A41-WP/327[1]
LE/15
2/8/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة القانونية

البند رقم ٤١: برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

المسؤولية المدنية عن عمليات الطائرات الموجّهة عن بُعد

(مقدمة من الجمهورية الدومينيكية، بدعم من أروبا وبيليز وشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وجمهورية فنزويلا البوليفارية والدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC))

الموجز التنفيذي

تورد هذه الورقة تقييماً لمدى الحاجة إلى إقامة نظام قضائي دولي في أوساط الطيران حول العالم، بحيث يتيح للدول وثيقة قانونية سليمة تحدد المسؤولية المدنية في حالات وقوع إصابات أو تلف بسبب عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد، وذلك بعد تزايد تشغيلها للأغراض الترفيهية والأعمال الجوية كالتصوير الفوتوغرافي والتسجيل ورسم الخرائط الجوية والزراعة والأغذية الزراعية ونقل البضائع والوحدات الطبية في حالات الطوارئ وتوصيل الأدوية إلى المناطق النائية، علاوة على أنشطة تجارية أخرى.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) أن تطلب من مجلس الإيكاو إدراج مسألة المسؤولية المدنية عن عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد في برنامج عمل اللجنة القانونية بالإيكاو للنظر فيها وفي إمكانية إعداد وثيقة دولية لقانون الجوّ.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "دعم البرامج – الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية".
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	برنامج عمل المنظمة في المجال القانوني

[1] النسخة بالإسبانية مقدمة من الجمهورية الدومينيكية.

١- خلفية الموضوع

١-١ بالتصديق على اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) لعام ١٩٤٤، تلتزم الدول المتعاقدة بالامتثال لكل أحكام الاتفاقية، علاوة على القواعد القياسية التي أقرّها مجلس الإيكاو لاحقاً وأدرجها في ملاحق الاتفاقية. وبما أن اتفاقية شيكاغو تُعتبر أهم الاتفاقات الواضعة للقواعد في القانون العام الدولي، لطالما كان الهدف الرئيسي من الاتفاقية، منذ إبرامها، هو ضمان التطوير الآمن والمنظّم للطيران المدني على أساس الإنصاف وتكافؤ الفرص.

١-٢ وتنص المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو على ما يلي: "لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تُخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنّب كل خطر على الطائرات المدني."

١-٣ وفي مارس ٢٠١٥، عقدت الإيكاو ندوة عن الطائرات الموجّهة عن بُعد، كما أصدرت وثيقة بعنوان "دليل نظم الطائرات الموجهة عن بُعد" (Doc 10019) قدمت للدول الأعضاء إرشادات فنية وتشغيلية لضمان الاستيعاب الآمن لنظم الطائرات الموجهة عن بُعد في المجال الجوي غير المعزول وفي المطارات بكافة أنواعها.

١-٤ ووفقاً للتعريف الذي وضعته الإيكاو، فإن نظام الطائرات الموجهة عن بُعد هو عبارة عن طائرة غير مأهولة تطير بالاستعانة بمحطة للقيادة عن بُعد.

١-٥ كما اعتمد مجلس الإيكاو في دورته ٢٢٢ التي انعقدت في مارس ٢٠٢١ عدداً من القواعد القياسية والتوصيات الدولية بشأن السلامة، تتعلق أهمها بالملحق الثامن – "صلاحية الطائرات للطيران"، وتتناول اشتراطات ترخيص الطائرات وطائرات الهليكوبتر الموجهة عن بُعد، بالإضافة إلى محطات القيادة عن بُعد التي يجري من خلالها التحكم في الطائرات. وقد دخلت الأحكام الجديدة حيز النفاذ في ٢٠٢١/٧/١٢ وستصبح واجبة التطبيق اعتباراً من ٢٠٢٦/١١/٢٦.

٢- المقدمة

٢-١ دأبت نظم الطائرات الموجهة عن بُعد على بلوغ آفاق جديدة فيما يتعلق بالابتكارات التكنولوجية، كما تزداد استخداماتها في كل يوم لخدمة مختلف الأغراض: الترفيه والجيولوجيا وعلم الآثار والغابات وعمليات البحث عن الأشخاص المفقودين والرعاية الصحية ومكافحة الحرائق والإنقاذ. كما تستخدم الدول نظم الطائرات الموجهة عن بُعد لمكافحة الهجرة غير المشروعة والاتجار في المخدرات عبر حدودها، ويجري استخدامها أيضاً لأغراض تجارية تتنوع بوتيرة سريعة، منها نقل البضائع والأغذية الزراعية والتصوير الجوي ورسم الخرائط الجوية، على سبيل المثال لا الحصر.

٢-٢ كذلك فإن نظم الطائرات الموجهة عن بُعد تمنح الدول انتعاشاً اقتصادياً لأنها تقود عملية الابتكار التكنولوجي، وهو الغرض الذي صُممت في الأصل من أجله. كما يحصل مستخدمو هذه المركبات المستحدثة على تدريب قيّم، مما يعمل على زيادة الإنتاجية في المجتمع.

٢-٣ غير إن الزيادة في عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد تستتبعها مشكلة ضمان سلامة المجالات الجوية للدول. فكان من شأن ذلك أن حمل الدولَ على وضع قواعد جديدة وتحديث القواعد الموجودة بالفعل، لضمان اتباع قواعد التشغيل الأساسية في المجالات الجوية الوطنية، سواء الخاضعة أو غير الخاضعة للمراقبة. ولكن بما أن العمل في هذا الموضوع لا يزال جارياً، لا يكاد يكون هناك اهتمام يُذكر بمسألة المسؤولية المدنية الناشئة عن هذا النوع من الأنشطة، وسبل الانتصاف والتعويض الممكنة في حالات تعرض الأشخاص أو الممتلكات للضرر جراء استخدام هذا النوع من الطائرات.

٢-٤ ولكل دولة ظروفها الخاصة واشتراطاتها المتعلقة بالطيران وأولوياتها واحتياجاتها من حيث مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بُعد. ولمعالجة هذه الشواغل، أصدرت الجمهورية الدومينيكية لائحة لتنظيم عملية تسجيل ووسم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بُعد (اللائحة التنظيمية رقم RAD 48) والتي تنص على أن كل طائرة موجهة عن بُعد لا يزيد وزنها عن ٢٥ كغ يجب تسجيلها في السجل الوطني للطائرات التابع لسلطة الطيران المدني في البلاد، وتصدر لها بطاقة تسجيل. هذه البطاقة ليست هي ذاتها التسجيل، وإنما هي عبارة عن لوحة أرقام تسهل قراءتها ويجب تعليقها في مكان ظاهر على الجزء الخارجي من الجهاز وعلى وحدة التحكم عن بُعد. كذلك فإن اللائحة التي تنظّم عمليات نظم الطائرات الصغيرة الموجهة عن بُعد، وهي اللائحة RAD 107، تتضمن أيضاً لوائح خاصة بالطيران وتنص على فرض غرامات في حالة عدم الامتثال للائحة.

٣- المناقشة

٣-١ يستلزم استيعاب نظم الطائرات الموجهة عن بُعد في المجال الجوي التقيّد بقواعد الإيكاو القياسية وتوصياتها الدولية، مع الالتزام أيضاً بالقواعد الوطنية التي اعتمدتها الدول. ويجب على السلطات أن تقرر ما يجب فرضه من اشتراطات لإصدار الشهادات والتراخيص التي تثبت صحة مؤهلات طاقم الطائرة وسلامة المواصفات التي يجب أن تتسم بها الطائرات لتشغيلها.

٣-٢ ويتعين على الدول العمل على تحديد اشتراطات التشغيل، والوقوف على الفوائد الممكنة والتبعات المحتملة والتي قد تشمل تبعات سلبية، كانتهاكات السلامة واحتمالات فرض الغرامات، وهو موضوع يلزم إخضاعه لمزيد من التحليل. إلا أن هذه الورقة تركز على مسألة المسؤولية المدنية عن عمليات نظم الطائرات الموجهة عن بُعد.

٣-٣ ونظراً لعدم وجود وثيقة دولية تنظم المسؤولية القانونية التي يتحملها مشغلو نظم الطائرات الموجهة عن بُعد، تُترك لكل دولة حرية وضع قواعدها الخاصة بشأن سبل الانتصاف المدني من مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بُعد والتي يمكن اللجوء إليها من جانب الأطراف الخارجية المتضررة ظاهرياً.

٣-٤ ولكن تتبقى خطورة أخرى وهي أن تتسبب طائرة موجّهة عن بُعد ضلت طريقها ودخلت إلى مجال جوي خاضع للمراقبة في الإضرار بطائرة أخرى أثناء طيرانها. ويطرح هذا السيناريو التساؤلات التالية:

١) ما هو الإطار القانوني للانتصاف إثر وقوع حادث جوي؟

٢) ما هي المعايير التي ينبغي استخدامها لتقييم المسؤولية المدنية حال إجراء مفاوضات؟

٣) ما هي المعايير التي ينبغي استخدامها لتقييم المسؤولية الجنائية حال إجراء مفاوضات؟

٣-٥ في حالة ارتطام طائرة موجهة عن بُعد بطائرة أخرى تحمل على متنها ركاباً أو بضائع، على أي أساس قانوني يمكن للركاب أو أصحاب البضائع طلب التعويض؟ حتماً سيتم اللجوء إلى اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)، وإن كانت هذه الاتفاقية لا تشكل الأساس القانوني الرئيسي في هذه المسألة.

تنص المادة ١٧ – "وفاة وإصابة الركاب – تلف الأمتعة" من اتفاقية مونتريال على ما يلي:

يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الضرر الناشئ في حالة وفاة أحد الركاب أو تعرضه إلى إصابة جسدية بشرط أن يكون الحادث الذي تسبب في الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها.

وبالنسبة للبضائع، تنص المادة ١٨ من الاتفاقية على أن يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الضرر الناشئ في حالة تخريب البضائع أو فقدانها أو تلفها، بشرط أن يكون الحادث الذي أدى إلى التلف قد وقع أثناء نقل البضائع جواً، إلا إذا استطاع الناقل أن يُثبت أن التلف قد نتج عن: (أ) قصور أو نوعية أو عيب موجود أصلاً في البضائع، (ب) التغليف المعيب من جانب أحد الأشخاص بخلاف الناقل أو تابعيه أو وكلائه، (ج) اندلاع حرب أو نزاع مسلح، (د) فعل قامت به إحدى السلطات العامة بخصوص دخول البضائع أو خروجها أو مرورها.

٣-٦ في المرحلة الحالية، ليس لدى الجمهورية الدومينيكية نظام قانوني محدد يغطي المسؤولية المدنية عن عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد. وبالتالي إذا تسبب تلك العمليات ظاهرياً في أي ضرر أو إصابات للأشخاص أو لطائرة أثناء طيرانها أو أي نوع آخر من الضرر، سيلزم تطبيق اللوائح التي يتضمنها القانون العام.

٣-٧ كذلك تكرس المادة ١٣٨٢ من القانون المدني الدومينيكي المبادئ الأساسية للمسؤولية المدنية الفردية إذ تنص على ما يلي: "كل عمل يتسبب في إلحاق الضرر بشخص آخر يُلزم الشخص المُتسبب في الضرر بتقديم التعويض."

٣-٨ كذلك تنص المادة ١٣٨٤ من القانون المدني على ما يلي: "يتحمل أي شخص مسؤولية الضرر الناشئ ليس فقط عن أفعاله الخاصة، وإنما الناشئ أيضاً عن أفعال الأشخاص الآخرين الذين يكون مسؤولاً عنهم أو الضرر بواسطة أشياء أخرى تقع في عهدته."

٣-٩ وقضت محكمة العدل العليا بأنه لا يمكن الاعتداد بأي فعل يُؤتى بواسطة جماد لتقرير سريان المسؤولية القانونية بموجب المادة ١٣٨٤(١) من القانوني المدني على الشخص المسؤول عن ذاك الجماد. بل يُشترط أن يكون الفعل متعمّداً بشكل ما، كي تنشأ عنه **علاقة السببية بين الجماد والضرر الواقع**.

٣-١٠ أي بعبارة أخرى، لإرساء المسؤولية المدنية فيما يخص عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد، لابد من توافر ثلاثة أركان: الفعل والضرر وعلاقة السببية المباشرة بين الفعل والضرر.

٤- الخلاصة

٤-١ ختاماً، نحثّ الإيكاو على أن تقود عملية إنشاء إطار قانوني دولي لتحديد المسؤولية المدنية عن عمليات الطائرات الموجهة عن بُعد.

– انتهى –