

التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

دكتور

عماد الدين أحمد عبد الحي

أستاذ القانون التجاري المشارك

كلية القانون – جامعة الشارقة

المخلص

يثير موضوع التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد (Drones) ذات الاستخدامات المدنية والتجارية اهتمام منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) من أجل الإحاطة به والعمل على إدخال مفاهيمه القانونية ضمن تشريعاتها نظراً لدخول هذه الطائرات العديد من المجالات المدنية والتجارية في الوقت الحاضر، مع توقعات بدخولها عمليات النقل الجوي للبضائع والأشخاص مستقبلاً. وعليه، تمثلت إشكالية الدراسة بالبحث عن التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد في الاتفاقيات الدولية التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي وبالتالي معرفة مدى كفاية هذه التشريعات لمعالجة المسائل القانونية الناجمة عن تشغيل هذه الطائرات.

وعليه، تم تقسيم البحث إلى مبحثين، بحثنا في المبحث الأول عن ماهية الطائرات الموجهة عن بعد بين الأصالة والحداثة حيث تفرع ذلك إلى فرعين، تناولنا في الأول، المدلول القانوني للطائرات الموجهة عن بعد قياساً على الطائرات التقليدية، وعرضنا في الفرع الثاني إلى الوضع القانوني للطيار الموجه عن بعد مقارنة بالطيار التقليدي. وتعرضنا في المبحث الثاني لأحكام المسؤولية الناجمة عن الطائرات الموجهة عن بعد بين التمايز والخاصية، إذ قسمنا هذا المبحث أيضاً إلى فرعين، درسنا في الأول تمايز نظام المسؤولية المطبق على الطائرات الموجهة عن بعد بين كل من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ واتفاقية وارسوا ١٩٢٩ وأخيراً اتفاقية روما ١٩٥٢، وناقشنا في الثاني خاصية المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ للمخاطر العامة وللأعمال غير المشروعة.

وفي الخاتمة، توصلنا إلى العديد من النتائج والتوصيات الهامة والتي نتمنى على المشرع الدولي الأخذ بها تلبية لمتطلبات تشغيل هذه الطائرات الذي يتزايد يوماً بعد يوم في عالم يتسم بحب استخدام التطورات التقنية والتكنولوجية الخارقة، ومنها الطائرات الموجهة عن بعد.

الكلمات المفتاحية: الطائرة الموجهة عن بعد (Drones)، الطيار الموجه عن بعد، تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، مشغل الطائرات الموجهة عن بعد، متطلبات التشغيل، الاعتراف بالشهادات، أحكام المسؤولية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ووارسو ١٩٢٩ وروما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، المخاطر العامة، التعويض عن أعمال التدخل غير المشروع، حدود المسؤولية.

خطة البحث

المقدمة

المبحث الأول: ماهية الطائرات الموجهة عن بعد بين الأصالة والحدثة.
الفرع الأول: المدلول القانوني للطائرات الموجهة عن بعد قياساً على الطائرات التقليدية.

أولاً- التعريف بالطائرة الموجهة عن بعد.

ثانياً- المتطلبات القانونية اللازمة لتشغيل الطائرة عن بعد.

الفرع الثاني: الوضع القانوني للطيار الموجه عن بعد مقارنة بالطيار التقليدي.

أولاً- القواعد القانونية الناظمة للطيار الموجه عن بعد.

ثانياً- الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيار الموجه عن بعد.

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية الناظمة للطائرات الموجهة عن بعد بين التمايز والخاصية.

الفرع الأول: تمايز نظام المسؤولية المطبق على الطائرات الموجهة عن بعد بين اتفاقية وأخرى.

أولاً- المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩ ووارسو ١٩٢٩.

ثانياً- المسؤولية في اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.

الفرع الثاني: خاصية المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

أولاً- النطاق الشخصي للمسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

ثانياً- حدود المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

الخاتمة (النتائج والتوصيات).

المقدمة

يعتبر موضوع الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات بدون طيار التي يتم محاكاتها من محطة أرضية حديث الساعة، نظراً لتشكيله مكون قانوني جديد بالنسبة لمنظمة الطيران المدني الدولي ("الإيكاوا" - ICAO)^(١)، حيث بدأ يثير اهتمام العديد من الدول الأعضاء في هذه المنظمة التي شرعت باستخدام هذا النوع من الطائرات، كما يثير أيضاً اهتمام منظمة الطيران المدني الدولي ذاتها من أجل الإحاطة به والعمل على إدخاله ضمن مفاهيمه القانونية، خاصة مع تعالي الدعوات والأصوات في المنظمة التي تنادي بضرورة مواكبة التشريعات للتقدم التقني والتكنولوجي على المستويات المحلية والدولية، الأمر الذي دفع كل من المنظمة سألقة الذكر إلى النظر في ورقة العمل التي قدمتها الأمانة العامة للمنظمة ليتم دراستها في اللجنة القانونية للمنظمة في دورتها السادسة والثلاثون (مونتريال ٣٠/١١/٢٠١٥ - ٣/١٢/٢٠١٥) تحت عنوان "النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد"^(٢).

وفي الحقيقة، ظهرت الطائرات بدون طيار بداية في انكلترا سنة ١٩١٧ لتستخدم بعد ذلك بشكل مكثف في المجال العسكري في ستينات القرن الماضي^(٣)، ومن ثم دخلت المجال المدني حيث الاستخدامات المتعددة لها في مجالات الزراعة والتصوير والمسح الجيولوجي ومكافحة الحرائق ومراقبة خطوط نقل النفط وخلاف ذلك، وتشير التوقعات إلى دخولها مستقبلاً قطاع عمليات النقل الجوي التجاري سواء للأشخاص والأمتعة أو للبضائع خلال الأعوام ٢٠٣٥ - ٢٠٤٠ وأن تصبح حقيقة^(٤)، بمعنى سيأتي يوم لا يتواجد قائد للطائرة على متنها، وأن تقاد الطائرة من محطة

(١) تأسست منظمة الطيران المدني الدولي بتاريخ ٤ أبريل بمدينة مونتريال في كندا ١٩٤٧، وهي إحدى منظمات الأمم المتحدة التي تعنى بشؤون الطيران المدني الدولي.

(٢) الورقة منشورة على الموقع الإلكتروني:

<http://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-4.ar.pdf>

(٣) عبدالرحمن حمادي، الطائرات المسيرة بدون طيار والأهمية المتزايدة لا استخدامها، دار المنظومة، المجلد ٣٨، العدد ١١٣، ١٩٩٩، متاح على الرابط الإلكتروني:

<http://search.mandumah.com.Recom/300449>

(٤) Philippe Bidaud (Directeur Scientifique du Traitement de l'Information et des Systèmes de l'Onera), Y aura-t-il un jour pas de pilote dans l'avion ? Article publié sur le site :

<http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20150616.OBS0923/y-aura-t-il-un-jour-pas-de-pilote-dans-l-avion.html>

أرضية أو من قبل طيار آلي (Robot)، وبالتالي سنسافر في يوم من أيام على متن طائرات موجهة عن بعد. والسؤال الذي يتبادر إلى الذهن هل سيشكل عدم وجود طاقم على متن الطائرة عامل أمان للركاب، أم على العكس من ذلك سيتردد الأشخاص ألف مرة بالسفر على متن هذه الطائرات؟ أم أن المغامرة ستجد مريدها عند إرساء هذا النمط العصري من النقل الجوي؟

لقد نجح البريطانيون في عام ٢٠١٣ بنقل ١٩ راكباً على طائرة بدون طيار لمسافة ٨٠٠ كم، وأن تدخل الطيار كان مقتصرًا على الإقلاع والهبوط فقط. وفي فرنسا، مازالت الأبحاث تجرى من أجل جعل عمليات النقل الجوي تدار إلكترونياً دون تدخل للعنصر البشري. وكبداية يمكن أن يكون ذلك على شكل تكسي جوي تنتقل راكبين إلى أربع ركاب لمسافات قصيرة، وألا يتعدى ارتفاع الطائرة ٣٠٠-٤٠٠ م، مع التنويه إلى أن العديد من الحركات الجوية على متن الطائرات التقليدية تدار اليوم إلكترونياً وأن تدخل الطيار بها على محدوداً خصوصاً عند الإقلاع والهبوط^(١).

إشكالية الدراسة

لقد ظل موضوع الطائرات الموجهة عن بعد بعيداً عن فكر واضعي القانون الجوي حتى في الدول المتقدمة نظراً لأنه لم يكن بالإمكان تصور الطائرة بدون طيار يقوم بقيادتها والتحكم بها من قمرة القيادة، سواء بوجود راكب على متنها، وسواء مع عدم وجود هؤلاء الركاب. إلا أن الانتشار المتزايد لاستخدام الطائرات الموجهة عن بعد في العديد من دول العالم وما رافقه من نجاحات، دفع منظمة الطيران المدني الدولية في بداية الشهر الثاني عشر من العام ٢٠١٥ إلى بذل العديد من الجهود لمعالجة ذلك الانتشار الهائل ومانتج عنه من مسائل فنية وتشغيلية خصوصاً في ضوء عدم وجود طيار على متنها، فكان من المسوغ قيام بعض الدول بفحص تشريعاتها الجوية للتأكد من من مدى كفاية وفعالية الأطر القانونية لتنظيم موضوع استخدام الطائرات الموجهة عن بعد، خصوصاً عند تفحص القواعد القانونية الناظمة لماهية الطائرات التقليدية ومدى انطباقها على الطائرات الموجهة عن بعد وبالتالي فيما إذا كانت هذه الماهية تأخذ طابع الأصالة من الطائرات التقليدية أم طابع الحداثة الذي يتناسب مع الطائرات الموجهة عن بعد، وأيضاً تفحص القواعد

(1) Y aura-t-il un jour pas de pilote dans l'avion ? Article publié sur le site : <http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20150616.OBS0923/y-aura-t-il-un-jour-pas-de-pilote-dans-l-avion.html>

القانونية الناظمة للمسؤولية القانونية للأطراف المشغلة لهذه الطائرات بموجب كل من اتفاقية باريس لعام ١٩١٩، ومن ثم اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وكذلك اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، وأيضاً اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢، بالإضافة لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وأخيراً اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ والبروتوكولات المعدلة لهذه الاتفاقيات، متساثلين فيما إذا كانت أحكام المسؤولية تتسم بالتمييز أم بالخاصية تبعاً لكل اتفاقية من الاتفاقيات سالفة الذكر والبروتوكولات المعدلة لها؟

منهج الدراسة

لقد اعتمدنا في دراستنا بشكل جلي على المنهجين التحليلي النقدي والاستشراقي، وذلك من أجل إظهار فيما إذا كانت النصوص القانونية التي أفردتها الاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني والخاصة بالطائرات التقليدية تجد صداها في التطبيق على المسائل الجوهرية التي يتطلبها تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد في المجالات المدنية والتجارية، أم أن الموضوع يفرض على المشرع الدولي المبادرة إلى وضع قواعد قانونية تتماشى مع خصوصية الطائرات الموجهة عن بعد، مقدمين العديد من الآراء والاقتراحات القانونية البناءة، التي تقيد في هذا المجال، مع التنويه إلى أننا صادفتنا صعوبات تمثلت بصعوبة الحصول على بعض المعلومات واللوائح وخاصة العربية^(١) وأيضاً ندرة في الأحكام القضائية العربية نظراً لحدثة الموضوع.

خطة الدراسة:

وبناءً عليه، سندرس بداية ماهية الطائرات الموجهة عن بعد بين الأصالة والحدثة من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني

(١) د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز Les Drones"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية بجامعة عين شمس، العدد الثاني، الجزء الأول، السنة الثامنة والخمسون، يونيو ٢٠١٦، ص 303-327. هذه الدراسة تختلف اختلافاً جوهرياً عن دراستنا، مع أنها دراسة فيها الكثير من الرؤى في المواضيع التي عالجتها إذ انصبت على بعض القوانين العربية والأجنبية (القانون الفرنسي والأمريكي والانكليزي والمصري)، كما أنها اقتصرت على بعض النقاط مثل أنواع وأهمية الطائرات بدون طيار وكذلك استخداماته ناهيك عن موضوع المسؤولية الذي تناوله الباحث بشكل مقتضب، وذلك على خلاف دراستنا التي كان جوهرها التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، حيث تطرقنا لماهية هذه الطائرات بشكل مفصل، ومن ثم عرضنا أيضاً وبكل تعمق لأحكام المسؤولية الناجمة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد في الاتفاقيات الدولية وملاحقها، محاولين إسقاط الأحكام القانونية التي تتعلق بالطائرات التقليدية على تشغيل واستخدام الطائرات الموجهة عند بعد.

الدولي (المبحث الأول)، ومن ثم سنعالج أحكام المسؤوليات الناجمة عن استخدام هذه الطائرات بين التمايز والخاصية طبقاً للاتفاقيات ذات الصلة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

ماهية الطائرات الموجهة عن بعد بين الأصالة والحدثة.

في الحقيقة، تعد الطائرات من حيث المبدأ من الأموال المنقولة (les biens meubles) وفقاً لما استقر عليه الفقه والقضاء في العديد من الدول العربية والأجنبية^(١)، وهو ما تم النص عليه أيضاً في عدة تشريعات عربية يضيق المجال عن ذكرها جميعاً^(٢)، كما نصت عليه تشريعات أجنبية منها المادة

(١) د. علي الكوني، الحجز التحفظي للطائرة في القانون الليبي، بحث بمؤتمر كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، المؤتمر العشرين بعنوان "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢، ص ١١٦٦؛ د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السادس، المجلد الأول "الإيجار والعارية"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، ١٩٩٨، ص ١٣٤؛ د. معن القضاة، مذكرة القانون الجوي، ١٤٣٣هـ، متاح على الموقع الإلكتروني: www.fiflh.com/down؛ د. سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٨٨، ص ٥.

Philippe Rodier, Recherche sur la fonction économique du droit de propriété dans le secteur du transport aérien, Thèse doctorat de l'Université de Toulouse, 11 octobre 2013, sur le site, www.theses.fr/2013tou10054.pdf, p.53; Gabriel Signalet, Responsabilité du fait des choses, sur le site, www.conseil-droitcivil.com/atricle-droit-civil-1003 ; Anthony Bem, La possession de meubles vaut titre de propriété: conditions effets et recoures, 26/06/2010, sur le site, www.legavox.fr/blog/maitre ; Florent Vigny, Timothée Bertrand, Propriété de aéronefs, Fasc945, 3 Janvier 2007, Lexis Nexis SA-2007, sur le site, www.rbm21.com/resources/article001, p.2 ; Cass. ASS, 2 Octobre 2015, N14-14256 ; Cass. Com, 9 Octobre 2012, N11-22023 ; CA de Grenoble, 15 Octobre 2008, N de RG: 11-07-1909 ; CAA de Marseille, 9 Janvier 2007, N03MA02099, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٢) انظر المادة ٥٢ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ والمادة ٥٩ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ والمادة ٤٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ والفصل ١٠ من قانون الطيران المدني التونسي رقم ٥٨ لسنة ١٩٩٩، والمادة ١/٥ من قانون الطيران المدني الاتحادي الإماراتي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١.

L.6121-2 من تقنين النقل الفرنسي الصادر بالأمر رقم ١٣٠٧ لسنة ٢٠١٠ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠^(١).

والطائرات مثل السفن من الأموال تمثل قيمة مالية واقتصادية كبيرة (Une grande valeur économique) وبالتالي أخضعها المشرع في كافة الدول على اختلاف مشاربها القانونية لنظام قانوني خاص في ملكيتها وكذلك في التصرفات التي ترد عليها، إذ يجب أن يتم ذلك بالقيود في سجل خاص^(٢).

وإذا كانت بداية الطائرات الموجهة عن بعد لتحقيق أغراض عسكرية، إلا أن تلك الطائرات أصبحت تستخدم حالياً في العديد من المجالات المدنية والتجارية، فعلى سبيل المثال بدأت شركة علي بابا الصينية "أكبر شركة للبيع بالتجزئة عبر الانترنت في الصين" في تسليم منتجاتها منذ فبراير ٢٠١٤ بواسطة تلك الطائرات، كما بدأت شركة (DHL) للبريد في تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد في توصيل المراسلات في ألمانيا، كما تسعى شركة أمازون للبيع عبر الانترنت لتنفيذ المبيعات عبر تلك الطائرات^(٣)، وقد بدأت عدة شركات أخرى في استخدام الطائرات الموجهة عن بعد في تنفيذ عملياتها المدنية والتجارية ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة، الأمر الذي إلى التعرف على ماهية هذه الطائرات.

وحتى يتحقق هذا المطلب، لا بد وأن يجري المقاربتين الآتيتين: الأولى، تتعلق فيما إذا كانت الطائرة الموجهة عن بعد كمرحلة هوائية أو كآلة ميكانيكية قد حظيت على المستوى الدولي بتنظيم قانوني يلبي متطلبات تشغيلها في المجالين المدني والتجاري، وهذا يدعو بداية إلى دراسة المدلول القانوني للطائرات الموجهة عن بعد قياساً على المدلول القانوني للطائرات التقليدية (الفرع الأول)، والثانية، تتصل بالطيار الموجه عن بعد الذي يحاكي الطائرة من محطة أرضية مستعرضين المتطلبات القانونية التي تشترطها الاتفاقيات الدولية لعمل هذا الطيار، مما يستدعي أفراد معالجة للوضع القانوني للطيار الموجه عن بعد مقارنة بالطيار التقليدي (الفرع الثاني).

^(١)L'Ordonnance n° 2010/1307 du 28 Octobre 2010, available sur le site électronique, www.legifrance.gouv.fr

^(٢) Florent Vigny & Timothée Bertrand, op. cit., p.2 ; Philippe Rodier, op. cit., p.61.

^(٣) انظر مقالة بدون باحث "قواعد جديدة في أمريكا لتسيير الطائرات بدون طيار"، ١٧ فبراير ٢٠١٥، متاح على الموقع: www.bbc.com/arabic

الفرع الأول

المدلول القانوني للطائرات الموجهة عن بعد قياساً

على الطائرات التقليدية.

يتطلب التعرف على المدلول القانوني للطائرة الموجهة عن بعد أن نتعرف قبل كل شيء فيما إذا كانت النصوص القانونية في الاتفاقيات الدولية التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولية قد تناولت التعريف بالطائرة الموجهة عن بعد (أولاً)، ومن ثم لنحدد فيما إذا كانت هذه النصوص قد تعرضت بشكل كافٍ إلى المتطلبات اللازمة لطيران وتشغيل الطائرة الموجهة عن بعد فوق إقليم الدولة (ثانياً).
أولاً- التعريف بالطائرة الموجهة عن بعد.

يعد تعبير الطائرات الموجهة عن بعد ترجمة عربية لمصطلحات أجنبية وردت في مفردات اللغة الفرنسية واللغة الإنجليزية، فجاء في مفردات اللغة الفرنسية استخدام مصطلحات (Les drones et Aéronefs) Télépiloté). فاستخدم الفقه الفرنسي مصطلح (les drones) وهو مصطلح في الأصل أنكلوسكسوني ثم انتشر استخدامه لدى فقهاء القانون الفرنسي^(١)، كما ورد هذا المصطلح في الفرنسية للدلالة على الضجيج الذي تحدثه بعض هذه الطائرات^(٢). وورد مصطلح (Aéronefs Télépiloté) في القانون الفرنسي للدلالة على الطائرات الموجهة عن بعد، حيث جاء في قرارات ١١ أبريل ٢٠١٢ والتي ألغيت بالقرارات الصادرة في ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ والتي تتعلق باستخدام الفضاء الجوي بالطائرات التي تطير بدون شخص على متنها^(٣)، وتم تنفيذ القرارات الأخيرة من أول يناير ٢٠١٦ وفقاً لما قضت به

(١) Yann Rozec, Le marché des drones militaires Toujours florissant, décembre 2013, sur le site, www.monde-diplomatique.fr/2012/12& ; Sébastien Millet, Les drones, nouvelle opportunité ou nouveau risqué pour la sécurité?, sur le site, www.preventica.com/actu ; Michel Asencio, L' utilisation civile des drones – problèmes techniques, operationnels et juridiques, 28 Mars 2008, sur le site, www.frstrategie.org/publications ; Ottavio Marzocchi, les conséquences de l' usage civil des drones sur la protection de la vie privée et des données à caractère personnel, parlement Européen, 2015, p.7, sur le site www.europarl.europa.eu/regdata

(٢) <http://www.jobingenieur.com/transport-logistique/drones-operateurs-logistique.cfm>

(٣) د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣١٠.

المادة ١٢ من قرار ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ المتعلق بتصميم الطائرات المدنية^(١)، وهذه القرارات الملغاة أم النافذة أرست بحق قواعد قانونية ونقطة انطلاق لتنظيم حديث لموضوع الطائرات الموجهة عن بعد، وشكلت جزءاً من موضوع دراستين لنا باللغة الفرنسية عند معالجة موضوع ضجيج الطائرات^(٢).

بينما جاء بمفردات اللغة الإنجليزية استخدام عدة مصطلحات للدلالة على الطائرات بدون طيار، فجاء مصطلح (drones) ثم ظهرت بعد ذلك مختصرات أخرى تدل على الطائرات الموجهة عن بعد، فجاء UAS^(٣)، و UAV^(٤)، و RPA^(٥)، و RPAS^(٦)، وعليه يتضح أن مصطلح (drones) مشترك في مفردات اللغتين الإنجليزية والفرنسية وأصبح مصطلح عالمي^(٧)، وسوف نستخدمه في البحث كما استخدمه بعض رجال الفقه إلى جانب مصطلح الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات بدون طيار^(٨).

وحتى يكون المشهد واضحاً، يتطلب التعريف بالطائرة الموجهة عن بعد قبل كل شيء العودة إلى الاتفاقيات الدولية لمعرفة فيما إذا كان قد تم تعريفها أم لا، ومن ثم

(١) Art. 12 du Arrêté du Décembre 2015, relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités des personnes qui les utilisent.

(٢) Imad Eldin Abdulhay & Adnan Ibrahim Sarhan, A la recherche du fondement de la réparation pour bruit d'avion, publié dans le European Journal of Social Sciences, Volume 54, Issue 2 février 2017, p.182-216; Imad Eldin Abdulhay & Bashar Hikmet Malkawi, De l'efficacité des procédures administratives de la lutte contre les nuisances des avions, accepté de publier dans le Journal Annals of Air and Space Law, 5/3/2017.

(٣) اختصاراً للكلمات التالية Unmanned Aircraft Systems.

(٤) اختصاراً للمصطلحات الآتية Unmanned Aerial Vehicles.

(٥) اختصاراً للتعابير التالية Remotely Piloted Aircraft.

(٦) اختصاراً للكلمات الآتية Remotely Piloted Aircraft Systems.

(٧) Sébastien Millet, op. cit., sur le site, www.preventica.com/actu; Ottavio Marzocchi, op. cit., p.7; Glennon J. Harrison, Unmanned Aircraft Systems (UAS): Manufacturing Trends, 30 January 2013, congressional research service, 7-5700, R42938, sur le site, www.crs.gov et www.fas.org/sgp, p.2.

(٨) د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣١٠-٣١١.

الانتقال إلى بيان الموقف القانوني منها، أي مدى اعتبارها طائرة مثلها مثل الطائرة التقليدية، وأيضاً فيما إذا كانت ستدخل في يوم من الأيام عالم نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، بعد أن دخلت في مجالات أخرى مدنية وتجارية، نتج عنها إشكاليات قانونية متعددة، وبالتالي أفراد قواعد قانونية خاصة بها أم الاكتفاء بالقواعد التي ورت بخصوص الطائرات التقليدية وانطباقها على الطائرات الموجهة عن بعد.

١- تعريف الطائرة الموجهة عن بعد في الاتفاقيات الدولية.

إذا ما أخذنا بعين الاعتبار بروتوكول عام ١٩٢٩ الخاص بتعديل اتفاقية باريس لسنة ١٩١٩ الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية، نرى أن الطائرة الموجهة عن بعد كانت جزءاً من الإطار القانوني لمنظمة الطيران المدني الدولية، حيث نصت المادة ١٥ من البروتوكول المذكور آنفاً على أنه "لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار أن تطير بدون طيار فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بإذن خاص". وبالتدقيق في نص المادة نرى أنها قصدت بشكل صريح لا لبس فيه الطائرات بدون طيار أو الطائرات الموجهة عن بعد.

كما تضمن الملحق السابع من اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو لسنة ١٩٤٤ تعريف للمركبة الهوائية على أنها "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء". هذا التعريف أُستقي من اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ الذي عرفت كلمة "مركبة هوائية" التي تعني بالفرنسية "Aircraft" على أنها (Le mot aéronef désigne tout appareil se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air). هذه المادة تتكلم بشكل عام عن أية آلة تستطيع الطيران برد فعل الهواء، وبما أن الطائرة الموجهة عن بعد تتأثر بحركة طيرانها بفعل ردود الهواء، فعليه ينطبق هذا التعريف على الطائرة الموجهة عن بعد.

وفي سنة ١٩٦٧ تم تقديم تعريف جديد "للمركبة الهوائية" من خلال تعديل الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو حيث نصت المادة ٨ من البروتوكول المذكور على أن "المركبة الهوائية" هي "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض". مع التتويه إلى أن هذه النص قد وسع من مفهوم الطائرة، وأن هذا التوسع يؤدي إلى إدراج الطائرات الموجهة عن بعد ضمن دلالاته القانونية، بل أكثر من ذلك يوضح الملحق السابع

سابق الذكر بأن "أي طائرة يعتزم تشغيلها بدون طيار على متنها تصنف بأنها طائرة غير مأهولة، وتشمل الطائرات الجوية غير المأهولة الطائرات الموجهة عن بعد^(١). وعليه، ووفقاً لهذا التوضيح، فيعد النقل الجوي الدولي الذي تقوم به طائرات موجهة عن بعد وفقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو وبشكل خاص الملحق السابع، هو بلا منازع تقوم به طائرة بالمعنى القانوني للكلمة، وبالتالي يندرج في نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، على الرغم من هذه الاتفاقية قد خلت من أي تعريف لكلمة "الطائرة".

وعليه، نستطيع القول بأن المصطلحات التي استخدمتها الاتفاقيات الدولية تشير إلى الطائرات الموجهة عن بعد هي طائرات تبرمج وتوجه عن بعد يتحكم فيها طيارون متخصصون على الأرض وتحت رقابتهم، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة، وقد تكون مزودة بأجهزة وكاميرات وغير ذلك من التجهيزات لاستخدامها لتحقيق أهداف معينة^(٢)، كما جاء أنها طائرات تطير في الفضاء الجوي بدون قائد على متنها (□ bord)^(٣)، بمعنى أن لا وجود للعنصر البشري في قمرة القيادة يتعامل مباشرة مع الأحداث والتطورات التي تحدث على الطائرة، بل عن بعد يوجه ويقود الطائرة بأفضل التقنيات الالكترونية.

ومن وجهة نظرنا، نرى أن هذه النصوص القانونية تسد بعض الفراغ القانوني في التعرف على ماهية الطائرات الموجهة عن بعد، بيد أنها لا تعد كافية لتنظيم كافة العمليات الناشئة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد التي ستدخل مجال نقل الركاب والبضائع والأمتعة في المستقبل، كما لا تستجيب إلى العديد من المسائل القانونية التي تتعلق بخصوصية تلك الطائرات التي تستخدم بشكل مكثف في العديد من الأنشطة المدنية والتجارية، حيث لم نلاحظ فيها ذلك التعريف الذي يتماشى مع مفهوم الحداثة والتقنيات التي تستخدمها هذه الطائرات في طيرانها وقيادتها عبر تواجد الطيار كشخص طبيعي أو كطيار آلي في برج التحكم أو في غرفة القيادة الآلية أو في محطة أرضية، أضف إلى ذلك أن هذه النصوص لم تقدم الآليات

(١) انظر الملحق السابع من اتفاقية شيكاغو، الفقرتان ٢/٢ و ٣/٢، وكذلك انظر دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (وثيقة الإيكاو رقم 10019 Doc).

(٢) لمزيد من التفاصيل راجع المواقع الالكترونية التالية:

ar.wikipedia.org/wiki/ ; www.aljazerra.net/encyclopedia/2015

(٣) Sébastien Millet, op. cit., sur le site, www.frstrategie.org/publications

القانونية لعمل أجهزة التحكم عن بعد التي تطير من خلالها هذه الطائرات، ودورها وحجيتها القانونية في الإثبات في حال تسبب الطائرة بحادث جوي أو على سطح الأرض وغير ذلك. وعليه، نتمنى أن يبادر المشرع الدولي إلى إدخال تعديلات على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة يعرف من خلالها كل من الطائرة الموجهة عن بعد والآليات القانونية التي تنظم عمل أجهزة التحكم بها والحجية القانونية وغير ذلك من المسائل المتعلقة بماهيتها.

وبعد كل هذا وذاك، نقترح أن تعرف الطائرة الموجهة عن بعد على أنها "مركبة جوية صالحة ومعدة ذاتياً للملاحة الجوية بتوجيه عن بعد بدون طاقم بشري على متنها، وتستخدم القدرة الجوية الديناميكية التي تسمح لها برفع المركبة في الهواء". هذا التعريف يشكل منطلقاً للتعرف على الموقف القانوني والعملي من الطائرات الموجهة عن بعد، وبالتالي فيما إذا كانت سترد على الدعوات التي أطلقتها صناعة النقل الجوي للدخول في عمليات نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع مستقبلاً.

٢- الموقف القانوني والعملي من الطائرات الموجهة عن بعد.

بموجب الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤، نرى أن الطائرات الموجهة عن بعد هي نوع من الطائرات بدون طيار، كما أن جميع الطائرات بدون طيار، سواء كانت موجهة عن بعد أو مستقلة تماماً بحركتها الذاتية أو تدار بناءً على برمجيات أو توليفات من محطة أرضية، تخضع لأحكام المادة ٨ من اتفاقية شيكاغو^(١)، وبالتالي ليس من الصعب من وجهة نظرنا في عالم اليوم الذي يتسم بالقدرات الخارقة للتقنيات الالكترونية التي جعلت من المستحيل أمراً ممكناً أن نوجه ونسيطر على الطائرة وهي في الجو من غرفة التحكم على الأرض.

وعلى خلاف هذا الرأي، يقول آخرون إن المدة التي أعطيت لكي تصبح الطائرات بدون طيار حقيقة لا يمكن تحقيقها، لأن هذه الطائرات لا تقبل القيادة عن بعد لأسباب تتعلق بضعفها من جهة، ومن جهة أخرى بعدم تجاوبها مع متطلبات القيادة عن بعد، وأخيراً مسألة الأمان. ويضيف بأنه يمكن أن يحدث خطأين أو ثلاثة أخطاء بشرية في السنة عندما نكون بصدد طائرات تقليدية، ولكن مع تطبيق نظام الطائرات الموجهة عن بعد يمكن أن تكون لدينا ١٠٠ حادث في السنة إذا لم يجد

(١) الملحق السابع لاتفاقية الطيران المدني الدولي: علامات جنسية وتسجيل الطائرات، الطبعة السادسة، ٢٠١٠.

الطاقم في غرفة التحكم الحل السريع لمشكلة قد تحدث على متن الطائرة. فقائد الطائرة هو عامل الأمان الأكثر الأهمية في الملاحة الجوية^(١). ويدفع صاحب هذا الرأي بالحجج التي تظهر صعوبة استخدام الطائرات بدون طيار قائلاً "بأنه عندما وضعت الطائرة الحديثة في الخدمة، أعتقدنا أن الحوادث ستكون صفر لأن نظام الطيار الآلي في الطائرة قادر على تصحيح الأخطاء البشرية، ولكن الحقيقة لم تكن كذلك، على الرغم من أن الخطر قد تناقص بيد أنه لم يصل أبداً إلى الصفر، وأننا بحاجة دائماً إلى تقنيات الكترونية وإلى تدخل العنصر البشري في آن واحد. كما أنه من السهل إدارة طائرة واحدة بدون طيار في الجو، لكن سيكون من الصعب جداً إدارة ٥٠٠٠ طائرة بدون طيار في وقت واحد. إنه عمل معقد"^(٢).

وبرأيها، صحيح أن العامل النفسي للركاب والمسافرين هو الأهم في الصعود على طائرة لا يتواجد على متنها قائد أو طيار بشري، يأمنونه على حياتهم، خصوصاً مع الرهبة الموجودة عن السفر بالطائرة، لكن الأمور تغيرت، فمنذ ٣٠ سنة لم يكن من السهل إقناع الناس بأخذ مترو أو قطار يدار الكترونياً، أي بدون سائق، إلا أن ذلك تحقق في النهاية وأن ملايين الأشخاص يومياً يأخذون وسائل النقل هذه دون حوادث تذكر في العديد من دول العالم. كما حان الوقت لأن يتذوق الناس طعم الطائرات بدون قائد أو سائق على متنها وإنما يكون القائد موجود في محطة أرضية يحاكي الطائرة لحظة بلحظة، ناهيك على أن الطيار الآلي في الطائرات التقليدية قد حد كثيراً من تدخل العنصر البشري الموجود في قمرة القيادة، الأمر الذي انعكس بشكل جلي على الإقلال من الأخطاء البشرية التي يرتكبها طاقم الطائرة. فالتكنولوجيا المتطورة قدمت لنا خدمات جلييلة في مجالات عدة، وأعتقد أن هناك العديد من الأشخاص على أهبة الاستعداد لها للتأقلم مع عالم الطائرات بدون طيار أو الطائرات الموجهة عن بعد. وعليه ننتهي على ما قامت به منظمة الطيران المدني الدولي من محاولة إدماج نظام الطائرات الموجهة عن بعد في قواعدها الدولية ونتمنى عليها أن تستمر في تطوير هذه القواعد بما يتماشى مع روح العصر

(1) Michel Polacco, Y aura-t-il un jour pas de pilote dans l'avion ? Article publié sur le site :

<http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20150616.OBS0923/y-aura-t-il-un-jour-pas-de-pilote-dans-l-avion.html>

(٢) المرجع السابق.

والتطورات التكنولوجية وتسخيرها في خدمة البشرية. بيد أن السؤال الذي يطرح يتجلى بمعرفة المتطلبات القانونية اللازمة لاستخدام الطائرة الموجهة عن بعد؟
ثانياً - المتطلبات اللازمة لطيران الطائرة الموجهة عن بعد.

إن التعرف على المتطلبات اللازمة لطيران الطائرة الموجهة عن بعد يتطلب بداية الإحاطة بالمتطلبات التي تنص عليها اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤، قبل الانتقال إلى مناقشة مدى اعتبار الطائرات الموجهة عن بعد طائرات بالمعنى القانوني للكلمة.

١- متطلبات اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤.

نقضي المادة ٨ المعنونة ب "الطائرات التي تطير بدون طيار" من اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ على أنه "لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أو تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط الترخيص، وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية". في الحقيقة لقد جاء هذا النص متكاملًا إذ لم يترك أي لبس حول متطلبات تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، ويعتبر هذا تطوراً يشهد له في تنظيم استخدام الطائرات الموجهة عن بعد، إلا أنه وفي مطلق الأحوال يجب ألا تشكل الطائرات بدون طيار مثلها مثل الطائرات المأهولة خطراً على الأشخاص والممتلكات والمركبات والسفن.

وفي الحقيقة لقد تضررت بعض الدول ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة من الاستخدام العشوائي للطائرات الموجهة عن بعد، حيث تسببت إحدى الطائرات في تعطيل الملاحة الجوية بمطار دبي لمدة ٥٥ دقيقة في ٢٣ يناير ٢٠١٥ مما ترتب عليه حدوث أضرار جسيمة لشركات الطيران نتيجة التأخر في الرحلات ونقل بعضها إلى مطارات أخرى في الدولة مع ما يترتب على ذلك من أضرار بالمسافرين وأمتعتهم وبضائعهم^(١). ومن أجل ذلك أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات قراراً بالزام تسجيل كل الطائرات بدون طيار وطائرات التحكم عن بُعد التي يستخدمها الأفراد لأغراض ترفيهية بغض النظر عن وزن الطائرة،

(١) على الموقع: arabic.arabianbusiness.com على الموقع: aitnews.com نقلاً عن د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣٢٣.

وبدأ تنفيذ القرار من أول فبراير ٢٠١٦^(١)، ويخضع المخالف لتلك التعليمات لما من عقوبات في المادتين ٦٩ ، ٧٠ من قانون الطيران المدني الاتحادي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١، ويتم التسجيل إلكترونياً بدون رسوم بعد استيفاء الأوراق المطلوبة^(٢). هذه الإجراءات الإدارية التي اتخذتها هيئة الطيران المدني الإماراتية تتناغم مع متطلبات تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد من حيث التسجيل.

وعليه، فإن الإلزام بتسجيل الطائرات الموجهة عن بعد شأن نحته العديد من الدول، نذكر منها على سبيل المثال فرنسا^٣ والولايات المتحدة الأمريكية^(٤)، ولا

(١) راجع موقع الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتية: www.gcaa.gov.ae/ar/pages

(٢) د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣٢٣.

(٣) وفقاً للمادة ٢/٥ من القرار الصادر في ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها، يجب على كل طائرة تطير بدون طيار الحصول على ترخيص بموجب القرار وتقديم المستندات مع طلب تحت شكل رقمي، وتتولى وزارة الطيران المدني إعطاء الموافقة على الترخيص لمدة سنة على الأقل بالشروط المحددة في القرار تحت التحفظ بضمان سلامة الأشخاص ومطابقة الشروط الفنية التي تحددها وزارة الطيران المدني وفق ما جاء بالمادة السابعة من قرار ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها، وأصبح التسجيل إجبارياً من أول يناير ٢٠١٦ وفقاً لما جاء بالقرار Art. 12 du Arrêté du 17 Décembre 2015, relatif à la conception des) aéronefs civiler qui circulent sans personne á bord, aux conditions de leur .(employ aux capacités des personnes qui les utilisent

(٤) وفقاً لقواعد تسجيل الطائرات بدون طيار الصادرة عن إدارة الطيران الفيدرالي (Federal Aviation Administration) FAA والتي بدء نفاذها من ٢١ ديسمبر ٢٠١٥، يجب التسجيل الإلزامي (obligatoire) للطائرات بدون طيار بأنظمة كاميرات جوية، وعلى المالكين للطائرات الموجهة عن بعد أو المشغلين لها ضمان الالتزام بالتسجيل (obligation d'enregistrement) للطائرات المدنية بدون طيار، ويتم التسجيل حتى قبل ١٩ فبراير ٢٠١٦، ومن يقوم بالقيود قبل ٢١ يناير ٢٠١٦ يعفى من مصاريف التسجيل وقدرها خمسة دولارات، ويتم القيد لمدة ثلاث سنوات، وذكرت إدارة الطيران الفيدرالي أنه تم تسجيل ١٠.٠٠٠ طائرة بدون طيار في يوم واحد بعد السماح بالتسجيل الإلزامي، ووصل عدد المسجلين لدى الإدارة ٣٠٠.٠٠٠ خلال ثلاثين يوم

Samuel Gibbs, près de 300000 civils des drones inscrit dans les 30 Jours, le 26/01/2016, sur le site, allcompanies.website ; Adrian Branco, États unis: Tous les drones devront avoir une plaque d'immatriculation, le 15/12/2015, sur le site, hightech.bfmtv.com/produit ; Yalan Zhang, la réglementation des drones civils face à la sécurité publique, le 30 Décembre 2015, sur le site, droitdu.net/2015/12.

تختلف شروط تسجيل الطائرات الموجهة عن بعد كثيراً من دولة إلى دولة أخرى^(١)، وإنما يكمن الاختلاف برأينا في نظرة كل دولة عضو في منظمة الطيران المدني الدولي في اعتبار هذه الطائرات هي طائرات بالمفهوم القانوني الذي ينطبق على الطائرات التقليدية.

٢- مدى اعتبار الطائرات الموجهة عن بعد طائرات بالمعنى القانوني للطائرات التقليدية.

لدى الرجوع إلى اتفاقية شيكاغو التي تشترط على الطائرات وجوب الحصول على ترخيص خاص من أجل الطيران فوق إقليم دولة متعاقدة، فإن استخدام وتشغيل الطائرات الموجهة عن بعد لا يمكن توقعه في ضوء الترخيص الخاص المشار إليه لخط جوي دولي منتظم اقتضاءً لأحكام المادة ٦ من الاتفاقية المذكورة التي تنص على أنه "لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الأذن أو الترخيص". بيد أن تعريفنا للطائرة الموجهة عن بعد بأنها

(١) في فرنسا مثلاً يشترط لتسجيل الطائرات الموجهة عن بعد والحصول على الترخيص وفق المتطلبات التالية:

- ١- شهادة بصلاحية navigabilité الطائرة بالطيران.
 - ٢- شهادة ملكية الطائرة أو استغلالها.
 - ٣- وزن الطائرة ما بين ٢٥٠ جرام حتى ٢٥ كيلوجرام.
 - ٤- أن يبلغ عمر الطيار ١٣ سنة أو أكثر.
 - ٥- شهادة بالتأمين على الطائرة ضد المخاطر والأضرار التي قد تسببها.
 - ٦- رخصة الطيران للطيار معتمدة من الجهات المختصة.
- ومتى توافرت الشروط السابقة يتم منح الترخيص بالطيران به رقم القيد بالسجل الخاص والذي يجب كتابته بعلامة واضحة *clairement marqué* على جسم الطائرة. لمزيد من التفاصيل راجع:

Cédric Leboeuf, surveillance par drones et collect de données, le 04/11/2015, sur le site, <http://humanseahypotheses.org/382> ; Adrian Branco, op. cit., ; Olivier Deneuvis, synthèse de arrêtés du 17 Décembre 2015, le 30 Décembre 2015, sur le site, aerofilms.fr/blog ; Samuel Gibbs, op. cit., sur le site, allcompanies.website ; Guide d' utilisation de drone pour pilote amateur, op. cit., pp. 18-20 ; Dominique David & Jean Panhaleux, ; les drones civils, enjeux et perspectives, Octobre 2015, CGEDD, sur le site, www.ladocumentationfrancaise.fr/var, p.23 ; Ottavio Marzocchi, op. cit., p.16.

"مركبة جوية صالحة ومعدة ذاتياً للملاحة الجوية بتوجيه عن بعد بدون طاقم بشري على متنها، وتستخدم القدرة الجوية الديناميكية التي تسمح لها برفع المركبة في الهواء"، وأن الترخيص الخاص لخط جوي منتظم يتخذ عادة شكل اتفاق ثنائي تتبادل بموجبه الدول حقوق الحركة الجوية، يسمح بأن نعتبر الطائرات الموجهة عن بعد وفقاً لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ هي طائرات بالمعنى القانوني للكلمة. وعليه، نستطيع القول بأن الترخيص الخاص المطلوب لطيران الطائرات التي تطير بدون طيار فوق إقليم دولة أخرى بمقتضى المادة ٨ من اتفاقية شيكاغو مماثل للترخيص من خلال اتفاق ثنائي خاص أو غيره المطلوب فوق إقليم دولة أخرى أو الهبوط فيه من قبل طائرات الدولة^(١)، بموجب المادة ٣ من ذات الاتفاقية^(٢).

وبالمقابل، نرى انطباق الشروط الخاصة باتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطائرات التقليدية بالقدر نفسه على الطائرات الموجهة عن بعد المخصصة للملاحة الجوية، سواء الملاحة الداخلية وسواء الملاحة الدولية. وعليه، فإن الطائرات الموجهة عن بعد، مثل الطائرات التقليدية، يجب أن تمتثل لأوامر الهبوط والإقلاع واللوائح الأخرى التي تصدرها الدولة التي تطير فوق إقليمها وفقاً للمادة ٣ مكرر من الاتفاقية، وتعمل طبقاً لقواعد الجو المنصوص عليها في المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو، وتُفتح لاستعمالها المطارات دون أي تمييز بينها وبين أية طائرات أخرى بمقتضى المادة ١٥ من الاتفاقية، وتحمل علم جنسية الدولة المسجلة فيها المطلوبة بموجب المادة ٢٠ من الاتفاقية، كما تحمل الوثائق والمستندات التي تقتضيها المادة ٢٩ من الاتفاقية، وأن تكون حائزة على شهادة صلاحية الطيران صادرة ومعتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة توفيقاً مع المادة ٣١ من اتفاقية شيكاغو^(٣).

(١) تعرف المادة ٣/ب من اتفاقية شيكاغو طائرات الدولة بأنها "الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة".

(٢) تقضي المادة ٣/ج من اتفاقية شيكاغو على الآتي "لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره، وطبقاً لشروط ذلك الترخيص".

(٣) على الرغم من أن المادة ٣١ من اتفاقية شيكاغو تنطبق على الطائرات الموجهة عن بعد المخصصة للملاحة الجوية الدولية، إلا أن ثمة فوارق واعتبارات خاصة تبرز للعيان من حيث اعتماد الطراز والصلاحية لهذه الطائرات، وكذلك محطة القيادة عن بعد ونظم الطائرات الموجهة عن بعد كنظام كامل، مقابل اعتماد الطراز والصلاحية للطيران فيما يخص الطائرات التقليدية التي يتواجد على متنها طيار يتولى قيادتها. هذه النظم السابقة الذكر يتم معالجتها من قبل دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (موجهة عن بعد) بعد الآتي:

RPAS Manual (ICAO Doc 10019), Chapter 4.

وفيما يخص الطائرات الموجهة عن بعد غير المخصصة للأغراض التجارية، نرى أن الاتفاقيات الدولية لم تتطرق إلى الاستخدامات المتعددة لهذه الطائرات وما تسببه من إشكالات قانونية خصوصاً بالنسبة للطائرات التقليدية التي تقترب من الهبوط والإقلاع من المطارات المدنية، وهذا فراغ تشريعي دولي، ونقترح على المشرع الدولي إصدار ملاحق للاتفاقيات ذات الصلة بالطائرات الموجهة عن بعد كأن "تمنع استخدام أو ممارسة أية أنشطة من قبل هذه الطائرات في محيط ٥ كم من المطارات المدنية المخصصة لعمليات نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع. كما يجب أن تفرض على هذه الطائرات الالتزام بالطيران على مدى الرؤية الأفقية والعامودية، وبعيداً عن المباني والأحياء السكنية، وعن التجمعات والممتلكات العامة والخاصة، وعدم الطيران ليلاً، مع ضرورة عدم تزويد هذه الطائرات بأي نوع من أنواع الكاميرات أو أجهزة الإسقاط أو الليزر حفاظاً على الخصوصية العامة والخاصة للدولة والأفراد، ما لم يكن مرخص لها من قبل السلطات المعنية" وذلك على غرار ما فعلته بعض الدول ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة التي أقرت قواعد خاصة باستخدام الطائرات الموجهة عن بعد^(١)، تتشابه إلى حد كبير مع اللوائح الفرنسية والأمريكية^١.

- (١) وفقاً للتعليمات الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني بالإمارات والمتاحة على موقع الهيئة، يجب الالتزام بالتعليمات التالية لتشغيل الطائرات بدون طيار أو طائرات التحكم عن بُعد:
- ١- يجب تسجيل المستغل والطائرة لدى الهيئة العامة للطيران المدني.
 - ٢- عدم استخدام الطائرات في نطاق ٥ كيلومتر من المطارات أو مواقع إقلاع أو هبوط طائرات الهليكوبتر.
 - ٣- عدم جواز استعمال أي كاميرات تصوير أو النقاط صور إلا بتصريح خاص من الهيئة.
 - ٤- عدم جواز تجهيز الطائرات بأجهزة إسقاط.
 - ٥- أن يتم الطيران في مدى الرؤية البصرية للمستخدم أو المشغل مع الالتزام بالألا يتجاوز الارتفاع ٤٠٠ قدم (١٢٠ متر تقريباً) فوق سطح الأرض.
 - ٦- أن يتم الاستخدام للطائرات نهاراً أو في الطقس الصحو فقط.
 - ٧- يتم استخدام الطائرات لأغراض الترفيه فقط وليس لأغراض تجارية بالنسبة للاستعمال الخاص، ويجوز الاستخدام التجاري أو غير التجاري للطائرات بدون طيار بعد التسجيل والحصول على الموافقة التشغيلية لكل عملية قبل بدء التشغيل.
 - ٨- التأكد من صيانة الطائرة مع فحص الحالة قبل الطيران.
 - ٩- عدم الطيران بالقرب من أي مباني أو منازل أو أفراد أو ممتلكات خاصة. لمزيد من المعلومات راجع راجع موقع الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتية:

www.gcaa.gov.ae/ar/pages

كما نقترح أيضاً على المشرع الدولي "إفراد نصوص قانونية خاصة بقيادة الطائرات من خلال الطيار الموجه عن بعد مع تحديد المهام الموكلة إليه بالمقارنة مع ما أفرد من نصوص تخص الطيار التقليدي مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصية الطيار الموجه عن بعد". هذا الاقتراح يأتي في ضوء الاستعدادات لدخول الطائرات الموجهة عن بعد ميدان النقل للبضائع والأشخاص والأمتعة مستقبلاً، ميدان ينتظره بشغف الكثير من المهتمين بعالم النقل الجوي، الأمر الذي يدعو إلى التعرف على الوضع القانوني للطيار الذي يقود الطائرة من محطة أرضية أو من خلال طيار آلي أيضاً موجود في هذه المحطة.

الفرع الثاني

الوضع القانوني للطيار الموجه عن بعد مقارنة بالطيار التقليدي.

على الرغم من أن المادة ٨ من اتفاقية شيكاغو تقتضي بضرورة الحصول على ترخيص خاص للطائرات التي تطير بدون طيار، أي الطائرات الموجهة عن بعد، إلا أن هذه الاتفاقية تعامل هذه الطائرات معاملة متميزة عن معاملة الطائرات التقليدية التي يقودها طيار من وجهتين رئيسيتين، مما يتطلب أن نتطرق إلى القواعد القانونية التي تنظم استخدام الطيار الموجه للطائرة عن بعد من محطة أرضية أو من خلال طيار آلي (Robot) (أولاً)، ومن ثم التعرض إلى مسألة الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيار الموجه للطائرة عن بعد (ثانياً).

أولاً- القواعد القانونية الناظمة للطيار الموجه عن بعد.

إن التعرض إلى القواعد القانونية التي تنظم عمل الطيار الموجه للطائرة عن بعد يستدعي التعرف عليه من وجهة نظر اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، إذ أن الصياغة البسيطة والسهلة للمادة ٨ سابقة الذكر من ذات الاتفاقية يفهم منها أنها تشمل كل من الطائرات التي تطير بدون طيار، كما تشملان الطائرات الموجهة عن بعد، أي الموجهة من الأرض عبر إشارات اللاسلكي أو من خلال الطيار الآلي (Robot). بيد أن الطيار الذي يقود الطائرة من بعد سواء بالتدخل المباشر أم

١٠- يشترط لتشغيل الطائرات التي تزيد على ٥ كيلوجرام أو تعمل بواسطة الوقود أن يتم تشغيل في نادي رياضي معتمد.

١١- الحد الأدنى لمشغل الطائرات التي تزيد على ٢٥ كيلوجرام هو ٢١ عاماً.

(١) للتعلم أكثر بالتعليمات الأمريكية والفرنسية انظر د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣٢٤ و ٣٢٦.

بالتدخل غير المباشر، لا يعتبر طياراً بالمفهوم التقليدي للمصطلح^(١) استناداً لمضمون المادة ٣٢ من ذات الاتفاقية التي تنص على ما يلي "يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيه الطائرة".

وإذا كانت هاتان المادتين قد فُسرتا بأن الطيارين الموجهين عن بعد اللذين يقودون الطائرات عن بعد ليس لديهم الكفاءات اللازمة لتغطية كافة عمليات ونظم الطائرات الموجهة عن بعد، فقد تمت المبادرة من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي إلى تعديل الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو في عام ٢٠١٢ ليكون التعديل رقم ٤٣ عبر إدراج قواعد قياسية تلزم بأن يكون الطيارون عن بعد اللذين يقودون الطائرات الموجهة عن بعد مجازين بطريقة تتسق مع الملحق الأول من هذه الاتفاقية الذي يتكلم عن إجازة العاملين على متن الطائرات^(٢)، إلا أن هذه القواعد القياسية للترخيص والإجازة لم ترى النور حتى تاريخه^(٣).

وبناءً على ما سبق، يطرح التساؤل ماذا ينطبق على الطيارين عن بعد من أحكام ريثما تصدر القواعد القياسية؟ هل الأحكام النازمة لعمل الطيارين المتواجدين على متن الطائرات التقليدية تنطبق على الطيارين الموجهين عن بعد؟ وإذا كان الجواب نعم، فإن ذلك منتقد لأن عمل هؤلاء الطيارين يختلف إلى حد كبير عن عمل الطيارين التقليديين، حيث يحاكي الطيارون الموجهين عن بعد نظم تقنية والكترونية شديدة التعقيد وأن أي تصرف قد يؤدي إلى نتائج خطيرة بالنسبة للطائرة ومن على متنها من أشخاص وأمتعة وبضائع كما بالنسبة إلى سطح الأرض، حيث يعملون في قمرة قيادة إن صحت التسمية بعيدة كل البعد عن القمرة الحقيقية للطائرة، وأن ردود أفعال الطائرة قد لا يرونها ولا يتحسسونها كما يتحسسها الطيار التقليدي، وبالتالي

(١) يُعرف الطيار عن بعد أو الطيار الموجه عن بعد بأنه "أ: شخص كلفه المشغل بالمهام الأساسية لتشغيل طائرة موجهة عن بعد ويعالج مفاتيح السيطرة على الطيران، على النحو الملائم، خلال وقت الطيران". هذا التعريف مستقى من وثيقة الإيكاو الآتية:

Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, AN/507 (1 st ed., hereinafter "RPAS Manual (ICAO Doc 10019) 2015.

(٢) الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي: قواعد الجو، المرفق رقم ٤ الخاص بنظم الطائرات الموجهة عن بعد، الفقرة ٢-٣، الطبعة ٦، ٢٠١٢.

(٣) RPAS Manual (ICAO Doc 10019), supra note 7, at para. 1.3.12 (Note 1).

نقترح "أن يحوز الطيارون الموجهون عن بعد على شهادات أهلية خاصة بقيادة الطائرات الموجهة عن بعد، وأن يتم إخضاعهم لدورات تأهيلية على غرار الطيارين التقليديين من أجل تجديد شهادات أهليتهم بحيث يحافظون على مستوى عالٍ من التأهيل يتناسب مع متطلبات قيادة هذه الطائرات، كما تم بالنسبة للطيارين التقليديين حيث يخضعون إلى دورات تأهيلية على محاكاة تقنية وكأنهم يقودون طائرات حقيقية في الأجواء"، مما يستدعي أن نبحث في موضوع الاعتراف بالشهادات المطلوبة من الطيار الموجه عن بعد والتي تؤهله لقيادة مثل هذا النوع من الطائرات.

ثانياً - الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيار الموجه عن بعد.

إن مناقشة الاعتراف بالشهادات المطلوبة لإجازة عمل الطيار الموجه عن بعد تقتضي الرجوع إلى اتفاقية شيكاغو، وذلك قبل بيان المستند القانوني لمثل هذا الاعتراف من قبل الدول التي يتم من خلالها تشغيل هذه الطائرات.

١ - الاعتراف بالشهادات من قبل اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤.

بالعودة إلى نص المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ نرى أنه لا يمكن القول بأي حال من الأحوال أن هذه المادة تميز بين معاملة الطائرات الموجهة عن بعد وبين معاملة الطائرات التقليدية التي يقودها طيار من حيث الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطاقم ورخص تشغيل الطائرة فيما بين الدول، حيث تنص المادة المذكورة من اتفاقية شيكاغو على أنه "تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدول المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية".

في الحقيقة لقد وضعت هذه المادة في النصف الأول من القرن الماضي عندما لم يكن لأحد توقع ظهور الطائرات بدون طيار، وبالتالي أراد المشرع منها الطائرات التقليدية، وبالتحديد الاعتراف بشهادات الطيارين التقليديين، وبناءً عليه، لا يوجد حتى تاريخه أي نص قانوني يتطرق إلى الاعتراف بشهادات الطيارين عن بعد، إلا أن القراءة المتأنية للمادة سألقة الذكر يُمكن من الركون إليها من أجل أن يبادر المشرع الدولي إلى وضع قواعد دولية خاصة بالاعتراف بشهادات الطيارين

عن بعد لكي يتمكن هؤلاء من الحصول على هذه الشهادات ومن ثم الاعتراف بها من قبل الدول لتؤهلهم قيادة هذه الطائرات. وإذا تم ذلك سيعد تطوراً في التشريع الدولي يلبي استخدام الطائرات الموجهة عن بعد، الأمر الذي يؤدي إلى البحث عن المستند القانوني للاعتراف بشهادات الطيارين عن بعد.

٢- المستند القانوني للاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيارين عن بعد.

وبالعودة إلى نص المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو، نرى أن مصطلح "شهادات الأهلية والرخص" الوارد فيها يستهدف على وجه التحديد الشهادات والرخص الواجب توافرها في الطيارين وأفراد الطاقم على متن الطائرات بمقتضى المادة ٣٢ من ذات الاتفاقية، وعليه، وبما أن "الطيار الموجه عن بعد الذي يقود الطائرة"، الذي سبق مناقشته، لا يعد "قائداً للطائرة" وفقاً للمعنى الوارد في المادة ٣٢ المذكورة آنفاً، وأن ضرورة الاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص بين الدول المنصوص عليها في المادة ٣٣ من نفس الاتفاقية، لا يشمل الشهادات والرخص المطلوبة من الطيارين الموجهين عن بعد.

وفي هذا المقام، نود الإشارة إلى قرار الجمعية العمومية للإيكاوا رقم ١٢/٣٨، المتعلق بالبيان الموحد لسياسات الإيكاوا المستمرة وممارستها المتصلة بالملاحة الجوية، المرفق (ج) الخاص بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات أطقم قيادة الطائرات الذي ينص على أنه "يجب على الدول الأعضاء أن تعترف بالشهادات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة الأعضاء التي سجلت الطائرة فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها بما في ذلك الهبوط فيها والإقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بفئات معينة من الطائرات أو طواقم قيادة الطائرات".

وبالرجوع إلى إجازة شهادات الطيارين التي يتطلبها الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو بطريقة التي تتوافق مع الأحكام التي يتطلبها أيضاً الملحق الأول، إلا أن القواعد القياسية ذات الصلة بإصدار الشهادات والإجازات التي لم تصدر حتى تاريخه كما سبقت الإشارة إلى ذلك، الأمر الذي يثير مسألة فيما إذا كان المرفق (ج) بالقرار رقم ١٢/٣٨ يطلب من الدول المتعاقدة المبادرة بالاعتراف بالشهادات والإجازة للطيارين الموجهين عن بعد الصادرة عن الدولة الصادرة عنها الشهادة، ريثما يبدأ سريان القواعد القياسية للملحق الأول الذي يتم إعداده. تتجلى الإجابة

ببساطة بكلمة لا، حسب ما هو وارد في المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو التي تشير إلى شهادات وإجازات الطيارين الذين يعملون على طائرات تقليدية، والمستخدم أيضاً في المرفق رقم (ج) بالقرار ١٢/٣٨، فإن المادة ٣٢ من ذات الاتفاقية ترتبط بالطيارين التقليديين أيضاً وليس بالطيارين الذين يقودون طائرات عن بعد.

وعليه، يمكن القول بأن التفويض الوارد بالقرار رقم ١٢/٣٨ والخاص بالاعتراف المتبادل بالشهادات والإجازات الخاصة بالطيارين بين الدول المتعاقدة في الاتفاقية في غياب قواعد قياسية للإيكوا، لا يشمل بالضرورة الشهادات والإجازات الخاصة بالطيارين عن بعد. وبناءً على ذلك، فإن اعتماد قاعدة قياسية معينة من قبل منظمة الطيران المدني للاعتراف المتبادل، كذلك الخاصة بشهادات المشغل الجوي الواردة في الملحق السادس، ولتراخيص الضجيج المدونة في الملحق السادس عشر^(١)، قد يكون من الصواب الطلب من الدول المتعاقدة على الاتفاقية المبادرة بالاعتراف بشهادات وإجازات الطيارين الموجهين عن بعد الصادرة أو المصادق عليها من دولة متعاقدة أخرى^(٢)، الأمر الذي يؤدي إلى حل الإشكاليات المتعلقة بشهادات وإجازات الطيارين من بعد ومقاربتها من شهادات وإجازات الطيارين التقليديين، لنقطع بذلك المسافة التي تفصل عن القرب من استخدام هذه الطائرات في مجال نقل البضائع وحتى الأشخاص مستقبلاً، مما يستدعي الانتقال بعد ذلك إلى معالجة أحكام المسؤولية الناجمة عن استخدام وتشغيل الطائرات الموجهة عن بعد

(١) لمزيد من التفاصيل راجع الملحق السادس من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني وعلى وجه الخصوص تشغيل الطائرات، الجزء الأول: النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات - الفقرة ١/٢/٢/٤، الطبعة السابعة ٢٠١٤، والذي ينص على أنه "يجب على الدول المتعاقدة أن تقر بصلاحيته شهادة المشغل الجوي التي أصدرتها دولة متعاقدة أخرى ما دامت شروط إصدار الشهادة مساوية على الأقل للقواعد ذات الصلة المحددة في الملحق التاسع عشر". وكذلك انظر الملحق السادس عشر من ذات الاتفاقية: حماية البيئة، المجلد الأول: ضجيج الطائرات، الفقرة ٨/١، الطبعة السابعة ٢٠١٤، حيث تقرر هذه الفقرة على أنه "تُعترف الدول المتعاقدة بأي ترخيص للضجيج ساري المفعول صادر عن دولة متعاقدة أخرى شريطة أن تكون الشروط التي منح الترخيص بموجبها معادلة على الأقل للمعايير المنطبقة المحددة في هذا الملحق".

(٢) راجع RPAS Manual (ICAO Doc 10019), supra note 7, at para. 1.3.12 (Note 1)، التي تنص على أنه "لم توضع بعد قواعد قياسية للترخيص والإجازة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد. وبناءً على ذلك، وحتى يتم إصدار هذه القواعد القياسية، فإن أي ترخيص وإجازة صادرة عن دولة لا حاجة لاعتبارهما تلقائياً ممتثلين للقواعد والتوصيات الدولية للملاحق ذات الصلة، بما في ذلك الملاحق الأول والسادس والثامن، إلى أن يتم وضع القواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد".

في الاتفاقيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، معالجة يتشوق إليها كل المهتمين بصناعة النقل الجوي التي تنتسح يوماً بعد يوم، في عالم يشغله أمن وسلامة الطيران بالإضافة إلى الجانب القانوني والاقتصادي.

المبحث الثاني

أحكام المسؤولية الناظمة للطائرات الموجهة عن بعد

بين التمايز والخاصية.

في الحقيقة، يحكم المسؤولية الدولية الخاصة بالطيران الدولي في الوقت الحاضر نظامان قانونيان دوليان منفصلان ومتمايزان عن بعضهما البعض. الأول يخص الركاب وأمتعتهم، والثاني يتعلق بالبضائع. هذه المسؤولية تنظمها اتفاقيتان، هما: الأولى، اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، التي كانت الغاية من وضعها تحديث أحكام معاهدة وارسو لسنة ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وما تبعها من اتفاقيات وبرتوكولات ووثائق ذات صلة بهذا المواضيع^(١)، في اتفاقية واحدة جامعة مانعة^(٢)، بيد أن العمل باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لا يعني إلغاءً مباشراً لاتفاقية وارسو^(٣)، والثانية، تنظمها اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالطرف الثالث على سطح الأرض من وفاة أو إصابة جسدية

(١) بالإضافة إلى القواعد القانونية التي تضمنتها اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المشار إليها سابقاً، وضعت مجموعة من الوثائق تخص هذه الاتفاقية والتي تشمل كلاً من البرتوكول المتعلق بتعديل هذه الاتفاقية الموقع بتاريخ ٢٨/٩/١٩٥٥، الذي أطلق عليه تسمية تسمية بروتوكول لاهاي التطبيق في ١/٨/١٩٦٣)، والبرتوكول الإضافي رقم ١ الموقع في مونتريال بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥، والاتفاقية المكملة لسنة ١٩٦١ التي سميت باتفاقية غوادالاخارا (دخلت حيز التطبيق في ١/٨/١٩٦٣)، والبرتوكول الإضافي رقم ٢ المسمى ببروتوكول لاهاي بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥، وبرتوكول مونتريال رقم ٤ بتاريخ ٢٥/٩/١٩٧٥ الذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ ١٤/٦/١٩٩٨.

(٢) Michael Midel, The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air, History and New Montreal Convention of 28 May 1999, Annals of Air Space Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Vol. XXIV, 1999, p.173.

(٣) أحمد بن ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٦٦. وفي هذا الصدد، يكفي في الرحلات الجوية الدولية أن يكون طرف من أطراف النزاع دولة قد صادقت على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لكي تعطي الأولوية للاتفاقية في التطبيق طبقاً للمادة ٢/٢٢ من هذه الاتفاقية.

بأذى أو من تلف في الممتلكات، والتي تم تعديلها بموجب بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ بشكل جماعي^(١)، مع التتويه إلى أن المسؤولية الناجمة عن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد متشعبة، فهي تشمل المسؤولية المدنية، كما تشمل المسؤولية الجنائية^(٢)، إضافة إلى المسؤولية الإدارية^(٣)، وأنها سنقصرها فقط على

(١) لقد كان لبروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥ الفضل في تحديث نظام المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض بطرف ثالث عبر زيادة حدود المسؤولية، لكنه لم يتطرق للأحكام الموضوعية لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ تاركاً ذلك للاتفاقية نفسها، خاصة تلك المتصلة بانطباق الاتفاقية بالنسبة للجزء الأكبر دون أي تغيير.

(٢) تتحقق المسؤولية الجنائية عندما يرتكب المسئول عن الطائرات الموجهة عن بعد جريمة من الجرائم المنصوص عليها وفقاً لأحكام التقنين الجنائي الفرنسي، ويضاف إليهم ما جاء من تجريم لتصرفات أخرى معاقب عليها بعقوبات جنائية، ووفقاً للقانون الفرنسي يعاقب الطيار عن بُعد عن أخطائه أو إهماله أو عدم اهتمامه أثناء تشغيله للطائرات الموجهة عن بعد عندما ينتهك حرمة الحياة الخاصة والعائلية لشخص بتصويره أو تسجيل فيديو، كما يعاقب إذا تم الاستغلال التجاري لتلك الصور أو الفيديوهات، كما يعاقب إذا تم نشر ذلك عبر شبكة الاتصالات الالكترونية. ويخضع الطيار عن بُعد مثلاً في فرنسا للعقوبة الواردة بالمادة 4-6232 L من تقنين النقل الفرنسي، وهي الحبس لمدة سنة والغرامة بحد أقصى ٧٥٠٠٠ يورو (Gabriel Vedrenne, un avian frôle un drone: un risqué de plus en plus élevé, le 4 Mars 2016, sur le site, www.europe1.fr/economie ; Yalan Zhang, op. cit., sur le site, droitdu.net/2015/12)، كما يعاقب وفقاً للمادة 1-226 من التقنين الجنائي الفرنسي وعقوبتها الحبس سنة وغرامة بحد أقصى ٤٥٠٠٠ يورو، ويعاقب وفقاً للمادة 1-39 L من البريد والاتصالات الالكترونية وعقوبتها الحبس ستة أشهر مع غرامة بحد أقصى ٣٠٠٠٠ يورو، ويجوز تراكم هذه العقوبات بجمعها معاً (Guide d'utilisation de drone pour pilote amateur, op. cit., p.15. وفي الولايات المتحدة يتم معاقبة المخالفين لقواعد تسجيل الطائرات الموجهة عن بعد بعقوبة جنائية وهي الحبس ثلاث سنوات والغرامة بحد أقصى ٢٥٠٠٠٠ دولار (Yalan Zhang, op. cit., sur le site, droitdu.net/2015/12)

(٣) سبق الذكر أن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد مرتبط بالحصول على ترخيص بالطيران من الجهات الإدارية المختصة في الدولة، وهي وزارة الطيران المدني في فرنسا، وإدارة الطيران الفيدرالي FAA في الولايات المتحدة والهيئة العامة للطيران المدني الاتحادي في دولة الإمارات العربية المتحدة. فعلى سبيل المثال تملك إدارة الطيران الفيدرالي سلطة توقيع غرامة مالية قدرها ٢٧٥٠٠ دولار في حالة مخالفة التعليمات الإدارية للتسجيل والترخيص (Yalan Zhang, op. cit., sur le site, droitdu.net/2015/12). وفي فرنسا يحق لوزارة الطيران المدني وفق المادة السادسة من قرار ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على منتهى سلطة تجديد الترخيص بالطيران أو منع التجديد أو سحب الترخيص، والحرمان من الامتيازات retrait de privilèges، فيما يسمى بالجزاءات التأديبية disciplinaire (Dominique David, Jean Panhaleux, op. cit., p.39.) وكذلك راجع د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣٣٥-٣٣٦.

المسؤولية المدنية الناشئة عن تشغيل الطائرات في عمليات النقل الدولي للبضائع والأمتعة والأشخاص وما تسببه من ضرر للغير التي تخضع بالأساس لأحكام الاتفاقيات الدولية بين الدول الأطراف، وكذلك الاستخدامات المدنية والتجارية المتعددة لهذه الطائرات في عالم اليوم وما نجم عنها من مشاكل قانونية كانت محل أحكام قضائية في العديد من الدول، مع التنويه إلى أحكام المسؤولية الجنائية والإدارية تخضعان للقانون الوطني مالم تكن الطائرة قد استخدمت في عمليات إرهابية كما سنرى في نهاية هذه الدراسة.

وفي نهاية العقد الأول من القرن الواحد والعشرين، خضعت أحكام المسؤولية الدولية الخاصة بالنقل الجوي لتحديث جديد، نتج عنه بروز اتفاقية جديدة أطلق عليها تسمية اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩ والتي تضم اتفاقيتين خاصتين: اتفاقية المخاطر العامة لعام ٢٠٠٩ للتعويض عن الضرر الذي تحدثه الطائرات بطرف ثالث^(١)، وكذلك اتفاقية أخرى أطلق عليها اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع للتدخل غير المشروع^(٢). بيد أنه وعلى خلاف اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، التي لم تدخل حيز التطبيق إلا في عام ٢٠٠٣، لم تستطع حتى تاريخه أي من اتفاقيتي مونتريال لعام ٢٠٠٩ المشار إليهما آنفاً والمحدثتان لنظام المسؤولية المدنية الدولية المتعلقة بالنقل الجوي في كل من اتفاقية وارسوا وروما الحصول على التصديقات المطلوبة لدخولهما حيز النفاذ^(٣)، على الرغم من تناولهما لموضوعين عصريين جوهريين.

وعليه، وإزاء انتشار استخدام الطائرات الموجهة عن بعد في الحياة المدنية والتجارية، وهو ما يثير الكثير من المشاكل القانونية نتيجة لما قد تسببه من أضرار سواء للدول أو للأفراد، ناهيك عن تعطيل الحركة الجوية فوق إقليم الدولة، حيث

(١) راجع وثيقة الإيكاوارقم 2009 - Doc 9919.

(٢) راجع وثيقة الإيكاوارقم 2009 - Doc 9920.

(٣) لقد حصلت معاهدة مونتريال لعام ٢٠٠٩ الخاصة بالمخاطر العامة على تصديق سبعة فقط من الدول، في حين أن المطلوب لدخولها حيز التطبيق تصديق خمسة وثلاثين دولة عليها، في حين حصلت معاهدة مونتريال لسنة ٢٠٠٩ المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع على تصديق أربعة دول فقط، بينما تحتاج إلى تصديق أيضاً خمسة وثلاثين دولة لدخولها حيز النفاذ، ناهيك على أن هذه المعاهدة الأخيرة تشترط توافر معايير إضافية قبل أن تدخل حيز التطبيق، يضيق المجال عن ذكرها.

اشتكى الطيارون للطائرات التجارية من كثرة الطائرات الموجهة عن بعد التي تقابلهم أثناء رحلاتهم الجوية وتسبب لهم مشاكل، وقد بلغت عدد الحالات ٢٤١ حالة خلال الفترة من ديسمبر ٢٠١٣ حتى سبتمبر ٢٠١٥، وقال الطيارون أنهم في ٢٨% من تلك الحالات اضطروا إلى المناورة لتجنب الاصطدام بها^(١)، كما يمكن باستخدام الطائرات الموجهة عن بعد الاعتداء على حرمة الحياة الخاصة للأشخاص بالتقاط الصور والفيديوهات^(٢). ففي مثل هذه الحالات وغيرها تثار تحديد المسؤولية القانونية عن هذه الأفعال، وهو الأمر الذي دعانا لتناول أحكام المسؤولية الناجمة عن استخدام هذه الطائرات، وبالتالي التطرق إلى تمايز نظام المسؤولية الذي يحكم الطائرات الموجهة عن بعد بموجب اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩ ووارسو ١٩٢٩ وروما ١٩٥٢ (الفرع الأول)، لننتقل بعد ذلك إلى التعرف على خاصية نظام المسؤولية الذي ينطبق على هذه الطائرات حسب اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تمايز نظام المسؤولية المطبق على الطائرات الموجهة عن بعد.

إن دراسة نظام المسؤولية المطبق على الطائرات الموجهة عن بعد يستدعي من جهة القيام بتحليل نظام المسؤولية الذي ساد في ظل كل من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وكذلك اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ (أولاً)، ومن جهة أخرى، القيام أيضاً بالتمعق في نظام المسؤولية الذي أخذت به اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض (ثانياً)، مع التنويه إلى أن هذا النظام قد وضع بالأساس لينظم المسؤولية الناشئة عن تشغيل واستخدام الطائرات التقليدية، وبالتالي لنرى مدى انطباق ذلك على الطائرات الموجهة عن بعد.

أولاً- المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩ ووارسو ١٩٢٩.

يتجلى مفهوم المسؤولية المدنية (responsabilité civile) بالتزام شخص بتعويض الأضرار التي أصابت الغير، وتقوم هذه المسؤولية حين يخل الشخص بما

(١) راجع مقالة بدون باحث "قواعد تسجيل الطائرات بدون طيار"، ١٦ ديسمبر ٢٠١٥، على الموقع: 01government.com

(٢) د. طاهر شوقي مؤمن، مرجع سابق، ص ٣٣٠.

الترم به تجاه الغير قانوناً أو اتفاقاً، والجزاء فيها تعويض الضرر الناشئ عن الفعل الخاطئ أو التعدي على حقوق الغير بدون سبب مشروع أو مبرر^(١)، وذلك استناداً إلى المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية الاتحادي الإماراتي لسنة ١٩٨٥ التي نصت على أن "كل إضرار بالغير يلزم فاعله بالتعويض ولو كان غير مميز"، والمادة ١٦٣ من القانون المدني المصري، والتي تقابل المادة ١٣٨٢ من التقنيين المدني الفرنسي، ونصت على "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"^(٢).

والمسؤولية المدنية محل دراستنا، إما أن تكون مسئولية عقدية (responsabilité contractuelle) إذا قامت بين المسؤول عن إحداث الضرر والمضروب رابطة عقدية محلها استخدام الطائرة الموجهة عن بعد، وقد تكون مسئولية تقصيرية (responsabilité délictuelle) إذا لم تكن هناك علاقة عقدية بين المسؤول عن إحداث الضرر والمضروب، وترتب الضرر نتيجة الإخلال بالالتزام قانوني، ومصدر الالتزام بالتعويض هو التعويض عن الفعل الضار أي عن العمل غير المشروع، وتنشأ المسؤولية التقصيرية من الإخلال بالواجب القانوني العام الذي يلقي على الشخص الالتزام بإتخاذ الحيطة والحذر في السلوك بحيث لا ينشأ عنه ضرر للغير كان في الوسع تجنبه أو تقاديه، وأياً كانت المسؤولية الناشئة عن تشغيل الطائرات بدون طيار عقدية أو تقصيرية يشترط لتحققها توافر شروطها من خطأ صادر من شخص يرتب وقوع ضرر للغير مع وجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر^(٣).

إن المسؤولية الناشئة عن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد يستدعي التعرض لكل من نطاق تطبيق هذه المسؤولية، ومن ثم بيان على من تلقى تبعه المسؤولية، وكذلك الأساس القانوني لهذه المسؤولية، إضافة إلى الأسس القانونية التي يقوم عليها المطالبة بالتعويض، وأخيراً نظام الإجراءات المتبع في حال تحقق المسؤولية.

١ - نطاق التطبيق:

(١) د. جميل الشرقاوي: النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول "مصادر الالتزام"، دار النهضة العربية، سنة ١٩٩١، ص ٤٨١-٤٨٣.

(٢) Art. 1382 du code civil "tout fait que l'homme que cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute du quel il est arrivé à le réparer".

(٣) د. جميل الشرقاوي: مرجع سابق، ص ٤٩١.

في الحقيقة لم تحمل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أي تعديل جذري على نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩، حينما حددت المادة ١/١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ نطاق تطبيق هذه الاتفاقية بقولها "تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل. وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي". وعليه، إذا كنا بحالة تشغيل طائرات موجهة عن بعد، فإن أحكام اتفاقية مونتريال وكذلك أحكام اتفاقية وارسو يجدون نطاق تطبيقهم في الرحلات الجوية الدولية. بيد أنه وعلى خلاف اتفاقية وارسو، تطبق أحكام اتفاقية مونتريال في الحالة التي تستخدم فيها الطائرات الموجهة عن بعد لنقل البريد طبقاً للمادة ٢ من ذات الاتفاقية التي تنص على أن "الناقل يكون مسؤولاً فقط تجاه سلطات البريد في نطاق الإجراءات المعمول بها بين الناقلين وسلطات البريد".

٢- تبعة المسؤولية:

ويطرح السؤال من سيتحمل تبعة المسؤولية عن عمليات تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، خصوصاً في الحالة التي تدار وتشغل هذه الطائرات من قبل أشخاص قد لا يكون لهم صفة المالكين وإنما يتخذون أشكالاً قانونية مختلفة، منها مؤسسة نقل جوي أو شركة نقل جوي كمؤسسات أو شركات خدمات تبرم عقوداً مع مشغلي أنظمة التحكم بهذه الطائرات؟

من الملاحظ أن مصطلح "مؤسسة للنقل الجوي" لم يُعرف في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وكذلك في اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إلا أن المادة ٩٦/ج من اتفاقية شيكاغو قد عرفت هذا المصطلح بقولها بأن "أي مؤسسة للنقل الجوي تقوم بغرض أو تشغيل خط جوي دولي". وكذلك فعل الملحق السادس لاتفاقية شيكاغو، عندما عرف بشكل مناظر "عملية النقل الجوي التجاري" بأنها "تشغيل طائرة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد لقاء مكافأة أو أجر"^(١).

(١) لقد تناول العديد من فقهاء ورجال القانون الجوي شرح مصطلح "مؤسسة للنقل الجوي" في سياق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وكذلك في إطار اتفاقية شيكاغو، بحيث شمل كل من شركات الطيران الجوي والهيئات والكيانات الأخرى المرخصة بموجب قوانين الدولة للقيام بنقل الركاب والأمتعة والبضائع لقاء أجر. هذه المؤسسة هي أي شركة تقوم عادة وبشكل معتاد أو منتظم بالنقل الجوي. ومن هؤلاء الفقهاء:

وعند تفحص دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد المقرر بموجب (وثيقة الإيكاوا رقم 10019 Doc)، يُظهر عند قراءتهما أن جميع العناصر المكونة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد ستدار بموجب شهادات مشغل منفردة وأن دولة واحدة هي التي تقوم بمراقبة عمليات التشغيل ومدى الامتثال للوائح والمدونات والقواعد القياسية المطبقة^(١). وبناءً عليه، فإن عبارة "مؤسسة للنقل الجوي" المستخدمة في كل من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ واتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ يجب فهمها بشكل معقول على أنها تشمل الحائز على شهادة مشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد التي تقدم خدمات النقل الجوي سواء للأغراض المدنية وسواء للأغراض التجارية ومنها عمليات نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع مقابل أجر أو مجاناً.

وإذا ما قام مشغلو نظم الطائرات الموجهة عن بعد بإبرام اتفاقات مع محطة التحكم عن بعد لتقديم الخدمات في المنطقة التي تطير فيها الطائرات من أجل تقاسم الموارد بينهما، فإنه يجب النظر إلى مقدم الخدمة، استناداً للعقد المبرم بينهم، على أنه يعد قانوناً تابعاً أو وكيلاً لمشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، الأمر الذي يعني أن مسؤوليتهم تتدرج في نطاق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ تطبيقاً لأحكام المادة ٣٠ من هذه الاتفاقية، التي تنص على أنه "إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية، فهذا التابع أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية"^(٢).

وبالمقابل، إذا كان مقدم الخدمة لا يعد تابعاً أو وكيلاً لمشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، فإن المادة ٤/١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ تجد نطاق تطبيقها على النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، كأن يكون مثلاً

Paul S. Dempsey & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montréal Convention of 1999, 2005, p.68; René H. Mankiewicz, The Liability Regime Of The International Air Carrier, 1981, p.36; Christopher N. Shawcross & Kenneth M. Beaumont, Shawcross and Beaumont On Air law, ed. 4th, 1977, para. 417; N. H. Moller, Law of Civil Aviation, 136, 288.

(١) RPAS Manual, supra note 19, para. 4.16.2.

(٢) حكم محكمة تمييز دبي في الطعن رقم ٢٢١ لسنة ٢٠٠٤ تجاري والطعن رقم ٢٧٩ لسنة ٢٠٠٤، منشور في مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن المحكمة، الجزء الثاني، العدد ١٦، ص ٢٦٣٧.

الناقل الفعلي، لكن تحت سلطة ورقابة أو إشراف الناقل المتعاقد، حتى مع عدم وجود أي رابطة عقدية بين ذلك الشخص والراكب أو المرسل^(١). وفي هذا الصدد، فإن مسؤولية كل من مقدم خدمة نظم الطائرات الموجهة عن بعد بوصفه الناقل الفعلي الذي ينهض بكل أو بجزء من عملية النقل، ومشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد بكونه الناقل المتعاقد، في الفرضية سابقة الذكر، ستحكمها المواد ٣٩-٤٨ من الفصل الخامس من الاتفاقية المشار إليها، وبالتحديد عمليات النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، والذي يحتوي على الأحكام الجوهرية لاتفاقية غوادالاجارا لسنة ١٩٦١ التي سبقت الإشارة إليها في معرض هذه الدراسة^(٢). وطبقاً للمادة ٣٩ من الاتفاقية سالفه الذكر يصبح المسؤول عن إنجاز عملية النقل مسؤولاً بمجرد ما يلتزم تجاه الطرف المتعاقد بالنقل أو يوكله بتولي إنجاز خدمة من الخدمات المتعاقد عليها مع الراكب أو مع المرسل. فالعقد هو الذي يحدد الواقعة التي يشملها النقل الجوي ومدى انطباق الاتفاقية عليها، مع التنويه إلى أن الاتفاقية تطبق حتى ولو لم يُبرم عقد مع الناقل الفعلي.

ومما لا شك فيه أن المادة ١/١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ التي تبنت تقريباً ذات الكلمة الذي اعتمدها المادة ١/١ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، حيث استخدمت الأولى كلمة "مقابل" في حين استخدمت الثانية كلمة "أجر"، تقرر بشكل مباشر مسؤولية الناقل الجوي الدولي في حال إحداث ضرر بالركاب أو الأمتعة أو البضائع، دون أن تميز فيما إذا كان النقل المذكور قد يتم القيام به من خلال طائرة يقودها طيار على متنها أو من خلال طائرة موجهة عن بعد^(٣). وبالتالي، فإن "مشغل

(١) تنص المادة ٤/١ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على أنه "تسري هذه الاتفاقية أيضاً على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل". هذا الفصل الخامس خصصته الاتفاقية للنقل الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد.

(٢) لقد صادقت ٢٩ دولة على اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، وهذه الدول لا تعتبر أطرافاً لا في اتفاقية غوادالاجارا لسنة ١٩٦١ ولا حتى في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩. وفي الحقيقة، توجد ثغرة قانونية بالنسبة للدول المنضمة والمصدقة على اتفاقية وارسو تتجلى في تطبيق أحكام وارسو الخاصة بالمسؤولية بصفة عامة، نظراً لأن تطبيق اتفاقية وارسو يتوقف على وجود عقد نقل بين الناقل والراكب أو المرسل. بيد أن وجود هذه الإشكالية لا يؤثر فيما إذا كان النقل المقصود يتم من خلال طائرة تقليدية أو عبر طائرة موجهة عن بعد.

(٣) صحيح أن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ قد وحدت وحدثت نظام اتفاقية وارسو التي صادقت عليها ١١١ دولة ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب مرسوم الاتحادي لسنة ٢٠٠٠ (منشور في الجريدة الرسمية ٢٠٠٠/١/٣١)، وحلت محل جميع مستندات اتفاقية وارسو السابقة

أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد" الذي يوازي "مؤسسة للنقل الجوي أو شركة طيران دولية" ويقوم بعمليات نقل جوي تجاري أو يوفر نقلاً جويًا دوليًا مجانيًا بطريقة أخرى، يعتبر مسؤولاً شأنه شأن الناقل الجوي الذي يتعهد القيام بعمليات النقل الجوي بطائرات يتواجد على متنها طيار، عن وفاة أو إصابة أي راكب أو هلاك أو تلف أو تأخير في أمتعتهم أو بضائعهم، إما بموجب المادة ٣/١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وإما بمقتضى المادة ٣/١ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، عندما تجد مجالها في التطبيق، وأن ذلك سيؤدي إلى توسيع نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال على النقل الجوي الدولي الذي يقوم به مشغل لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، والذي لا يعتبر ناقلاً متعاقداً، وإنما ناقل فعلي، يتولى القيام بكل عملية النقل أو جزء منها.

والجدير بالملاحظة أن عدم وجود طيار على متن الطائرة قد يؤدي إلى نقص في البيانات التي يتوجب اتخاذها في الطائرة، وأن قسماً كبيراً من هذه البيانات لم يسبق التعرف عليها وحتى توقعها لتاريخه، خصوصاً فيما يتعلق بمسائل الضرر التي يمكن أن تظهر مستقبلاً من عمليات النقل الجوي عن طريق نظم الطائرات الموجهة عن بعد، سواء كانت هذه المسائل تتصل بحادث سبب الوفاة أو الإصابة البدنية للشخص، وسواء كانت هذه المسائل ذات علاقة بأحداث أخرى ناجمة عن فقدان أو هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع أو تصادم مع طائرة أخرى، فإن انطباق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ أو اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ يعني أن الأحكام القضائية التي صدرت في هذا الشأن ستظل مصدراً للاسترشاد بها في الحالات التي تخص نظم الطائرات الموجهة عن بعد^(١).

تطبيقاً لأحكام المادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال، إلا أنه من الملاحظ أن اتفاقية مونتريال قد تبنت ذات النهج الذي كان موجوداً في نظام اتفاقية وارسو من حيث الإسهاب اللغوي والبنية والمبادئ والمفاهيم والوثائق دون أي تغيير، الأمر الذي يسهل على رجال القانون تفسير العديد من النصوص القانونية والوثائق التي جاءت بها اتفاقية مونتريال، لظالما تم تفسيرها سابقاً خلال عقود طويلة ابتداءً من ظهور اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ حتى تاريخ تبني اتفاقية روتردام عام ١٩٩٩.

(١) NT'L CIVIL AVIATION ORG., International Conference on Air Law (Convention for the Unification of Certain rules for International Carriage by Air)—Minutes, at 218-220, ICAO Doc 9775-DC/2 (1999); see also DEMPSEY & MILDE, supra. note 20, at 121.

ومن وجهة نظرنا، وعلى الرغم من كل الجهود التكنولوجية ومتطلبات السلامة، لم يتم حتى تاريخه القيام بعمليات نقل الركاب وحتى نقل بضائع أو أمتعة، سواء تم مقابل أجر أو بدون أجر من قبل طائرات موجهة عن بعد، إلا أن ذلك لا يعني عدم تحقيق ذلك في المستقبل^(١)، وأن الشواهد كثيرة اليوم على تطبيق أنظمة قيادة موجهة عن بعد وبدون قائد على متنها، كما هو الحال في القطارات في بعض الدول دون أن تثير أية حوادث تذكر. كما يجري العمل من قبل شركات تصنيع السيارات على إطلاق سيارات موجهة عن بعد في القريب العاجل. وعليه، فإن إثارة مسؤولية مشغل الطائرة أو مقدم الخدمة من خلال استخدام نظام الطائرات الموجهة عن بعد يعتبر كثير الأهمية في الوقت الحاضر استعداداً للمستقبل، إذ أن بعض رجال القانون الجوي والأوساط الصناعية قدموا لنا تنبؤات تتوقع من خلالها أنه وفي غضون أربعين سنة سيتم نقل ٤٠% من البضائع جواً من خلال طائرات موجهة عن بعد^(٢). وبالتالي، قد تجد كل من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ مجالهما للتطبيق في هذا الشأن من خلال نقل البضائع أو الأمتعة في المرحلة الأولى ليليهما نقل الأشخاص في المرحلة الثانية.

٣- الأساس القانوني للمسؤولية:

وإذا كان أساس مسؤولية الناقل الجوي لدى تشغيل الطائرات التقليدية تقوم على فكرة الخطأ المفترض، وكان بإمكان الناقل دفعها من خلال إثبات انتفاء الخطأ

(١) انظر عكس ذلك، ورقة العمل المقدمة من الأمانة العامة في منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) التي تمت مناقشتها في اللجنة القانونية، الدورة ٢٦، مونتريال ٣٠/١١/٢٠١٥ - ٢٠١٥/١٢/٣، تحت عنوان "النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد"، ص 7- A، منشورة على الموقع الإلكتروني:

<http://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-4.ar.pdf>

(٢) PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: CIVIL UNMANNED CARGO AIRCRAFT (2015), available at <http://www.platformuca.org/factsheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft/>; DEPARTMENT OF INDUSTRIAL ENGINEERING & BUSINESS INFORMATION SYSTEMS, THE UNIVERSITY OF TWENTE, UNMANNED CARGO AIRCRAFT AND THE UNIVERSITY OF TWENTE: CHARACTERISTICS OF UNMANNED CARGO AIRCRAFT, available at : <https://www.utwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmannedcargoaircraft/>

من جانبه، أما إذا كانت مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر وتحمل التبعة فإنه تتعقد مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر، وبالتالي يكون من الصعب التخلص منها إلا في أحوال قليلة كإثبات خطأ المضرور نفسه، فإن هذه الأحكام تجد صداها عند تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، إذ تعد هذه الطائرات عموماً بما فيها الدرونز من الأموال المنقولة، وهي من الأشياء غير الحية (choses inanimées) التي تخضع للحراسة (garde) عند استخدامها، فإذا أحدثت أضراراً رتبت المسؤولية عن حراسة الأشياء وفقاً للقانون الوطني للدولة التي حدث فيها الضرر، ومنها على سبيل المثال ما جاء بالمادة ١٣٨٤ من التقنين المدني الفرنسي وهو ما استقرت عليه أحكام محكمة النقض الفرنسية^(١).

ويكمن التبرير بتطبيق أساس المسؤولية للطائرات التقليدية على الطائرات الموجهة عن بعد بما فيها الدرونز أن الهدف واحد من وجهة نظرنا في كل من الطيران التقليدي والطيران الموجه عن بعد هو القيام بعمليات مدنية أو تجارية كنقل الأشخاص والبضائع والأمتعة سواء بمقابل أم مجاناً، كما أن آليات التشغيل في كلا النموذجين لا تختلف إلا بتواجد الطيارين على متن الطيران التقليدي، وعدم تواجدهم على متن الطائرات الموجهة من بعد، وإنما يتواجدون في محطة أرضية ويقومون بكافة العمليات اللازمة لتشغيل هذه الطائرات.

هذا المنحى خطته المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري التي نصت على أنه "كل من يتولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئول عما تحدثه هذه الأشياء من أضرار ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه..."، وفسرت محكمة النقض المصرية "الشيء" في المادة ١٧٨ من القانون المدني بأنه كل ما تقتضي حراسته عناية خاصة إذا كان خطراً بطبيعته أو كان خطراً بظروفه وملابساته بأن يصبح في وضع أو في حالة تسمح عادة بأن يحدث ضرر^(٢).

(١) Cass. Civ, 4 Février 2016, N14-29838 & Cass. Civ, 11 Septembre 2014, N13-21459 & Cass. Civ, 27 Février 2007, N03-16683, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٢) نقض مدني مصري رقم ٢٥٢٢ لسنة ٥٧ق، جلسة ٢٧/٢/١٩٩٢، س٤٣، ع١، ص٣٩٧، راجع الحكم على موقع محكمة النقض المصرية www.cc.gov.eg/courts

ومن ثم أرسى الفقه الفرنسي دعائم المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء على الدرونز طبقاً للمادة ١٣٨٤ من التقنين المدني، وذلك حين اعتبر أن المستخدم للدرونز مثل الحارس يملك سلطة الرقابة والتوجيه (le contrôle et la direction) على الطائرة، وبالتالي تقع عليه تبعة المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للغير على سطح الأرض^(١).

وعليه، تقوم المسؤولية طبقاً للمادة ١٣٨٤ من التقنين المدني الفرنسي والمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري على أساس الخطأ المفترض وقوعه من حارس الشيء افتراضاً لا يقبل إثبات العكس، وترتفع عنه المسؤولية إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب الأجنبي لا يكون إلا قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وحارس الشيء هو من له السيطرة الفعلية عليه في الاستعمال (l'usage) والتوجيه (la direction) وأيضاً الرقابة والإشراف (le contrôle et la surveillance)^(٢)، مع التنويه إلى أن السبب الأجنبي وحده لا يكفي لدفع المسؤولية بل لا أن يثبت المسؤول أن اتخذ كل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر إلا أن الضرر وقع لا محالة وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني. وطبقاً للمادة ١/١٧ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي تنص على أن الناقل مسؤول عن الأضرار في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح جسدية، شرط أن

(١) Michel Asencio, op. cit., pp. 6-7 & Sébastien Millet, op. cit., sur le site, www.frstrategie.org/publications ; Selene, drones et aéronefs, une quasi-collision, le 10 Mars 2010, sur le site, www.selene-avocats.fr/publications

(٢) د. د. عبدالمنعم فرج الصده، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، سنة ١٩٧٩، ص ٧٠٦؛ د. عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول "تظرية الالتزام"، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة ١٩٩٨، ص ١٢٢٩؛ د. علي محمد خليفة، المسؤولية عن الأشياء غير الحية، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الثاني، السنة السابعة، سنة ٢٠١٥، ص ٣٤٧، على الموقع: mounkakiq.com/papers/law؛ د. إياد عبدالجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء "دراسة مقارنة"، مطبعة بابل ببغداد، سنة ١٩٨٢، ص ١٤؛ نقض مدني مصري رقم ٢٧٥٩ لسنة ٦٠ق، جلسة ١١/٦/١٩٩٦، ص ٤٧، ع ٢، ق ١٧٧، ص ٩٤٠؛ نقض مدني مصري رقم ٨٢١ لسنة ٥٧ق، جلسة ٣١/١/١٩٩٠، ص ٤١، ع ١، ق ٦٨، ص ٣٧٠؛ نقض مدني مصري رقم ١٧٨١ لسنة ٥٦ق، جلسة ١٥/١/١٩٨٩، ص ٤٠، ع ١، ص ١٤٥؛ نقض مدني مصري رقم ٢٤٠ لسنة ٥٦ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، ص ٤٠، ع ١، ص ٧١؛ نقض مدني مصري رقم ٤٩٢ لسنة ٥٦ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، ص ٤٠، ع ١، ص ٧٧، راجع أحكام محكمة النقض المصرية على موقعها على الانترنت www.cc.gov.eg ; Gabriel Seignalet, op. cit., & Michel Asencio, op. cit., p.7.

يكون الحادث الذي تسبب في الوفاة أو بالإصابة بالجروح قد حدث على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو النزول منها". هذا النص لم يأت بأي شيء جديد عن اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبالتالي لم يفتح الباب أمام أي تعويض عن الأضرار النفسية التي يسببها النقل الجوي للركاب، وخصوصاً ذلك المتعلق بالنقل على طائرات موجهة عن بعد مستقبلاً في حال تعرضها لأخطار جوية، خصوصاً إذا ما أخذنا العامل النفسي بعين الاعتبار، الأمر الذي يستدعي تدخلاً من المشرع الدولي لمعالجة هذا النقص التشريعي استعداداً لذلك.

وفيما يتعلق بنقل الأمتعة، فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تخضع الناقل لمسؤولية صارمة في حال إتلاف الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة أو فقدانها أو إلحاق أضرار بها، شريطة أن يكون ذلك قد تم على متن الطائرة أو خلال الفترة التي كانت الأمتعة تحت رقابة وإشراف الناقل. فإذا كانت الأمتعة تحت رقابة وإشراف شخص غير الناقل كأن تكون موجودة تحت تصرف الجمارك أو الأمن في المطار، فإنه لا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بها. هذه المسؤولية تنطبق على الناقل المشغل لطائرات موجهة عن بعد كما تنطبق على الناقل المشغل لطائرات تقليدية.

وفيما يخص نقل البضائع، نجد أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد تمايزت عن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ عندما تبنت بشكل كامل صيغة بروتوكول مونتريال ٤ لسنة ١٩٧٥، حين جعلت الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تكون نتيجة حدث وقع أثناء عملية النقل الجوي. فمصطلح "أثناء النقل الجوي" يشمل كل الفترة التي توجد فيها البضاعة تحت مسؤولية الناقل، وتنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الأضرار تعود لعيب ذاتي في البضاعة، أو إلى سوء تغليفها من قبل المرسل، أو إلى تصرف جهة أو سلطة كانت لها علاقة بالبضاعة وقت دخولها أو خروجها أو عبورها، مثل سلطات الجمارك أو السلطات الأمنية^(١). هذا التأكيد يجد مجاله في التطبيق في حال تشغيل طائرات موجهة عن بعد.

وفيما يتصل بمسؤولية مشغل الطائرات الموجهة عن بعد، لقد تبنت اتفاقية روتردام ١٩٩٩ حلاً وسطاً يتمثل في تحميل الناقل المسؤولية في حال أي تأخير في

(1) Wantissa Abeyrante, Emerging Trends in the International Carriage of Air Freight, Annals of Air Space Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Vol. XXIV, Montreal 2001, p.15.

نقل الركاب والأمتعة والبضائع عملاً بمبدأ الخطأ مع قلب عبء الإثبات. وبالمقابل، لا يكون الناقل-مشغل الطائرة الموجهة عن بعد- مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الأضرار أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه التدابير، إلا أن الأضرار قد وقعت لا محالة.

٤- الأسس القانونية للمطالبة بالتعويض:

في الحقيقة، تتمثل المسؤولية المدنية هنا في الحوادث التي تتسبب بها الطائرات الموجهة عن بعد بأنها مسؤولية تقصيرية وفقاً للالتزام العام بواجب اتخاذ الحيطة والحذر في السلوك بحيث لا يترتب عليه ضرر للغير، فإذا ترتب على استخدام الطائرات الموجهة عن بعد حدوث ضرر للغير تحققت المسؤولية المدنية والتي تستوجب تعويض الأضرار التي حدثت للغير^(١)، وهذا الأمر نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية روما ١٩٥٢ بأن كل شخص يتسبب في ضرر على السطح la surface يلتزم بالتعويض بشروط محددة، كما نصت عليه المادة ٣/٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والمتعلقة بتعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، وجاء بها يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة البدنية والإصابة العقلية، كما نصت المادة ٤/٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بوجود التعويض عن الضرر بالمتلكات.

وبالتفصيل تكمن الأسس القانونية للمطالبة بالتعويض في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مثل اتفاقية وارسو في حالة استخدام طائرات موجهة عن بعد، بأن المادة ٢٩ منها تركت الحرية للأطراف المتعاقدة لنقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة بأن تستند إلى الاتفاقية ذاتها أو على العقد المبرم أو على غير ذلك من الأسانيد القانونية في المطالبة بحق التعويض، وبذلك منحت الاتفاقية القانون الوطني حرية اختيار القاعدة القانونية التي يجب الركون إليها في المطالبة بالتعويض، دون أي تفضيل بين قاعدة وأخرى.

وفي حالة وفاة الركاب أو إصابته بجروح، تبنت الاتفاقية نظام تعويض على درجتين: الأولى، تكون مسؤولية الناقل صارمة في إطار الدرجة الأولى لغاية ١٠٠

(١) Dominique David, Jean Panhaleux, op. cit., p. 39.

ألف وحدة سحب خاصة^(١)، ولا يستطيع تجنب المسؤولية أو تحديدها، والثانية، تكون مسؤوليته فوق ١٠٠ ألف وحدة سحب خاصة فيما لو ارتكب خطأً مع قلب عبء الإثبات، بمعنى تنتفي مسؤوليته بالنسبة لمبلغ فوق ١٠٠ ألف وحدة سحب خاصة، إذا استطاع إثبات أن الأضرار لم تكن نتيجة إهمال أو خطأ أو تقصير من جانبه أو من جانب أحد تابعيه أو موظفيه، أمر ليس من السهولة بمكان تحقيقه نظراً لتشابك وتعقد العلاقات التي تنشأ في معرض تشغيل طائرات موجهة عن بعد.

أما في حالة التأخير وفقدان الأمتعة والبضائع وتضررها، نرى أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد استغنت عن الحدود القديمة للتعويض عن وفاة الراكب وإصابته بجروح شخصية، إلا أنها أبقت على حدود التعويض المنصوص عليها في بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١، وفي بروتوكلي مونتريال ١٩٧٥ رقمي ٣ و ٤ وذلك بالنسبة للتأخير والأضرار التي تلحق بالأمتعة والبضائع. وعليه، يكون مبلغ التعويض عن أضرار التأخير في حدود وحدة حقوق سحب خاصة. وبالنسبة للأمتعة المسجلة تبلغ حدود التعويض ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة، ويعد هذا المبلغ قليلاً نسبياً حيث لا يغطي قيمة أمتعة راكب عادي في النقل الجوي الدولي، في حين أن الاتفاقية لم تنص على حد للتعويض عن الأمتعة غير المسجلة. وأخيراً بالنسبة للتعويض عن البضاعة، فقد بقي محدداً في ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام واحد. هذه الحدود للتعويض تنطبق على الأضرار التي تسببها الطائرات التقليدية كما تنطبق على الطائرات الموجهة عن بعد.

بيد أنه يلزم الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد احتفظت ببعض بقايا اتفاقية وارسو حين تبنت فكرة "الخطأ المتعمد" بحيث لا تطبق حدود التعويض عن التأخير وعن الأمتعة إذا أثبت المضرور أن الأضرار قد وقعت بسبب تصرف أو تقصير من قبل الناقل أو تابعوه بنية إلحاق الضرر، أو أنهم تصرفوا تصرفاً غير مسؤول مع إدراكهم أن ذلك يمكن أن يؤدي إلى وقوع أضرار، وذلك طبقاً للمادة ٥/٢٢ من اتفاقية روتردام ١٩٩٩. ومرة أخرى نرى أن فكرة "الخطأ المتعمد" من قبل الناقل الجوي أو موظفيه أو تابعوه تجد صداها عند تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد من قبل مشغل هذه الطائرات.

(١) حقوق السحب الخاصة هي مجموع لأربع عملات هي الدولار واليورو والجنيه الاسترليني والين الياباني، يتم جمع قيمتها ومن ثم يتم تقسيمها على أربع فنحصل على قيمة وحدة السحب الخاصة.

٥- نظام الإجراءات:

تهدف اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ كما هو الحال في اتفاقية وارسوا إلى توحيد قواعد القانون الدولي في إجراءات محددة، وبذلك لا تعتبر أداة قانونية شاملة، لأن الغرض منها هو تغطية مجال كبير من الخدمات، وبالتالي تنظيم حق المطالبة بالتعويض قبل الناقل الجوي فيما يسببه من أضرار بالركاب وأمتعتهم وبالْبضاعة المنقولة أو بسبب التأخير، وذلك طبقاً للمادة ١٧ من الاتفاقية. وفي الحالة التي لا تنظم الاتفاقيتان أي خدمة من خدمات النقل الجوي، فإن تنظيمها يتم تبعاً للعقود الخاصة. وإذا كانت حالات المطالبة بالتعويض تخرج أصلاً عن نطاق الاتفاقيتان، فإن التعويض يتم بطبيعة الحال طبقاً للقانون المعمول به في الدولة. هذا الإجراء لا يختلف في حال استخدام طائرات تقليدية عنه في حال تشغيل طائرات موجهة عن بعد.

وفيما يخص مسألة تحديد مبلغ التعويض الواجب تغطيته، نرى أن اتفاقيتي مونتريال ووارسو قد انتابهما الضعف في هذا المجال، وأحياناً التناقض، ويحال الأمر إلى القانون المعمول به، بل حتى في النقاط التي لا يظهر فيها التباين بين الاتفاقيتين في هذا المجال، فإن الاتفاقيتين تؤكدان بشكل صريح لا لبس فيه ضرورة اللجوء إلى القانون المعمول به. هذا الإجراء لا نرى استبعاده عند تشغيل طائرات موجهة عن بعد.

ثانياً- المسؤولية في اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.

لما كانت الطائرات الموجهة عن بعد طائرات صغيرة تطير بدون طيار على متنها، لذا فإن الحوادث المحتملة لها أن تصطدم بطائرات أخرى في الجو، أو تصطدم بالأشخاص والأموال على سطح الأرض أو تسبب أضرار للغير على سطح الأرض. ووفقاً لطبيعة المسؤولية عن أضرار الدرونز والتي تعد مسؤولية عن حراسة الأشياء طبقاً للمادة ١٣٨٤ من التقنيين المدني الفرنسي والمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري وفقاً لما سبق ذكره، حيث يعد حارس الشيء هو من يتولى استعماله وتوجيهه ورقابته والتحكم فيه خلال فترة السيطرة الفعلية عليه. وبالتالي يطرح السؤال على من تنطبق صفة الحارس في حالة استخدام الطائرات الموجهة عن بعد؟

في الواقع، يتميز نظام المسؤولية في معاهدة روما لسنة ١٩٥٢ بميزتين أساسيتين: الأولى تتمثل بصرامة المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأشخاص على سطح الأرض، والثانية تتجلى بتحديد هذه المسؤولية بمبالغ لا يمكن أن يسأل بأكثر منها مشغل الطائرة.

١- صرامة المسؤولية وفق اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

لقد كان الهدف من وضع اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ كما هو مشتق من ديباجتها هو "ضمان تعويض عادل للأشخاص الذين يتعرضون لأضرار تتسبب في حدوثها على سطح الأرض طائرات أجنبية، وكذلك تحديد المسؤوليات الناجمة عن مثل هذه الأضرار تحديداً معقولاً ابتغاء تفادي ما يحول دون تطور النقل الجوي المدني الدولي".

وعلى الرغم من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تفرض نظاماً صارماً للمسؤولية، إلا أن ذلك النظام نرى فيه محدودية فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي تتسبب بها طائرة على سطح الأرض وهي في حالة طيران لشخص أو سقوط شيء منها، استناداً لأحكام المادة ١ من هذه الاتفاقية. وإذا كانت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لم تعرف الطائرة كما سبق التنويه إليه، فإن اتفاقية روما هي الأخرى لم تأت بأي تعريف "للطائرة"، بيد أن استخدام المصطلح في سياق هذه الاتفاقية يدل عموماً على ذات التعريف الذي ورد في الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو الذي سبقت الإشارة إليه. وعليه، فإن الأضرار التي تسببها طائرة موجهة عن بعد على سطح الأرض يندرج بكل تأكيد ضمن نطاق تطبيق اتفاقية روما.

وحارس الطائرات الموجهة عن بعد هو المستغل أو المشغل أو المستخدم، وهو من يتولى حراسة الطائرة طبقاً للمادة ١٣٨٤ من التقنين المدني الفرنسي حيث تطير الطائرة تحت رقابته وتوجيهه^(١). كما أن المستغل (l'exploitant) للطائرة هو المنتفع (l'utilisé) بها لحظة حدوث الضرر كما جاء بالمادة ٢/٢ من اتفاقية روما ١٩٥٢ بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح من الطائرات^(٢). ونظراً لأن الطيار الموجه للطائرة عن بعد يتحكم ويدير الطائرة أثناء طيرانها، لذا استقر الأمر على اشتراكه في المسؤولية مع المشغل للطائرة، كما قد

(١) Michel Asencio, op. cit., p.6.

(٢) راجع اتفاقية روما ١٩٥٢ على الموقع: www.lexinter.net/conventions

يتحمل المسؤولية وحده في حالة الخطأ أو الإهمال الذي يرتب المسؤولية، وعليه يتحدد المسؤول عن الطائرات الموجهة عن بعد في أربع حالات نبينها بشيء من التفصيل على النحو التالي:

• مسؤولية الطيار والمشغل:

إذ تتحقق مسؤولية الطيار والمشغل معاً في حالة الأضرار التي تسببها طائرة في حالة طيران مع طائرة أخرى في حالة طيران في بعض التشريعات، وهو ما ذهبت إليه المادة 1-6131 L من تقنيين النقل الفرنسي لسنة ٢٠١٠، وعليه فإذا تسببت طائرة موجهة عن بعد في التصادم مع طائرات أخرى في حالة طيران كانت المسؤولية تضامنية بين الطيار والمشغل وفقاً للمادة ١٣٨٢ من التقنيين المدني الفرنسي^(١). بيد أن إلقاء تبعة المسؤولية على الطيار غير مفيدة في مطلق الأحوال بسبب عدم الملاءة المالية، ولهذا يفضل المضرورة الرجوع على المشغل لإلقاء تبعة المسؤولية التي غالباً ما تقترن بالحصول على التعويض المناسب عن الضرر الذي أحدثته له الطائرة.

• مسؤولية المشغل:

كما تقع المسؤولية عن الضرر الذي تتسبب به طائرة موجهة عن بعد على عاتق المشغل تطبيقاً للمادة ١/٢ من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢. ويعتبر مشغلاً وفق أحكام المادة ٢/٢/٢ من نفس الاتفاقية "الشخص الذي يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر"^(٢). ومع ذلك يعتبر مشغلاً ذلك الذي يكون قد احتفظ لنفسه بحق السيطرة

(1) Michel Asencio, op. cit., p.8 ; Dominique David, Jean Panhaleux, op. cit., p.39.

(٢) كما جاء بالمادة 2-6131 L من تقنيين النقل الفرنسي بأن المشغل للطائرة مسؤول عن الأضرار التي تحدثها الطائرة في حالة طيران تجاه الأشخاص أو الأموال على السطح، ومسؤولية المشغل لا يمكن التخفيف منها أو الإعفاء منها إلا بإثبات خطأ المضرورة (la victime) وفق ما جاء بالمادة 3-6131 L من تقنيين النقل الفرنسي، ويسأل المشغل للطائرة سواء كان استخدامه مشروعاً بصفته مالك أو مستأجر، أو كان استخدامه بصورة غير مشروعة مثل من يستولي على الطائرة الموجهة عن بعد بالسرقة أو الاستيلاء غير المشروع أو عن طريق العمليات الإرهابية^(٢). لمزيد من التفاصيل راجع:

Ottavio Marzocchi, op. cit., p.19 ; Gabriel Seignalet, op. cit., sur le site, www.conseil-droitcivil.com/atricle-droit-civil-1003 ; Sébastien Millet, op. cit., sur le site, www.frstrategie.org/publications

الملاحية على الطائرة حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة". وفضلاً عن ذلك، يعد مستعملاً للطائرة بمقتضى أحكام المادة ٢/٢ ب من الاتفاقية المذكورة "من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلياً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم". وطبقاً للمادة ٣/٢ من ذات الاتفاقية، يعتبر المالك المقيدة باسمه الطائرة مشغلاً لها، ومن ثم يكون مسؤولاً عما تحدثه الطائرة من أضرار للغير ما لم يثبت خلاف ذلك، على أنه ليس هو المشغل.

وقد استقر الفقه القانوني أنه في حالة استغلال طائرة موجهة عن بعد تطبق اتفاقية وارسوا ١٩٢٩ واتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ويتحمل المشغل للطائرة المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للغير^(١). مع التنويه إلى أن هذه المسؤولية في الأساس هي مسؤولية تنطبق على مشغل الطائرات التقليدية كما تنطبق على مشغل الطائرات الموجهة عن بعد.

وعندما يدير مشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد جميع المكونات اللازمة لنظام الطائرات الموجهة عن بعد، بموجب شهادة مشغل واحدة^(٢)، فمن المفترض أن يعتبر هذا الشخص كونه المالك المسجل للطائرات الموجهة عن بعد في سجل الطائرات في الدولة التي منحتها علمها أو المسجلة فيها، أيضاً مشغلاً للنظام تطبيقاً لأحكام اتفاقية روما الواضحة والظاهرة في هذا الشأن. والحقيقة، حتى في الفرضية التي يقوم فيها اثنان أو أكثر من مشغلي نظام الطائرات الموجهة عن بعد بالتشارك في المكونات اللازمة لنظام هذه الطائرات، سيعتبر المالك المسجل للطائرة الموجهة عن بعد هو المشغل طبقاً لأحكام المادة ٣/٢ من هذه الاتفاقية.

• مسؤولية المستأجر.

في حالة قيام مالك الطائرة بدون طيار بتأجيرها إلى الغير فتنقل حراستها من المالك إلى المستأجر حيث يتولى الاستعمال والتوجيه والرقابة خلال مدة الإيجار، وبالتالي يصبح المستأجر هو المشغل للطائرة، والأصل أن يصبح المستأجر مسؤول عن الأضرار التي تسببها الطائرة الموجهة عن بعد المستأجرة باعتباره الحارس لها، إلا أن هذا المبدأ لم يرق للمشرع الفرنسي عندما نص في المادة 4-6131 L من

(١) Dominique David & Jean Panhaleux, op. cit., p.39.

(٢) انظر دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، مرجع سابق، ص ٢١.

تقنين النقل الفرنسي^(١)، أنه في حالة إيجار الطائرة الموجهة عن بعد يكون المالك (le propriétaire) والمستأجر (l'affréteur) مسئولين بالتضامن مباشرة أمام الغير عن الأضرار المسببة لهم، وفي حالة قيد الإيجار في سجل الطائرات يصبح المالك غير مسئول أمام الغير^(٢). وعليه، يصبح من مصلحة المالك أن يقوم بتسجيل عقد إيجار الطائرة حتى لا يتقاسم مع المستأجر في تحمل المسؤولية، وفي هذه الحالة يتحمل المستأجر وحده المسؤولية باعتباره المشغل للطائرة الموجهة عن بعد المستأجرة وفقاً لما استقرت عليه اتفاقية وراسوا ١٩٢٩ واتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ومن المؤكد أن المادة ٣/٢ من اتفاقية روما تمنح مالك الطائرة المسجل التخلص من تبعة المسؤولية من خلال إثبات أن شخصاً آخر كان هو المشغل للطائرة وقت إحداث الضرر. وبالمقابل، وتوافقاً مع أحكام المادة ٢/٢ من ذات الاتفاقية، وفي الحالة التي يكون فيها شخص آخر غير المالك المسجل يستخدم الطائرة لمصلحته الخاصة^(٣)، يعتبر هذا الشخص مشغلاً إذا كانت قد انتقلت إليه الإدارة الملاحية لطائرة، أي ما تسميه اتفاقية روما بـ "حق السيطرة على الطائرة"، وبالتالي يكون مسؤولاً عن كل ضرر تلحقه الطائرة بالغير.

وفي الحقيقة، إن مسألة تحديد فيما إذا كان الشخص يمتلك الإدارة الملاحية للطائرة هي من المسائل الوقائية التي يجب الفصل بها تبعاً لكل حالة على حدة، وبلاستناد ليس فقط فيما إذا كان هذا الشخص يحدد مسار الطائرة من مطار إلى آخر أو من نقطة إقلاع إلى نقطة هبوط، بل أيضاً، يمكن مثلاً، أن يكون هذا الشخص هو صاحب القرار بتوجيه طاقم الطائرة أثناء الملاحة الجوية أو بإعطاء توجيهات أو إرشادات مباشرة للطاقم لتتصل بالملاحة الجوية وغيرها، كتحديد أوقات التزود بالوقود والصيانة الدورية وخلاف ذلك.

(١) المادة L6131-4 من تقنين النقل الفرنسي تقابل المادة ١٤١-٤ من تقنين الطيران المدني الفرنسي حيث تم نقل العديد من المواد في تقنين الطيران المدني إلى تقنين النقل وفقاً لـ: Ordonnance n2010/1307 du 28 Octobre 2010, sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٢) Michel Asencio, op. cit., p.7.

(٣) Minutes and Documents, ICAO Legal Comm., 5 th Sess., at 38-40, ICAO Doc 6029-LC/126, 1950.

وفي الحالة التي يقوم بها شخصين أو أكثر من مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بعد باستخدام مكونات النظام اللازم لطائرة موجهة عن بعد تقاد من محطة أرضية، وتسبب الطائرة بإحداث ضرر على سطح الأرض للأشخاص أو للممتلكات، فمن المحتمل أن يتم طرح مسألة وقائية تتجلى بمعرفة من هو مشغل الطائرة، وذلك من أجل إسناد المسؤولية بموجب اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، وتطبيقاً لأحكام المادة ٢ من هذه الاتفاقية، فإن هوية المشغل تبرز بالدفع بأحد الاحتمالات الثلاثة التالية:

- أ- المالك المقيدة باسمه الطائرة الموجهة عن بعد.
- ب- أو الشخص الذي يقيم المالك الدليل على أنه كان يستخدم الطائرة الموجهة عن بعد وقت وقوع الضرر.
- ت- الشخص الذي يمتلك حق الإدارة الملاحية للطائرة، أي حق السيطرة على الطائرة.

والجدير بالملاحظة، أن الأحكام المنصوص عليها في كل من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ واتفاقية روما لعام ١٩٥٢، تعتبران كافتيتان من الناحية القانونية لملائمة تكنولوجيا نظم الطائرات الموجهة عن بعد والانتشار الواسع لذلك الطيف، ومن ثم الركون إليهما في إلقاء تبعة المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض سواء للأشخاص أو للممتلكات، فيما بين المشغلين أنفسهم.

كما لاحظنا عند عرض الأحكام الخاصة باتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ وفيما يخص دراستنا، أن هذه الاتفاقية قد تم تبينها من أجل توحيد القواعد القانونية على المستوى الدولي، خصوصاً الحالة التي تتسبب بها طائرة أجنبية بضرر للأشخاص، ناهيك عن تحديد مسؤولية الأشخاص المسؤولين عن إحداث هذا الضرر. إلا أنه، لم تلق هذه الاتفاقية ولا حتى بروتوكول مونتريال لعام ١٩٨٧ الذي زاد حدود المسؤولية، قبولاً واسعاً؛ فبعد مرور ٦٣ سنة على اعتماد الاتفاقية انضم إليها ٤٩ طرفاً، في حين اجتذب بروتوكول مونتريال المشار إليه أعلاه خمسة تصديقات كانت لازمة لدخوله حيز التطبيق في سنة ٢٠٠٢، ومنذ ذلك الوقت صادقت عليه فقط سبعة دول إضافية، ليكون المجموع ١٢ طرفاً في غضون ٣٧ سنة. ويمكن السبب الجوهري الشائع بين رجال القانون الجوي لهذا الوضع الصعب لكل من الاتفاقية

والبرتوكول بأن حدود المسؤولية فيهما تعد غير كافية، ويضيف البعض إلى ذلك أن نظام المسؤولية شبه المطلق والقواعد الناظمة للاختصاص والأحكام المتعلقة بالأمن المالي، غير مرضية حقاً. ومع ذلك، وأياً كانت أوجه القصور في اتفاقية روما، فهي لا تمت بصلة إلى المسألة الجوهرية التي تتمثل بملاءمة أحكامها مع إلقاء تبعة المسؤولية على الطائرة الأجنبية التي تتسبب بضرر على سطح الأرض، بما في ذلك الطائرات الموجهة عن بعد.

• مسؤولية الطيار الموجه عن بعد.

في الحقيقة أن الطيار الموجه عن بُعد هو من يتولى التحكم في الطائرة من محطة أرضية بداية من إقلاعها وأثناء طيرانها وحتى هبوطها، ويتحمل المسؤولية في حالة وجود خطأ ولو بسيط أو الإهمال أو عدم الاهتمام وهي مسؤولية شخصية لأنه ملتزم بالحفاظ على سلامة الغير أثناء طيران الطائرة. كما يتحمل المسؤولية الجنائية عن كل انتهاك لحرمة الحياة الخاصة للغير أو الاعتداء على الحقوق والحريات الشخصية التي يتمتع بها هؤلاء، كحالة النقاط صور أو فيديوهات إذ تتحقق مسؤوليته القانونية^(١).

٢- حدود المسؤولية في اتفاقية روما ١٩٥٢ وبرتوكول ١٩٧٨ المعدل لها.

إن بيان حدود المسؤولية الناجمة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد يدفعنا إلى بيان تلك الحدود في كل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢، قبل التطرق لها في برتوكول ١٩٧٨، إلا أننا لن نقف كثيراً عند تحليل مبالغ التعويض بل سنوقف عند الأحكام التي انصبت عليها مبدأ تحديد المسؤولية لنرى ما هو الجديد فيها.

١.٢- حدود المسؤولية في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

وفق أحكام المادة ١/١١ من هذه الاتفاقية تتحدد المسؤولية عن الضرر الذي تسببه طائرة وكل حادث فيما يتعلق بكافة الأشخاص، كما جاءت المادة ١٤ من ذات الاتفاقية بقواعد للتخصيص في حالة تجاوز المبلغ الإجمالي للتعويضات المقررة حدود الاتفاقية بشأن المسؤولية^(٢).

(١) Michel Asencio, op. cit., p.7 et 9 ; Dominique David, Jean Panhaleux, op. cit., p.39.

(٢) أ- ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك ذهبي، أي ما يعادل ٤٠٠٠٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً للطائرة التي يبلغ وزنها ١٠٠٠٠ كغ فأقل؛ ب- ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك ذهبي يضاف إليها ٤٠٠ فرنك (٣٢ دولاراً)

وفي هذا المقام، نود التنويه إلى أن اتفاقية روما المشار إليها أعلاه قد بينت بالإضافة إلى الحد الذي وضعته لتحديد المسؤولية عن كل طائرة، في المادة ١١/٢ بأنه لا يجوز في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أن يزيد مبلغ التعويض عن ٥٠٠.٠٠٠ فرنك ذهبي لكل شخص مات أو أصيب بأذى جسми. بيد أن هذه الحدود قد تم تعديلها بموجب بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ وفق الآتي.

٢.٢. حدود المسؤولية في بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٨.

في عام ١٩٧٨، تم تبني بروتوكول مونتريال لتعديل اتفاقية روما سالفة الذكر، حيث أعيد النظر في حدود المسؤولية ليتم رفعها من جهة، وحلت حقوق السحب الخاصة محل الفرنكات الذهبية كوحدة للعملة من جهة أخرى، وأخيراً خفضت فئات الوزن من خمس إلى أربع، وفق التفصيل الوارد أدناه^(١).

كما حدد البروتوكول فضلاً عن ذلك المسؤولية القصوى فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة البدنية الشخصية بمبلغ قدره ١٢٥.٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل شخص توفي أو أصيب بأذى جسدي، وكذلك عدلت قواعد التوزيع بين التعويضات في حالة تجاوزها لحدود المسؤولية بإعطاء أفضلية أعلى للتعويضات المتعلقة بفقد الأرواح أو الإصابة الشخصية البدنية. هذا التحديد للمسؤولية نرى إمكانية انطباقه

أمريكياً تقريباً) عن كل كغ يزيد على الألف التي يزيد وزنها عن ١.٠٠٠ ولا يتجاوز ٦.٠٠٠ كغ؛ ج- ٢.٥٠٠.٠٠٠ فرنك (٢٠٠.٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً) يضاف إليها ٢٠٥ فرنك (٢٠ دولاراً أمريكياً تقريباً) عن كل كغ يزيد على ٦.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٢٠٠.٠٠٠ كغ ولكن لا يتجاوز ٢٠.٠٠٠ كغ؛ د- ٦.٠٠٠.٠٠٠ فرنك (٤٨٠.٠٠٠ دولاراً أمريكياً تقريباً) يضاف إليها ١٥٠ فرنكاً (١٢ دولاراً أمريكياً تقريباً) عن كل كغ يزيد على ٢٠٠.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٢.٠٠٠ كغ لكنه لا يتجاوز ٥٠.٠٠٠ كغ؛ هـ- ١٠.٥٠٠.٠٠٠ فرنك (٨٤٠.٠٠٠ دولاراً أمريكياً تقريباً) يضاف إليها ١٠٠ فرنك (٨ دولارات أمريكية تقريباً) عن كل كغ يزيد على ٥٠.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٥٠.٠٠٠ كغ.

(١) أ- ٣٠٠.٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرة التي يبلغ وزنها ٢٠٠٠ كغ أو أقل؛ ب- ٣٠٠.٠٠٠ وحدة سحب خاصة زائد ١٧٥ وحدة سحب خاصة عن كل كغ يزيد على ٢.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٢.٠٠٠ لكن لا يتجاوز ٦.٠٠٠ كغ؛ ج- ١.٠٠٠.٠٠٠ وحدة سحب خاصة زائد ٦٢.٥ وحدة سحب خاصة عن كل كغ يزيد على ٦.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٦.٠٠٠ ولكن لا يزيد عن ٣٠.٠٠٠ كغ؛ د- ٢.٥٠٠.٠٠٠ وحدة سحب حقوق سحب خاصة زائد ٦٥ وحدة سحب خاصة عن كل كغ يزيد على ٣٠.٠٠٠ كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن ٣٠.٠٠٠ كغ.

على الأضرار التي تحدثها الطائرات الموجهة عن بعد كما على الطائرات التقليدية نظراً لوحدة النصوص القانونية التي تطبق على كل منهما.

ولا شك أنه من المنظور التاريخي لتطور مسؤولية الناقل الجوي اعتباراً من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ حيث كان ينظر لقطاع النقل الجوي على أنه قطاع صناعي مقرون بمخاطر كبيرة، وكان تحديد المسؤولية بمبلغ معين لا يسأل الناقل بأكثر منه يعد بمثابة دعم وحماية لهذا القطاع الذي كان في مرحلة النمو، لأن معظم شركات النقل الجوي كانت مملوكة من قبل الدول والتي تديرها في نفس الوقت وتسعى لحماية مصالحها بموافقتها على تحديد المسؤولية، غير أن صناعة النقل الجوي في عالم اليوم أصبحت قطاعاً اقتصادياً بامتياز وفي تحسن مستمر، كما أن معظم شركات النقل الجوي في العالم أصبحت ملكاً للقطاع الخاص، ويمكنها التعاقد مع شركات التأمين من أجل تغطية كل الأضرار مقابل أقساط مناسبة بحكم التنافسية الشديدة لشركات التأمين، لذلك كان من الصعب إيجاد حجج مقنعة للاستمرار في المعاملة الخاصة لشركات النقل الجوي، وبالتالي الإبقاء على حدود التعويض المقررة سابقاً.

الفرع الثاني

خاصية المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

بعد النجاحات التي حققتها اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ سابقة الذكر، تمت المبادرة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي بمدينة مونتريال في كندا خلال الفترة الواقعة ما بين ٢٠/٤/٢٠٠٩ إلى ٢/٥/٢٠٠٩ تمخض عنه اعتماد نصي الاتفاقيتين التاليتين:

١- اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة والتي أطلق عليها تسمية (اتفاقية المخاطر العامة).

٢- اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع للطائرات والتي أطلق تسمية (اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع).

وحتى تكون الصورة واضحة، أرأينا أن نبين النطاق الشخصي الذي تقوم عليه المسؤولية في كل من اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ (أولاً)، ومن ثم نعرض لحدود تلك المسؤولية في كلتا الاتفاقيتين (ثانياً).

أولاً- النطاق الشخصي للمسؤولية في اتفاقتي مونتريال ٢٠٠٩.

إن النطاق القانوني للمسؤولية الناشئة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد يستدعي التعرف على من هو مشغل الطائرة عن بعد، ومن ثم تناول فرضية أن مالك الطائرة المسجل هو المشغل.

١- مشغل الطائرة الموجهة عن بعد.

لقد الهدف من اعتماد الاتفاقيتين السابقتين تحقيق التوازن بين الدول الأطراف في هاتين الاتفاقيتين من خلال منح الضحايا من الأطراف الثالثة تعويضاً عادلاً، وأيضاً حماية صناعة الطيران من أي أعباء مالية إضافية قد تثقل كاهله وتجعله في منأى عن التطور وأداء دوره بكل فعالية وجدارة. وفي الحقيقة، تفرض كلتا المعاهدتين مسؤولية مشددة على مشغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف والتي تنتسب بها طائرة أثناء قيامها برحلة طيران دولية. وعليه، نود التنويه، إلى أن هاتين الاتفاقيتان تستهدفان في الأساس الرحلات الدولية التي تقوم بها الطائرة، إلا أن ذلك لا يمنع الدول الأطراف في الاتفاقيتين من توسيع نطاقهما ليشملا أيضاً الرحلات الجوية الداخلية^(١). كما نود الإشارة أيضاً أن الاتفاقيتين لا تنطبقان على الأضرار التي تلحقها طائرات الدولة المخصصة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة^(٢).

وكما هو الحال في كل الاتفاقيات الدولية التي تم عرضها في متن هذه الدراسة، لم تعرف الاتفاقيان سالفتي الذكر الطائرة بشكل معين، الأمر الذي يدعو مرة أخرى إلى الرجوع إلى تعريف الطائرة الوارد في الملحق السابع من اتفاقية شيكاغو، والذي ظل حجر الزاوية للقانون الجوي منذ عشرات السنين وحتى يومنا هذا. هذا التعريف الذي سبق عرضه لا يتطلب وجود طاقم على متن الطائرة، الأمر الذي يعني أن كلتا الاتفاقيتين: اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع تسريان على حد سواء على الطائرة المأهولة والطائرة غير المأهولة بالطاقم، بما في ذلك الطائرة الموجهة عن بعد.

(١) المادتان ٢ و ١/٣ من اتفاقية المخاطر العامة وكذلك المادتان ٢ و ١/٣ من اتفاقية التدخل غير المشروع.

(٢) المادة ٤/٢ من اتفاقية المخاطر العامة والمادة ٤/٢ أيضاً من اتفاقية التدخل غير المشروع.

وبالمقابل، لقد عرفت المادة الأولى، الفقرة (و) من كلتا الاتفاقيتين "مشغل الطائرة" "يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، بشرط أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلاً للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلائه تلك الطائرة في سياق وظائفهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أو لم يكن كذلك". هذا التعريف للمشغل أعاد إنتاج نفس التعريف الذي جاءت به المادة ٢/أ وب من اتفاقية روما كلمة بكلمة مع تقديم أو تأخير بعض العبارات، حيث عرفت الفقرة أ "مشغل الطائرة" على أنه "لأغراض هذه الاتفاقية، المشغل هو الشخص الذي يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر. وبالمقابل، يعتبر مشغلاً الشخص الذي يستخدم الطائرة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بشرط أن تكون له الإدارة الملاحية"، ب "ويعتبر الشخص مشغلاً عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو من خلال وسطائه أو وكلائه في معرض وظيفتهم، سواء كان ذلك ضمن نطاق صلاحيتهم أم لا". وعليه، يعد مشغلاً للطائرة من استعملها أو من شغلها بنفسه أو من خلال وسطائه له كالتابعين أو الوكلاء أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلياً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم. بيد أن المشغل لا يفقد صفته كمشغل بحجة أن شخصاً آخر ارتكب أحد أفعال التدخل غير المشروع تطبيقاً لأحكام ذات المادة وذات الفقرة المذكورة أعلاه من اتفاقية التدخل غير المشروع.

٢- فرضية أن مالك الطائرة المسجل هو المشغل.

في الحقيقة لقد غاب عن تعريف المشغل الذي جاءنا به اتفاقنا مونتريال السابقين وعلى خلاف اتفاقية روما افتراض أن المالك المسجل هو المشغل، والذي تم تحييته جانباً عند إجراء المفاوضات والمباحثات والدراسات المتعلقة بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، التي أنشأها مجلس الأمانة للعامة لمنظمة الطيران المدني (ICAO)، خلال عدة اجتماعات ابتداءً من عام ٢٠٠٢ حتى عام ٢٠٠٤^(١)، والتي

(١) التعويض عن الضرر الذي تسببه الطائرات للأطراف الثالثة الناجم عن أفعال التدخل غير المشروع أو عن المخاطر العامة، اللجنة القانونية للإيكاو، الدورة الثالثة والثلاثون، ورقة عمل، البند ٣ من جدول الأعمال، في الوثيقة (٢٠٠٨) 1-3-WP/33-ICAO Doc LC. انظر تقرير مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، الاجتماع الثالث بتاريخ ١٣-١٤، وثيقة الإيكاو (٢٠٠٣) SSG-MR/3-Report؛ راجع أيضاً مشروع اتفاقية بشأن

تمخض عنها اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩. ويمكن السبب في تنحية الافتراض أن المالك المسجل للطائرة هو المشغل من هاتين الاتفاقيتين هو ذبوع استئجار الطائرات مع بدء الربع الأخير من القرن العشرين حتى يومنا هذا، الأمر الذي لم تعد معه هذه الفرضية مقبولة، وهو ما نراه في تعريف المشغل (المستثمر) الذي جاءت به المادة ٨/١ من قانون الطيران المدني الإماراتي حيث نصت بشكل صريح على أن المستثمر يمكن أن يكون شخصاً قد قام بتأجير الطائرة للغير مع بقاء حق الإدارة الملاحية تحت يده.

وإذا ما أهملنا الفرضية التي جاءت بها اتفاقية روما على أن المالك هو المشغل، فإن تعيين أي مشغل لنظم الطائرات عن بعد واعتباره مسؤولاً في الحالة التي تتسبب الطائرة بضرر للأطراف الثالثة بموجب اتفاقية المخاطر العامة وخلافها في اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، يجب أن تأخذ كل حالة على حدا، تبعاً للأدلة المقدمة في كل حالة. وفي هذا المقام، فإن عملية تحديد المشغل تصبح سهلة، لأن الفرضيات الثلاثة التي تم سوقها على أن المشغل هو إحدى حالات ثلاث، تتخض هنا الفرضيات من ثلاثة إلى اثنتين:

١- الشخص الذي يشغل الطائرة الموجهة عن بعد في الوقت الذي ألحقت فيه الضرر للطرف الثالث، أو؛

٢- الشخص الذي استمد منه الحق في استعمال الطائرة الموجهة عن بعد، شريطة أن يكون ذلك الشخص قد احتفظ بحق الإدارة الملاحية.

وكما رأينا سابقاً، فإن التعريف المشترك للمشغل في كل من اتفاقيتي مونتريال واتفاقية روما والذي يوضح المقصود من استعمال طائرة طبقاً للمادة

الضرر الذي تسببه الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، الاجتماع الثالث، المادة العاشرة، الفقرة ٣، (٣) at A-7, ICAO Doc SSG-MR/3-WP/1 (200)؛ انظر كذلك تقرير مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، الاجتماع الرابع (٢٠٠٣) ICAO at 8, Doc SSG-MR/4-Report؛ انظر بالإضافة لذلك مشروع اتفاقية بشأن الضرر الذي تسببه الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، مجموعة الدراسات التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، الاجتماع الرابع، المادة ٣، (٢٠٠٣) at A-2, ICAO Doc SSG-MR/4-WP/1. وكذلك وثيقة الإيكاوا Doc LC/33-WP/3-1.

٢/٢/ب من اتفاقية روما، يدل على أنه في حال وجود مشغل منفرد لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، فإن هوية الشخص الذي يستعمل الطائرة عن بعد كمشغل، تسند إليه المسؤولية بدون منازع بموجب كل من اتفاقيته مونتريال سابقتي الذكر فيما لو سببت ضرراً لطرف ثالث. ومن جهة أخرى، وفي حال تشارك اثنين أو أكثر في تشغيل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، فإن هوية المشغل لهذه الطائرة في حال إلحاق ضرر بطرف ثالث تبقى مسألة واقع بمقتضى أي من اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ وقانون الطيران المدني الإماراتي ولوائح المتعلقة باستخدام الطائرات بدون طيار.

بيد أنه وبموجب اتفاقيتي مونتريال لعام ٢٠٠٩ ومع عدم افتراض أن مالك الطائرة المسجل هو المشغل، وحتى يثبت المالك عكس ذلك عليه أن يثبت بأنه ليس هو المشغل حتى يدفع عنه المسؤولية في حال التسبب بضرر للغير، إلا أن اتفاقيتي مونتريال للمخاطر العامة وللتعويض عن التدخل غير المشروع قد ذهبتا إلى خلاف ذلك من خلال إلقاء عبء الإثبات على كاهل الطرف الثالث، أي الضحية، لإثبات صفة مشغل الطائرة. وفي الحقيقة، لقد أراد واضعوا الاتفاقيتين من هذا الافتراض، تخلص المالك من هذا العبء الثقيل^(١)، من خلال إلزام المالك المسجل للطائرة الذي رفع الضحية الدعوى عليه والذي نفى صفة أنه المشغل من أجل أن يضمه معه ... الشخص الذي، وفقاً لقوله، أنه هو المشغل الحقيقي للطائرة^(٢). غير أن الدراسات وأوراق العمل التي قدمت أثناء تحديث اتفاقية روما قد تم التوافق على أنه ليس من الصعب تحديد من هو المشغل، نظراً لأنه توجد سجلات على متن الطائرة يحتفظ بها طاقم الطائرة، كم توجد سجلات لدى إدارة كل مطار تطلع منه الطائرة تحدد من هو المشغل للطائرة، وعليه، فإن افتراض أن المالك هو المشغل قد تم استبعاده من نصوص اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩^(٣). وهذا ينطبق على الطائرات الموجهة عن بعد إذ يوجد في كل محطة أرضية لقيادة الطائرة عن بعد سجلات تثبت من هو مشغل الطائرة.

ثانياً - حدود المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

(١) انظر وثيقة الإيكاوا ICAO Doc 6029-LC/126.

(٢) المرجع السابق.

(٣) وثيقة الإيكاوا ICAO Doc SSG-MR/4-Report, supra. Note 43, at 8.

يقتضي معالجة حدود المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال أن نعرض حدود المسؤولية في اتفاقية المخاطر العامة، ومن ثم نتطرق إلى حدود المسؤولية في اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع.

١- حدود المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال ٢٠٠٩ بشأن المخاطر العامة.

تقضي المادة ١/٤ من اتفاقية المخاطر العامة بأن تحدد مسؤولية مشغل الطائرة استناداً إلى وزن الطائرة وفق النحو التالي الوارد أدناه^(١).

وتتقاسم حدود المسؤولية وفق هذه الاتفاقية في حال التسبب بالضرر من قبل طائرتين أو أكثر يشغلها شخص واحد، على أن يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر وزن أقصى طبقاً للمادة ٢/٤ من ذات الاتفاقية. أما إذا تسببت طائرتان أو أكثر بوقوع الضرر ويشغلهم عدة أشخاص مختلفين، فيكون هؤلاء المشغلين مسؤولين منفردين أو بالتضامن، ويستطيع أي مشغل أن يحدد مسؤوليته وفق المبالغ المذكورة أعلاه، وذلك تطبيقاً للمادة المذكورة آنفاً.

بيد أنه لا يستطيع مشغل الطائرة أن يستفيد من حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية سالفة الذكر إلا إذا أثبت إحدى الحالتين الآتيتين:

أ- أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه.

ب- أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من شخص آخر غير الذين ذكروا في الفقرة السابقة وفقاً لأحكام المادة ٣/٤ من نفس الاتفاقية.

(١) أ- ٧٥٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرة التي تبلغ كتلتها القصوى ٥٠٠ كغ أو أقل؛ ب- ١٠٥٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ كغ ولا تتجاوز ١٠٠٠ كغ؛ ج- ٣٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ٢٧٠٠ كغ؛ د- ٧٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٧٠٠ كغ ولا تتجاوز ٦٠٠٠ كغ؛ ه- وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٦٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ١٢٠٠٠ كغ؛ و- ٨٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٢٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ٢٥٠٠٠٠ كغ؛ ص- ١٥٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥٠٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ٥٠٠٠٠٠ كغ؛ ق- ٣٠٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ٢٠٠٠٠٠ كغ؛ ك- ٥٠٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠٠٠٠ كغ ولا تتجاوز ٥٠٠٠٠٠٠ كغ؛ م- ٧٠٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠٠٠٠٠ كغ.

وبناءً عليه، فقد قال البروفيسور "بول ديمبسي" بأنه "إذا وقع حادث جوي كارثي وسبب ضرراً على سطح الأرض، فمن من المحتمل ألا تتوفر الأدلة الكافية التي تثبت عدم وجود إهمال حتى يستطيع المشغل تبرئة نفسه من المسؤولية"^(١). ووفقاً لهذا الرأي، ففي كل الدعاوي الناجمة عن كوارث جماعية، ستجد شركات الطيران الجوي نفسها مسؤولة قطعاً عن كامل الأضرار التي سببتها بغض النظر عما إذا كانت قد ارتكبت خطأ أم لا^(٢)، مع التنويه إلى أن الاتفاقية المذكورة تلزم شركات الطيران بالتأمين الإلزامي عن كامل المسؤولية^(٣). وعليه، نرى سداة هذا الرأي وإمكانية تطبيقه في حالة الطائرات الموجهة عن بعد إذ سيكون من الصعوبة بمكان الحصول على الأدلة الوافية التي يمكن الركون إليها لنفي مسؤولية مشغل الطائرة نظراً لتعدد تكنولوجيا صناعة الطائرات وما يرافقها من صعوبات في إثبات الخطأ أو الإهمال من عدمه.

٢- حدود المسؤولية في اتفاقية مونتريال ٢٠٠٩ بشأن التعويض عن التدخل غير المشروع.

لقد انتهجت اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع ذات النهج الذي رسمته اتفاقية المخاطر العامة من حيث أولاً حدود المسؤولية إذ جاءت متطابقة في الاتفاقيتين، وثانياً مستندة إلى وزن الطائرة^(٤)، وثالثاً من حيث اشتراك طائرتان أو

(١) Paul S. Dempsey, Aviation Liability Law, 2 ed. 2013, n° 245.

(٢) المرجع السابق.

(٣) المادة ١/٧ من اتفاقية المخاطر العامة. ففي استبيان أجرته الحكومة الأسترالية سنة ٢٠٠٩ حول مسؤولية الناقلين الجويين الصارمة وغير المحدودة لمعرفة فيما إذا كان ذلك يقيد نشاط الطيران أو يؤدي إلى رفع مبالغ التأمين على المشغلين للطائرات: لمزيد من التعمق راجع:

Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, Austrian Government, Review of Carrier Liability and Insurance 27 (2009) available at :

https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability_Insurance_Discussion_Paper.pdf

(٤) المادة ٤ من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع.

أكثر في التسبب في إحداث الضرر، سواء كان يشغلها ذات المشغل أو مشغلون متعددون كما سبق بيانه أعلاه^(١).

وفي الحقيقة، كانت الغاية من تبني اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع في جانب كبير منها، استجابة من المجتمع الدولي نتيجة للهجمات الإرهابية التي وقعت في أمريكا في ١١ سبتمبر/أيلول ٢٠٠١، حيث تناولت التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات بسبب أفعال غير مشروعة لطرف ثالث، والتي تشكل أعمالاً إرهابية^(٢). وعليه، يعد بموجب هذه الاتفاقية مشغل الطائرة مسؤولاً عن الضرر الذي تلحقه الطائرة بطرف ثالث، وعلى وجه التحديد، حين يقترب شخص آخر عملاً من أعمال التدخل غير المشروع عن طريق إشراك الطائرة بذلك^(٣).

بالإضافة إلى ما تتطلبه هذه الاتفاقية أيضاً من إلزام شركات الطيران بالتأمين الإلزامي^(٤)، فإن الفصل الثالث من هذه الاتفاقية^(٥)، يقدم آلية تعويضية جديدة ومبتكرة في عالم الطيران الجوي تشبه صناديق أندية الحماية والتعويض لملاك السفن (P & I Club)^(٦)، تتمثل بإنشاء صندوق دولي للطيران المدني للتعويض عن أضرار التي تسببها الطائرات لطرف ثالث، بحيث يقدم حتى ٣ بليون وحدة سحب خاصة لكل حادث تجاوزت الأضرار فيه الحد الأقصى البالغ ٧٠٠ مليون وحدة سحب خاصة لكل عتبة مسؤولية عن الحادث الواحد^(٧). وتدفع الاشتراكات شركات الطيران الجوية وتحسب هذه الاشتراكات على أساس عدد الركاب وأطنان البضائع

(١) من أجل مزيد من التوضيح، قارن بين المادة ٢/٤ من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع والمادة ٦ من اتفاقية المخاطر العامة وأخيراً المادة ٥ من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع.

(٢) المادة ٢ من اتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

(٣) المواد ١/و، ١/٢ و ١/٣ من اتفاقية مونتريال الخاصة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

(٤) المادة ٧ من اتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

(٥) المواد ٨ حتى ٣٧ من اتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

(٦) لمزيد من التفاصيل راجع بحثنا بعنوان "التأمين التعاوني في ضوء أندية الحماية والتعويض، مقبول ومنشور في مجلة الشريعة والقانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، العدد ٦٨، تشرين الأول ٢٠١٦، ص ١٨٣ وما بعد.

(٧) المادة ٢/١٨ من اتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

المغادرة على الرحلات التجارية الدولية من دولة طرف في الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف أن تفرض على شركات الطيران تقديم هذه الاشتراكات على الرحلات الداخلية تطبيقاً لأحكام المادة ٢/٢ من هذه الاتفاقية. ويجوز للضحايا أيضاً المطالبة بتعويض إضافي من المشغل إذا تجاوز الضرر عتبة الثلاثة بلايين وحدة سحب خاصة شريطة أن يُثبت أن المشغل قد أسهم في وقوع الحادث المسبب للضرر أو أهمل أو استهتر بإدراك وعلم باحتمال وقوع الضرر^(١).

وكما سبقت الإشارة إلى أن أي من اتفاقيتي المخاطر العامة والتعويض عن التدخل المشروع لسنة ٢٠٠٩ لم تدخلان حتى اليوم حيز النفاذ للأسباب التي تم سوقها في الدراسة آنفاً في هذه الدراسة، إلا أن ذلك لا يعني أن كل اتفاقية لا تشكل مرجعية قانونية لإسناد المسؤولية في حال التسبب بضرر لطرف ثالث، حتى ولو كان هذا الضرر قد سببته طائرة موجهة عن بعد تقاد من محطة أرضية.

(١) المادة ٢/٢٣ من اتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن التدخل غير المشروع لعام ٢٠٠٩.

الخاتمة

لقد تناولنا بالبحث التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد فيما يسمى باللغة الانكليزية والفرنسية (Drones). وقد قسمنا البحث إلى مبحثين، جاء الحديث في المبحث الأول عن ماهية الطائرات الموجهة عن بعد بين الأصالة والحدثة، إذ تعرضنا فيه إلى المدلول القانوني لمصطلح الطائرات الموجهة عن بعد وذلك من خلال تعريف هذه الطائرات وقلنا أنها طائرات تطير بدون قائد على متنها ويتم استخدام (les drones) كمصطلح عالمي للدلالة عليها، ثم تكلمنا عن متطلبات تشغيل هذه الطائرات من حيث الترخيص الإلزامي لها في الدول التي تطير فيها، وأيضاً من خضوعها للتسجيل في سجل خاص بالطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات بدون طيار. كما تناولنا الموقف القانوني والعملي من دخول هذه الطائرات مستقبلاً عالم نقل البضائع والأمتعة والأشخاص حيث كانت الآراء بين موافق ومعارض بسبب عنصرى السلامة الجوية وأمن الطيران. كذلك ناقشنا وعلى مدار هذا المبحث الوضع القانوني للطيار الموجه عن بعد وفيما إذا كان يعتبر طياراً بالمعنى القانوني للكلمة وضرورة حيازته لشهادات الأهلية، وموقف منظمة الطيران المدني الدولي من مسألة الاعتراف بشهادات الطيارين عن بعد من قبل الدول الأعضاء في المنظمة ريثما تصدر القواعد القياسية للاعتراف بهذه الشهادات، إذ حثت المنظمة هذه الدول على الاعتراف بشهادات الطيارين. أضف إلى ذلك إلى أننا بينا في هذه الدراسة قواعد استخدام الطائرات الموجهة عن بعد من حيث خضوعها للتسجيل الإلزامي في الدول التي تطير فيها، وعلى سبيل المثال في كل من فرنسا والإمارات والولايات المتحدة مع وضع شروط للاستخدام والترخيص بالطيران، ويضاف إلى ذلك وضع ضوابط للتشغيل بوجود ترخيص وعدم الطيران في المناطق الحضرية وفي تجمعات الأشخاص أو الحيوانات، وعدم تجاوز ١٥٠م ارتفاعاً من سطح الأرض، واحترام قواعد الدخول للفضاء الجوي باحترام مسافة معقولة يحظر فيها الطيران لهذه الطائرات بالقرب من المطارات والمناطق الممنوعة بالقانون.

وفي المبحث الثاني تكلمنا عن أحكام المسؤولية الناجمة عن تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد وخاصة عن الأضرار التي تحدثها هذه الطائرات للغير، إذ لمسنا تمايزاً بين أحكام المسؤولية في كل من اتفاقية روتردام ١٩٩٩ عن كل من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وعن اتفاقية روما ١٩٥٢، وذكرنا أن المسؤولية عن أضرار الطائرات الموجهة عن بعد تعد مسؤولية عن حراسة الأشياء وفقاً لما جاء بالمادة

١٧٨ من القانون المدني المصري والمادة ١٣٨٤ من التقنين المدني الفرنسي، وأن هذه المسؤولية لا تختلف عن أساس المسؤولية المطبق على الطائرات التقليدية. ثم بينا بشكل مفصل المسؤول عن أضرار الطائرات الموجهة عن بعد الذي قد يكون الطيار مع المشغل، أو المشغل، أو الطيار عن بُعد، أو المالك مع المستأجر في حالة إيجار الطائرة، ثم بينا أنواع المسؤولية الناشئة عن أضرار الطائرات الموجهة عن بعد، وفصلنا بشكل لا سابق له المسؤولية المدنية بتعويض الأضرار الحادثة للغير، دون أن نتوقف كثيراً عند كل من المسؤولية الجنائية عند ارتكاب جريمة طبقاً للقانون، وأيضاً المسؤولية الإدارية بوقف الترخيص أو عدم التجديد أو سحبه أو الحرمان من المزايا، نظراً لأن المسؤولية المدنية تتفق مع عنوان بحثنا. وأخيراً، كانت المحطة الأخيرة حيث درسنا خاصية المسؤولية في اتفاقية روتردام ٢٠٠٩ الخاصتين بالمخاطر العامة والتعويض عن أعمال التدخل غير المشروع، لنرى أن فرضية المالك هو المشغل قد تم تحييتها بعد الانتشار الهائل لحالات إيجار الطائرات في عالم اليوم، ناهيك عن تعديلات في حدود المسؤولية، الأمر الذي قادنا إلى النتائج والتوصيات الجوهرية الآتية:

أولاً- النتائج:

١- لقد أظهرت منظمة الطيران المدني الدولية (ICAO) خبرة كبيرة من خلال الدراسات وأوراق العمل التي قدمت خلال العديد من الجلسات والمؤتمرات، متوخية إدماج نظم الطائرات الموجهة عن بعد في نظام الطيران الدولي من حيث الماهية التي اتسمت تارة بالأصالة وتارة بالحدثة، والذي تمخض عنه عدداً لا بأس به من الأمور الفنية والتشغيلية الناشئة عن عدم وجود الطيار على متن الطائرة عند بدء وأثناء ونهاية الرحلة الجوية.

٢- بيد أن الملحق السابع من اتفاقية شياغو لسنة ١٩٤٤ قد وصف الطائرة الموجهة عن بعد، بأنها طائرة، الأمر الذي يضع الطائرة الموجهة عن بعد في نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن الركاب وأمتعتهم وعن البضائع، وكذلك في نطاق تطبيق اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فيما يتعلق

بمسؤولية مشغل الطائرة عن الضرر الذي تحدثه لطرف ثالث على سطح الأرض، حيث كانت النتيجة تمايز المسؤولية في هذه الاتفاقيات.

٣- وفي الحالة التي يتم من خلالها القيام بعمليات نقل دولي عن طريق نظم الطائرات الموجهة عن بعد، سيقدّم سريان اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ أو اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فكراً قانونياً مقبولاً على نطاق واسع من قبل رجال القانون، الأمر الذي سيشكل مرجعية قانونية ومشهداً واضحاً من الناحية التقنية والتشغيلية فائقة الحداثة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة فيما بين الدول المتعاقدة في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ البالغ عددها حتى تاريخه ١١١ دولة. مع التتويه، إلى أنه وعلى الرغم من القبول المتواضع لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢، إلا أن الأحكام الحالية في الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها ستستمر في توفير الأساس القانوني للمسؤولية عن الضرر الذي تسببه هذه الطائرات الأجنبية على سطح الأرض بطرف ثالث، بغض النظر عن إدماج الطائرات الموجهة عن بعد.

٤- وفيما يخص اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ المتعلقتان بالمخاطر العامة وبالتعويض عن التدخل غير المشروع، فإن قدراً كبيراً من الأهمية يشكل أساساً بالنسبة للطائرات الموجهة عن بعد، كما هو الحال بالنسبة إلى جميع الاتفاقيات التي تم عرضها في متن هذه الدراسة، يتجلى بقدرة الضحية على إثبات صفة مشغل الطائرة حتى يتمكن من إلقاء تبعة المسؤولية عليه في حال إحداث ضرر للغير، وبالتالي اتسمت المسؤولية في هاتين الاتفاقيتين بالخصوصية.

٥- وعلى الرغم من أن اتفاقيتي ٢٠٠٩ قد خرجتا على الافتراض القانوني بأن المالك للطائرة هو المشغل، والذي رأنا فيه أن هذا الافتراض قد عفى عليه الزمن في ضوء الانتشار الهائل لاستئجار الطائرات، بحيث يكون إثبات صفة مشغل الطائرة الموجهة عن بعد في حال إحداثها للضرر من الآن فصاعداً مسألة واقع في كل حالة على حدى. بيد أن الأهمية العملية والقانونية لهذا النهج المحدث في هذا السياق سيلقى مستقبلاً فريداً من نوعه عند دخول هاتين الاتفاقيتين حيز النفاذ، إذ ستكتسب الدول المتعاقدة فيهما خبرة كبيرة في هذا المجال.

٦- إلا أن كل هذا لا يعني أن إدماج نظم الطائرات الموجهة عن بعد يستجيب إلى كل القواعد القانونية التي تنطبق على الطائرات التقليدية من حيث ماهية الطائرات الموجهة عن بعد والفرق بينها والطائرات التقليدية، وأيضاً من حيث أحكام المسؤولية وفقاً لما تم تفصيله في متن دراستنا حيث لمسنا خصوصية لتشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، سواء في المجالات المدنية، وسواء في المجالات التجارية، وبالتحديد دخولها مستقبلاً في مجال النقل الجوي للبضائع أولاً وللأشخاص ثانياً.

ثانياً - التوصيات:

- نأمل من المشرع الدولي ممثلاً في الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي أن يقوم بإدخال التعديلات والاقتراحات التي قدمناها في متن هذه الدراسة على اتفاقيات مونتريال وشيكاغو وروما وأيضاً على اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ من خلال إضافة ملاحق وبما يتناسب مع المسائل القانونية والتشغيلية وخصوصاً مسألة تعريف الطائرة الموجهة عن بعد ومتطلبات تسجيلها وشروط ترخيصها وتشغيلها في الدول وخاصة من سلامة وأمن الطيران والطيّارون الموجهون عن بعد وإجازاتهم وتأهيلهم وقمرة التحكم الأرضية وأخيراً المسؤوليات الناجمة عن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد وتحديد الأساس القانوني لتلك المسؤوليات وحالاتها وخلاف ذلك من الإجراءات التي اقترحناها في متن هذا البحث أسوة بما فعلته بعض الدول الأعضاء في المنظمة ومنها فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، لتكون لدينا اتفاقيات تنظم كل ما يخص القضايا المتعلقة بالنقل الجوي التقليدي عن طريق الطائرات التقليدية والنقل الجوي عن طريق الطائرات الموجهة عن بعد، لتحظى هذه الاتفاقيات بقبول من كافة الدولة، وخصوصاً اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، وبالتالي المبادرة إلى تصديقهما ودخولهما حيز النفاذ بعد سبع سنوات من اعتمادهما حتى تاريخه.

- كما نأمل من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني ولحين إصدار التعديلات والمقترحات المطلوبة لتشغيل الطائرات الموجهة من بعد المبادرة إلى إصدار لوائح تضبط تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد في المجالات المدنية والتجارية وخصوصاً القواعد التي تتعلق بمتطلبات طيران الطائرات

الموجهة عن بعد، وأيضاً الاعتراف بالشهادات المطلوبة لعمل الطيارين الموجهين عن بعد وغير ذلك من التدابير التي قدمنا في هذه الدراسة، وبذلك يتناغم ويتكامل العمل بين المشرع الدولي والدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي.

(انتهى بعون الله في مايو ٢٠١٧)