاقية مونترال لعام 1999، عن تنظيم هذه المسألة، فهما لم يتعرضا لبيان المقصود بمصطلح "حادث".⁶⁷

اعتبر القضاء الفرنسي في قضية حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية Air France، أن عملية اختطاف الطائرة تعد حادثاً بمفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو، فقد رفضت المحكمة الابتدائية la seine دفع شركة الطيران، كون الحادث هو كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل الجوي وتابعيه، وأنه ليس في اتفاقية وارسو ما يفيد حصر الحادث على العطب الفني أو الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة الجوية، ومن ثم أقرت المحكمة مسؤولية الناقل الجوي لأنه لم يتخذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، وهو الحكم الذي

ألغته محكمة استئناف باريس وقررت عدم مسؤولية الناقل الجوي لأنه كان يستحيل عليه اتخاذ تدابير ضرورية لمنع وقوع الضرر، إلا أنها أبقت على تكييف المحكمة كون اختطاف الطائرة يعد حادثاً.⁶⁸ وكذلك القضاء الأمريكي، لم يتردد طويلاً في إدخال الإرهاب الجوي ضمن مفهوم الحادث بحسب المادة 17 من اتفاقية وارسو، الذي يترتب ضرر يستوجب مسائلة الناقل الجوي ومطالبته بالتعويض، فقد ذهب عند نظره في قضية Husserl ضد Swiss Air، إلى اعتبار القرصنة الجوية من قبيل الحادث، إذ قضت محكمة جنوب نيويورك في 12/04/1972 بأن مفهوم الحادث يشمل كل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل، هذا وقد وضعت المحكمة العليا الأمريكية بحكمها الصادر بتاريخ 1985/3/4 في قضية Saks ضد Air France تعريفاً أكثر اتساعاً مفاده أن الحادث هو "كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور".⁶⁹

يذهب جانب من الفقه والقضاء الأمريكيين للحديث عن مسائلة الناقل الجوي بناء على توافر الخطأ الإرادي في إحدى الحالتين، إما بإدراك الناقل الجوي باحتمال وقوع حادث إرهابي في الطائرة ولكنه لا يتخذ الإجراءات الضرورية لتفادي حدوثه. أو عدم تحذير الناقل الجوي للركاب عن خطر الإرهاب. وتعد حادثة Lokerbie خير مثال على الخطأ الإرادي الذي ارتكبه الناقل الجوي لأنه لم يقوم بإعلام الركاب بوجود خطر وقوع حادث إرهابي على متن الخطوط الجوية Pan America على الرغم من علم إدارة الطيران المدني الأمريكي المسبق باحتمال وقوع عمل إرهابي على متن طائرات الشركة.⁷⁰ كما يمكن للناقلين الجويين باعتبارهم مستخدمين للمجال الجوي، تحمل مسؤولية عمليات الطيران الآمنة، في حالة عدم وجود قيود على استخدام المجال الجوي من قبل الدولة المعنية، حيث يكون لمشغل الرحلة (الناقل الجوي) أن يقرر ما إذا كان مسار الرحلة آمناً للطيران المدني أم لا، وفي هذا الخصوص تحدد الملاحق 6 و 17 و 19 لاتفاقية شيكاغو توصيات إدارة الأمن والسلامة المطبقة على الطيران المدني، ووفقاً للفصل 3-1-3 من الملحق 2 من الملحق 19 لاتفاقية شيكاغو، يجب أن يعتمد "تحديد المخاطر" في أنظمة إدارة السلامة بشركات الطيران (SMS) على مجموعة من الأساليب التفاعلية والإستباقية والتنبؤية من جمع بيانات السلامة.⁷¹

4. خاتمة:

في نهاية هذه الورقة العلمية نخلص إلى أن المجتمع الدولي عمل على إقامة أساس قانوني، مكون من صكوك دولية تتوزع مواضيعها بين السلامة الجوية والأمن الجوي، حيث نجد كل اتفاقية تهتم بجانب

واحد فقط على حساب الآخر، وانعكس هذا الأمر بتخصيص ملحق للسلامة الجوية وآخر خاص بالأمن الجوي، هذا التمييز انتقل كذلك للنصوص الوطنية. وفي سبيل تحقيق الطمأنينة للمسافرين جواً، أنشأت الجماعة الدولية منظمة عالمية وإقليمية متخصصة، تعنى بالتنمية الآمنة للطيران المدني في العالم، وتعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.

أنه بالرغم من تعدد الصكوك الدولية التي تؤكد الولاية الجنائية بالنظر في الجرائم المرتكبة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، إلا أنها جميعاً لم تنص صراحة وبدون لبس على المسؤولية المدنية للدول والناقلين الجويين اتجاه حماية أمن المسافرين، باستثناء ربما ما جاءت به اتفاقية مونتريال لعام 1999 من خلال النظام المزدوج للمسؤولية أو حدود التعويض القصوى، التي كرست من خلاله إلى حد معين فكرة حماية المسافرين من المخاطر الجوية بصنفيها الطبيعية والإجرامية.

هذا القصور الذي ميز الصكوك الدولية، فتح المجال للقضاء الوطني الذي ذهب على اختلافه إلى الحكم لمصلحة الركاب، فهو يرى أن مسؤولية الناقل الجوي تنهض طبقاً للمادة 17 من اتفاقية وارسو كونه مسؤولاً عن سلامة الركاب وعن أي ضرر يتعرضون إليه حال توافر شروط قيام مسؤوليته. وعند انتفاها تتدخل الدولة مثلما سبق بيانه وتحمل المسؤولية المدنية، كما في حالة عدم الوفاء بواجبها في مراقبة والتحقق من فعالية تأمين شركات النقل الجوي، فعدم وجود تأمين أثناء وقوع حادث جوي يؤدي إلى تحمل مسؤولية مزدوجة بين الناقل والدولة فيما يتعلق بالراكب، فهذه الازدواجية في المسؤوليات تعزز شرط الصرامة في مراقبة نظام التأمين.

وفي سبيل تعويضها لضحايا الإرهاب الجوي، نرى ضرورة إنشاء الدولة المسؤولية لصندوق تعويض الضحايا، باعتباره إلزاماً عليها لتعويض ضحايا العمليات الإرهابية التي تطال مواطنيها أو تقع داخل أقاليمها أو المنشآت التابعة لها، إلا أنها مسؤولية إحتياطية، بمعنى إذا لم يستطع المضرور الحصول على التعويض عما أصابه من ضرر من الفاعل أو الناقل الجوي، يلجأ إلى الدولة باعتبارها ضامناً لسلامة مواطنيها وأمن إقليمها ومنشأتها، وتستطيع الدولة الرجوع على الفاعل عما دفعته من تعويضات.

5. الهوامش:

¹ يلعب الطيران اليوم دوراً مركزياً في دعم السياحة، فأكثر من 52٪ من السياح الدوليين يسافرون الآن عن طريق الجو، وبحسب الإحصاءات التي تقدمها منظمة ICAO، فقد ارتفع إجمالي عدد الركاب المنقولين جواً إلى 4.3 مليار في عام 2018، في حين بلغ عدد الرحلات نحو 37.8 مليون في عام 2018.

- Annual Report of the ICAO Council 2018. The International Civil Aviation Organization (ICAO). Available on the Internet:

<https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/the-world-of-air-transport-in-2018.aspx>

² Annual Report of the ICAO Council 2019. The International Civil Aviation Organization (ICAO). Available on the Internet:

https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics_ar.pdf

³ الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، تقرير سلامة شركات الطيران لعام 2019، التقرير متواجد على الرابط الإلكتروني:

<https://www.iata.org/contentassets/6e5dc3af2fe246b8ae7ce8b8d0e16037/2020-04-06-01-ar.pdf>

⁴ موسى ديش، (2014)، التدابير الأمنية لمواجهة الاعتداءات الإرهابية على سلامة الطيران المدني في ظل الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، ص 193.

⁵ Brian F. Havel, Gabriel S. Sanchez, (June 2014), The Principles and Practice of International Aviation Law, Cambridge University Press, P.173.

⁶ Jiefang Huang, (2009), Aviation safety and ICAO, Doctoral Thesis, University of Leiden, The Netherlands, P.4.

⁷ ICAO, "Determination of a Definition of Aviation Safety", Working Paper: AN-WP/7699, 11 December 2001, Para. 2.2.

⁸ Jacek Nowak. Jerzy Achimowicz. Krzysztof Ogonowski. Rafał biernacki, (2020), Protection of Air Transport Against Acts of Unlawful Interference – What's Next?, Safety & Defense, Vol. 6(2), P.75.

⁹ Michał Lutek, (2018), Legal Aspects of Safety Management in Civil Aviation, International Journal of Synergy and Research, Vol. 7, P.50.

¹⁰ ICAO, Annex 17 to the Chicago Convention, Security, Eighth Edition, April 2006.

¹¹ زهرة ناجي، (2018)، قواعد السلامة والأمن الجوي في القانون 15-14 المعدل والمتمم للقانون 98-06 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، المجلد 55، العدد 3، ص 138.

¹² Philippe Delebecque , (9 décembre 2004), les Incidences Juridiques : Au Regard de la Responsabilité Civile, Colloque Organisé par l'Idit et l'institut de Transport Aérien, sous le titre : Sûreté Aérienne, Incidences Juridiques et Financières des Mesures Antiterroristes, Paris, France, P. 5.

¹³ اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني، الموقعة بتاريخ 7 ديسمبر 1944، التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 63-84، المؤرخ في 5 مارس 1963، ج.ر. عدد 14.

¹⁴ Jung. Sang Yool, (March 2005), A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime, Master Thesis, University Montreal, Canada, P.7.

¹⁵ راجع نص المادة 3 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

¹⁶ Jung. Sang Yool, Op.Cit, P.9.

¹⁷ ICAO, Annex 19 to the Chicago Convention, Safety Management, First Edition, July 2013.

- ¹⁸ اتفاقية طوكيو لعام 1963، المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، التي صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 95-214، ج.ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 16 أوت 1995.
- ¹⁹ راجع المادة 1 من اتفاقية طوكيو 1963.
- ²⁰ هارون أورو، (جوان 2017)، إتفاقية طوكيو 1963 نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني؟، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 1، ص ص 198-199.
- ²¹ إتفاقية مونتريال بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني 1971، التي صادقت عليها الجزائر مع التحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 95-214، ج.ر عدد 44، الصادرة بتاريخ 16 أوت 1995.
- ²² موسى ديش، المرجع السابق، ص 207.
- ²³ فتيحة مناد، (2020)، المكافحة القانونية الدولية لجريمة اختطاف الطائرات، مجلة القانون، المجلد 9، العدد 1، ص 42.
- ²⁴ راجع نص المادة 1 من اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، ييجين 2010/09/10، المؤتمر الدولي للقانون الجوي، الوثيقة: DCAS Doc No. 21
- ²⁵ منظمة الطيران المدني الدولي، الجمعية العمومية الدورة 39، الوثيقة: A39-WP/101LE/5
- ²⁶ القانون رقم 15-14 المعدل والمتمم للقانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 41، الصادرة بتاريخ 29 جويلية 2015.
- ²⁷ راجع نص المادة 16 مكرر 2 من القانون 15-14.
- ²⁸ ICAO Journal, (November/December 2006), Protecting data Collected for Safety Purposes, Vol.61, No.6, P.4.
- ²⁹ راجع نص المادة 44 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.
- ³⁰ منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، أهداف الايكاو الإستراتيجية للفترة 2005-2010، تم الاطلاع على الوثيقة بتاريخ 2024/08/15، متوفرة على الرابط التالي:
- https://www.icao.int/Documents/strategic-objectives/strategic_objectives_2005_2010_ar.pdf
- ³¹ مجلس منظمة (ICAO)، الوثيقة تم الاطلاع عليها بتاريخ 2024/08/20، متوفرة على الرابط الإلكتروني التالي:
- <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/council.aspx>
- ³² كمال دحماني، (ديسمبر 2017)، الحماية القانونية للطيران المدني في نطاق القانون الدولي، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد 4، ص 16.
- ³³ زهرة ناجي، المرجع السابق، ص 140.
- ³⁴ Jung. Sang Yool, Op.Cit, P.1.
- ³⁵ مجلس منظمة (ICAO)، أبرز الأحداث في تاريخ الطيران المدني الدولي، مقال أطلع عليه بتاريخ 2024/08/10، متواجد على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/AR/Milestones-in-International-Civil-Aviation.aspx>

³⁶ AFCAC , AFCAC Objectives, See the document on:12/08/2024, The document is available at: <http://afcac.org/en/index.php/afcac/strategic-objectives>

³⁷ المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، تأسيس المنظمة، الوثيقة اطلع عليها بتاريخ 2024/08/12، متوفرة على الرابط الإلكتروني التالي: <https://acao.org.ma/site/ar/page10.php?idem=2&pgi=12&cat=1>

³⁸ ECAC, Security, See the document on:15/08/2024, The document is available at: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security>

³⁹ See chapter 2 ,Under the title: General Principles, ICAO, Annex 17 to the Chicago Convention, Security, Eighth Edition, April 2006.

⁴⁰ محمد أمين شبيخي، (2017)، مدى إلزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب و مسؤوليته عنها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 4، ص 107.

⁴¹ Philippe Delebecque, Op.Cit, PP. 5-6.

⁴² Stéphane Bazin, (9 décembre 2004) ,Les Incidences Juridiques : Au Regard de la Responsabilité Administrative et Pénale, Colloque Organisé par l'Idit et l'institut de Transport Aérien, sous le titre : Sûreté Aérienne, Incidences Juridiques et Financières des Mesures Antiterroristes, Paris, France, P.11.

⁴³ Brian F. Havel, Gabriel S. Sanchez, Op.Cit, P.189.

⁴⁴ Jiefang Huang, Op.Cit, P.22.

⁴⁵ Andika Immanuel Simatupang, (January 2016), State Responsibility Over Safety and Security on Air Navigation of Civil Aviation in International law, Indonesian Journal of International Law, Vol. 13, No. 2, P.275.

⁴⁶ Sami Shubber, (1973), Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft, Martinus Nijhoff, The Hague, Netherlands, P.50.

⁴⁷ Jiefang Huang, Op.Cit, PP.116-117.

⁴⁸ UNODC, Module 5: Transport-related (Civil Aviation and Maritime) Terrorism Offences, United Nations, New York, 2014, PP.13-17.

⁴⁹ Marieke de Hoon, (2017), Navigating the Legal Horizon: Lawyering the MH17 Disaster, Utrecht Journal of International and European Law, Vol 33, Iss 84, P.95.

⁵⁰ Jiefang Huang, Op.Cit, P.133.

⁵¹ Philippe Delebecque, Op.Cit, P. 6.

⁵² Hanan Qazbir, (2018), L'indemnisation des Victimes d'actes Terroristes : Responsabilité Publique ou Garantie Sociale ?, Les Annales de droit, Vol. 12, Presses universitaires de Rouen et du Havre, P.187.

⁵³ Ibid, PP.189-190.

⁵⁴ موسى ديش، (2016/2015)، النظام القانوني لتعويض ضحايا الجرائم الإرهابية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، ص 150.

⁵⁵ See Chapter 3.1.3 & 2.4.3 of Annex 17 to the Chicago Convention, Security, Eighth Edition, April 2006.

⁵⁶ للاطلاع على ظروف وملابسات الحادث، أنظر:

- Marieke de Hoon, Op.Cit, P.91.

⁵⁷Ibid, P.103.

⁵⁸للاطلاع على ظروف وملابسات القضية، أنظر:

-Bruce Hoffman & Anna-Britt Kasupski, (2007), The Victims of Terrorism: An Assessment of Their Influence and Growing Role in Policy, Legislation, and the Private Sector, RAND Center for Terrorism Risk Management Policy, United State, P.15.

⁵⁹محمد يونس الصائغ، (2011)، مدى اختصاص مجلس الأمن الدولي للنظر في قضية لوكربي، مجلة الراافدين للحقوق، المجلد 14، العدد 50، ص 249.

⁶⁰ Sean D. Murphy, (October 2003), Libyan Payment to Families of Pan Am Flight 103 Victims, The American Journal of International Law, Vol. 97, No. 4, PP. 987-991.

⁶¹لمزيد من التفاصيل حول هذه الواقعة، يرجى الاطلاع على:

- SKY brary, T154 / B752, en-route, Uberlingen Germany, 2002, article available at: <https://skybrary.aero/accidents-and-incidents/t154-b752-en-route-uberlingen-germany-2002>

⁶²Andika Immanuel Simatupang, Op.Cit, P.289.

⁶³See Article 4 of Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries 2001, Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session, United Nations, 2008, P.40.

⁶⁴ Andika Immanuel Simatupang, Op.Cit, P.291.

⁶⁵ عبد الباسط بن طيفور، (2021/2020) المسؤولية في مجال أمن وسلامة الطيران المدني، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، ص 117.

⁶⁶ عبد المحسن عبد الله هوزان، (2017)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب - دراسة مقارنة-، مجلة جامعة تكريت للحقوق، المجلد 1، العدد 2، ص 552.

⁶⁷ دلال يزيد، (2010)، مدى التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين إزاء عمليات القرصنة الجوية، مجلة القانون، المجلد 1، العدد 1، ص 80.

⁶⁸عبد الباسط بن طيفور، المرجع السابق، ص ص 118-120.

⁶⁹دلال يزيد، المرجع السابق، ص 84.

⁷⁰عبد المحسن عبد الله هوزان، المرجع السابق، ص ص 586-589.

⁷¹ Marieke de Hoon, Op.Cit, P.112.