

اللجنة القانونية - الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣)

البند ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل للعام للجنة القانونية

النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

١- الخلفية

١-١ خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية، قدمت جمهورية كوريا ورقة العمل A38-WP/262، التي أشارت فيها إلى ضرورة إجراء المزيد من البحث والفحص القانوني لاعتبارات المسؤولية عن الطائرات الموجهة عن بعد في ضوء استخدامها المتزايد، وشملت، ضمن أمور أخرى، اقتراحاً لأن تنظم الايكاو فريق دراسة مشابه لفريق الدراسة المعني بنظم الطائرات غير المأهولة (UAASG)، للنظر في المسألة وإجراء بحوث قانونية بشأن المسؤولية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد. ومراعاة لقلّة موارد المنظمة، خاصة بالنظر إلى أن نظم المسؤولية الخاصة بالأطراف الثالثة موجودة بالفعل، أعربت اللجنة القانونية عن اعتقادها أنه قبل إنشاء فريق دراسة، يمكن إجراء بحث أولي لتحديد ما إذا كان نظام اتفاقيتي روما لعام ١٩٥٢ ومونتريال لعام ٢٠٠٩ قد ترك أي مسائل لا يزال يتعين تناولها. ويمكن بعد ذلك، إذا استدعت الحاجة، إجراء استقصاء في الدول الأعضاء بشأن نظمها المطبقة للمسؤولية الوطنية.

٢-١ على هذا الأساس، أضافت الجمعية العمومية الموضوع "النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد" إلى برنامج عمل اللجنة القانونية وحددت له الأولوية رقم ٦.

٢- نظر المجلس

١-٢ خلال الجلسة الخامسة من الدورة ٢٠٠ للمجلس في ٢٩/١١/٢٠١٣، عرض الأمين العام الإجراءات التي اتخذتها الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية بصدد برنامج العمل للعام للجنة القانونية (C-WP/14068)، الذي أكدّه وأقرّه المجلس (C-DEC 200/5)، بما في ذلك تحديد أولوية البنود.

٢-٢ وفي وقت لاحق، أثناء الدورة ٢٠٣ للمجلس، عند اتخاذ الإجراء المقترح في ورقة العمل C-WP/14194، أكد المجلس وأقرّ من جديد برنامج العمل للعام للجنة القانونية لكنه فضلاً عن ذلك قرر رفع درجة أولوية دراسة مسؤولية الطائرات الموجهة عن بعد من البند رقم ٦ إلى البند رقم ٤ (C-WP 203/5).

٣- الإجراءات اللاحقة

٣-١ في ضوء الإجراءات التي اتخذتها الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية وامتثالاً لقرار المجلس، أجرت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية دراسة لقضية المسؤولية من حيث ارتباطها بالطائرات الموجهة عن بعد، التي ترد في المرفق بهذه الورقة.

٤- الإجراءات المعروض على اللجنة

٤-١ يُرجى من اللجنة القيام بما يلي:

أ) الاحاطة علماً بدراسة الأمانة العامة.

ب) اتخاذ قرار بشأن أي أعمال ضرورية في المستقبل.

المرفق

المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد (المسؤولية)

١- المقدمة

١-١ حسب ما لوحظ في دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS) (ICAO Doc 10019)، "تظم الطائرات الموجهة عن بعد هي مكوّن جديد لمنظومة الطيران المدني... تعمل منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) والدول والصناعة على فهمه وتحديده وإدماجه في نهاية المطاف." و، كما لوحظ أيضاً في الدليل "فإن الطيران المدني ظل، إلى هذا الحين، مستنداً إلى مفهوم قيام طيار بتشغيل الطائرة من داخل الطائرة نفسها وفي أحيان أكثر مع وجود ركاب على متنها من أحيان عدم وجودهم عليه." وبالنظر إلى الانتشار المستمر لنظم الطائرات الموجهة عن بعد وجهود مجتمع الطيران الدولي المناظرة لمعالجة العدد الضخم من المسائل الفنية والتشغيلية الناشئة عن إزالة الطيار من الطائرة، من المسوّغ إعادة فحص جوانب محددة من قانون الجو الدولي للتأكد من كفاية وفعالية الاطار القانوني الحالي لإدماج نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٢-١ في ضوء المناقشة خلال الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية وقراراتها والإجراء اللاحق الذي اتخذته المجلس، تقدّم بمقتضى هذا دراسة بشأن نظام المسؤولية القانونية الدولية الحالي، ليتم صراحة إدماج نظام لمسؤولية الأطراف الثالثة بمقتضى اتفاقيتي روما لعام ١٩٥٢ ومونتريال لعام ٢٠٠٩، لتحديد ما إذا كانت توجد أي مسائل في حاجة لمعالجتها فيما يتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٢- الخلفية - الطائرة الموجهة عن بعد "كطائرة"

١-٢ ابتداءً بالبروتوكول بتاريخ ١٥/٦/١٩٢٩ لتعديل معاهدة تنظيم الملاحة الجوية (اتفاقية باريس لعام ١٩١٩)، ظلّت الطائرة بدون طيار جزءاً من الإطار القانوني للطيران المدني الدولي.^١ والنص الأصلي للملحق السابع باتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقعة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤، بصيغته المعدلة (الوثيقة Doc 7300) (اتفاقية شيكاغو)، عرّف "مركبة هوائية" بأنها "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء." وكان هذا التعريف مكيفاً من نص اللغة الفرنسية لتعريف "aircraft" في اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ ("Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'air grâce aux réactions de l'air"). في عام ١٩٦٧، شملت التعديلات للملحق السابع تعريفاً جديداً لـ "مركبة هوائية" بوصفها "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض"، لاستبعاد المركبات البحرية التوربينية من نطاقها. واليوم، يجعل الملحق السابع من الواضح أن الطائرات الموجهة عن بعد هي مجرد نوع من الطائرات بدون طيار،^٢ وجميع الطائرات بدون طيار، سواء كانت موجهة عن بعد أو مستقلة تماماً أو توليفات منهما، تخضع لأحكام المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو.^٣

^١ البروتوكول المرتبط بالتعديلات للمواد ٣ و ٥ و ٧ و ١٥ و ٣٤ و ٣٧ و ٤٠ و ٤١ و ٤٢ وللبنود الختامية للاتفاقية المرتبطة بتنظيم الملاحة الجوية المؤرخ في ١٣/١٠/١٩١٩، المحرر في باريس في ١٥/٦/١٩٢٩، الذي عدل المادة ١٥، في الجزء ذي الصلة بالموضوع، على النحو التالي: "لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار أن تطير بدون طيار فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بإذن خاص".

^٢ أنظر الملحق السابع لاتفاقية الطيران المدني الدولي: علامات جنسية وتسجيل الطائرات، في ٢ (الطبعة السادسة، ٢٠١٠) [المشار إليه فيما يلي باسم الملحق السابع].

^٣ نفس المرجع السابق.

٢-٢ تنص المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو، وعنوانها "الطائرات التي تطير بدون طيار"، على ما يلي:

"لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أو تطير بدونها فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك 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 المدني."

١-٢-٢ وهكذا، على الرغم من أن الطائرات الموجهة عن بعد هي طائرات، فإنه كنتيجة لاقتضاء هذا "الترخيص الخاص"، فإن تشغيلها غير متوقع في نطاق "الإذن الخاص أو أي ترخيص آخر" لـ "خط جوي دولي منتظم" بمقتضى المادة السادسة من الاتفاقية،^٤ وهو عادة ما يتخذ شكل تبادل حقوق الحركة الجوية بين الدول عن طريق اتفاق ثنائي للنقل الجوي (أو الخدمات الجوية). وبالأحرى، فإن "الترخيص الخاص" المطلوب لطيران "الطائرات التي تطير بدون طيار" فوق إقليم دولة أخرى بمقتضى المادة الثامنة مماثل لـ "الترخيص من خلال اتفاق خاص أو غيره" المطلوب للطيران فوق إقليم دولة أخرى أو الهبوط فيه من قبل "طائرات الدولة"^٥ بمقتضى المادة الثالثة من الاتفاقية.^٦

٣-٢ بالإضافة إلى اقتضاء "ترخيص خاص" لـ "الطائرات التي تطير بدون طيار" بمقتضى المادة الثامنة، فإن معاملة الطائرات الموجهة عن بعد بمقتضى اتفاقية شيكاغو مميزة عن معاملة الطائرات التقليدية التي يقودها طيار في جانبيين رئيسيين. أولاً، كما توضّح الصياغة البسيطة للمادة الثامنة، فإن صائغها قصدوا أن تشمل "الطائرات التي تطير بدون طيار" الطائرات الموجهة عن بعد (أي، من الأرض عبر إشارات اللاسلكي)، ومن ثم، فإن "الطائرات التي تطير بدون طيار" بمعنى المادة الثامنة تشير إلى طائرة تطير بدون طيار "حسب ما يفهم ضمن معنى المادة الثانية والثلاثين من الاتفاقية - أي، طيار يقود الطائرة على متنها. لذلك، فإن "الطيار عن بعد"^٧ لا يُعتبر "طياراً" بمعنى المادة الثانية والثلاثين، التي تنص، في الجزء المعني، على ما يلي:

"يُشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة."

١-٣-٢ لسدّ هذه الثغرة التفسيرية وبذلك ضمان أن الطيارين عن بعد كذلك لديهم الكفاءات ذات الصلة لعمليات الطائرات الموجهة عن بعد/نظم الطائرات الموجهة عن بعد، تم تعديل الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو في عام ٢٠١٢ (التعديل رقم ٤٣) لإدراج قاعدة قياسية تستلزم أن يكون الطيارون عن بعد مجازين بطريقة متسقة مع الملحق الأول (إجازة العاملين)،^٨ على الرغم من أنه، كما لوحظ في دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، فإن هذه القواعد القياسية للترخيص والإجازة لم توضع بعد.^٩

^٤ تنص المادة السادسة (الخطوط الجوية المنتظمة) من اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الإذن أو الترخيص.

^٥ تعرّف المادة الثالثة (ب) من اتفاقية شيكاغو "طائرات الدولة" بأنها "الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة".

^٦ تنص المادة الثالثة (ج) على ما يلي: "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."

^٧ يُعرّف "الطيار 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". Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, AN/507 (1st ed., [2015] [hereinafter "RPAS MANUAL (ICAO Doc 10019)].

^٨ الملحق الثاني لاتفاقية الطيران المدني الدولي: قواعد الجو، المرفق (٤) - نظم الطائرات الموجهة عن بعد، الفقرة ٢-٣ (الطبعة السادسة، ٢٠١٢) [المشار إليه فيما يلي باسم الملحق الثاني].

^٩ RPAS MANUAL (ICAO Doc 10019), supra note 7, at para. 1.3.12 (Note 1).

٤-٢ الطريقة الثانية التي يمكن بها تمييز معاملة الطائرات الموجهة عن بعد بمقتضى اتفاقية شيكاغو عن معاملة الطائرات التقليدية التي يقودها طيار تتصل بالاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص فيما بين الدول. وتنص المادة الثالثة والثلاثون من اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

"تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة 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."

١-٤-٢ ومع ذلك، لأن عبارة "شهادات الأهلية والرخص" حسبما هي مستخدمة في المادة الثالثة والثلاثين تشير على وجه التحديد إلى الشهادات والرخص المعتمدة للطيارين وأعضاء الطاقم على متن الطائرات بمقتضى المادة الثانية والثلاثين، ونظراً لأن "الطيار عن بعد"، حسبما سبقت مناقشته، لا يُعتبر "قائد طائرة" بالمعنى الوارد في المادة الثانية والثلاثين، فإن اقتضاء الاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص بمقتضى المادة الثالثة والثلاثين لا يشمل شهادات ورخص الطيارين عن بعد.

٥-٢ من الجدير بالملاحظة أن قرار الجمعية العمومية للايكاو ٣٨-١٢، البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية، المرفق (ج) شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة وإجازات طواقم قيادة الطائرات، ينص على أنه:

"... يجب على الدول الأعضاء أن تعترف بالشهادات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة الأعضاء التي سجلت 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."

١-٥-٢ مرة أخرى، يتطلب الملحق الثاني أن يكون الطيارون مجازين بطريقة متسقة مع الملحق الأول، لكن لم يتم بعد اعتماد القواعد القياسية ذات الصلة بإصدار الشهادات والإجازات. وهذا يثير مسألة ما إذا كان المرفق (ج) بالقرار ٣٨-١٢ يطلب من الدول المتعاقدة الاعتراف بالشهادات والإجازات للطيارين عن بعد الصادرة عن دولة السجل، ريثما يبدأ سريان القواعد القياسية للملحق الأول التي يجري إعدادها حالياً. غير أن الإجابة ببساطة هي لا، لأنه كما في حالة المادة الثالثة والثلاثين، ويقدر ما تُستخدم "شهادات وإجازات" كما هي مستخدمة في المرفق (ج) بالقرار ٣٨-١٢، ترتبط بالطيارين، فهي ترتبط أيضاً "بالطيارين" ضمن معنى المادة الثانية والثلاثين. وبناء عليه، فإن تفويض القرار ٣٨-١٢ بالاعتراف المتبادل بالشهادات والإجازات بين الدول المتعاقدة في غياب قواعد قياسية للايكاو لا يشمل بالمثل الشهادات والإجازات للطيارين عن بعد. ولذلك، فإن اعتماد قاعدة قياسية محددة للاعتراف المتبادل، مثل القواعد القياسية لشهادات المشغل الجوي" في الملحق السادس و"لتراخيص الضجيج" في الملحق السادس عشر،^{١٠} قد يكون مستصوباً للطلب من الدول المتعاقدة الاعتراف بالشهادات والإجازات للطيارين عن بعد الصادرة أو المصدّق عليها من دول متعاقدة أخرى.^{١١}

^{١٠} أنظر، مثلاً، الملحق السادس باتفاقية الطيران المدني الدولي: تشغيل الطائرات، الجزء الأول: النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات الفقرة ٤-٢-٢-١ (الطبعة السابعة، ٢٠١٤) [المشار إليه فيما بعد باسم الملحق السادس] "يجب على الدول المتعاقدة أن تقر بصلاحية شهادة المشغل الجوي التي أصدرتها دولة متعاقدة أخرى مادامت شروط اصدار الشهادة مساوية على الأقل للقواعد ذات الصلة المحددة في هذا الملحق وفي الملحق التاسع عشر"، والملحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي: حماية البيئة، المجلد الأول: ضجيج الطائرات، الفقرة ١-٨ (الطبعة السابعة، ٢٠١٤) [المشار إليه فيما يلي بعبارة الملحق السادس عشر] [تعترف 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.].

^{١١} أنظر RPAS MANUAL (ICAO Doc 10019), para. 1.3.12 (Note 1)، التي تنص على ما يلي:

لم توضع بعد قواعد قياسية للتريخيص والإجازة [لنظم الطائرات الموجهة عن بعد]. ومن ثم، ريثما يتم ذلك، فإن أي ترخيص وإجازة لا حاجة لاعتبارهما تلقائياً ممثلين للقواعد والتوصيات الدولية للملاحق ذات الصلة، بما في ذلك الملاحق الأول والسادس والثامن، إلى حين وضع القواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بنظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٦-٢ غير أنه فضلاً عن الأحكام السابقة، فإن شروط اتفاقية شيكاغو المرتبطة بالطائرات تنطبق بالقدر نفسه على الطائرات الموجهة عن بعد التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية. وهكذا، فإن الطائرات الموجهة عن بعد، مثل أي طائرات أخرى، يجب أن تمتثل للأوامر بالهبوط والتعليقات الأخرى التي تصدرها الدولة التي تطير فوقها طبقاً للمادة الثالثة مكرر وتعمل وفقاً لقواعد الجو وفقاً للمادة الثانية عشرة وتُفتح لاستعمالها المطارات على أساس غير تمييزي بمقتضى المادة الخامسة عشرة وتحمل علامات الجنسية والتسجيل الملائمة المطلوبة بمقتضى المادة العشرين وتحمل المستندات المطلوبة حسب المادة التاسعة والعشرين ولديها شهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة وفقاً للمادة الحادية والثلاثين.^{١٢}

٣- نظم المسؤولية الدولية

١-٣ المسؤولية المالية فيما يتعلق بالطيران الدولي يحكمها حالياً نظامان قانونيان دوليان منفصلان ومتميزان. وفيما يتعلق بالركاب وأمتعتهم، وكذلك البضائع، فإن المسؤولية تحكمها أساساً اتفاقية عام ١٩٩٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩)، التي حدّثت نظام المعاهدات والبروتوكولات التي مصدرها اتفاقية عام ١٩٢٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩)، التي يشار إليها عادة باسم "نظام اتفاقية وارسو"،^{١٣} في معاهدة واحدة. وبدلاً من ذلك، فإن المسؤولية المرتبطة بالوفاة و/أو الإصابة الشخصية و/أو تلف ممتلكات الأطراف الثالثة على سطح الأرض، فتتضمنها اتفاقية عام ١٩٥٢ المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض (اتفاقية روما لعام ١٩٥٢)، حسبما عدلها بروتوكول عام ١٩٧٨ بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، الموقع عليها في روما (بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨)^{١٤} — بشكل جماعي، "نظام اتفاقية روما".

٢-٣ كان نظام اتفاقية روما أيضاً، شأنه شأن نظام اتفاقية وارسو، موضوع تحديث شامل، أنتج اتفاقية عام ٢٠٠٩ للتعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة (اتفاقية المخاطر العامة)،^{١٥} اتفاقية عام ٢٠٠٩ للتعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات (اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع).^{١٦} غير أنه، على النقيض من اتفاقية مونتريال، التي لم تدخل حيّز النفاذ في عام ٢٠٠٣ فقط، لكنها أيضاً

^{١٢} على الرغم من أن المادة الحادية والثلاثين تنطبق على الطائرات الموجهة عن بعد التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية، من المعترف به أنه ستوجد اختلافات واعتبارات خاصة لاعتمادات الطراز والصلاحية للطيران بالنسبة للطائرات الموجهة عن بعد ومحطة القيادة عن بعد ونظم الطائرات الموجهة عن بعد كنظام كامل، مقابل اعتمادات الطراز والصلاحية للطيران بالنسبة للطائرات التقليدية التي يقودها طيار. وتعالج الصلاحية للطيران والترخيص للطائرات الموجهة عن بعد ومحطة القيادة عن بعد ونظم الطائرات الموجهة عن بعد في دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد 4 (RPAS MANUAL (ICAO Doc 10019), Chapter 4).

^{١٣} بالإضافة إلى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، وثيقة الايكاو Doc 7838، فإن الوثائق التي تضم "نظام اتفاقية وارسو" تشمل البروتوكول بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الدولي بطريق الجو الموقعة في وارسو في ١٢/١٠/١٩٢٩، ووثيقة الايكاو Doc 7632 (بروتوكول لاهاي)، والاتفاقية المكتملة لاتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، ١٨/٩/١٩٦١، ووثيقة الايكاو Doc 8181 (اتفاقية غوادالاخارا لعام ١٩٦١)، والبروتوكول الإضافي رقم ١ بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقع في مونتريال في ٢٥/٩/١٩٧٥، وثيقة الايكاو Doc 9145 (بروتوكول مونتريال رقم ١)، والبروتوكول الإضافي رقم ٢ بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والمعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي في ٢٨/٩/١٩٥٥، الموقع في مونتريال في ٢٥/٩/١٩٧٥، وثيقة الايكاو Doc 9146 (بروتوكول مونتريال رقم ٢)، وبروتوكول مونتريال رقم ٤ بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في ١٢/١٠/١٩٢٩ بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المبرم في لاهاي في ٢٨/٩/١٩٥٥، ٢٥/٩/١٩٧٥، وثيقة الايكاو Doc 9148 (بروتوكول مونتريال رقم ٤).

^{١٤} سعى بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ لتحديث نظام المسؤولية عن الأضرار على سطح الأرض أساساً عن طريق زيادة حدود المسؤولية، لكنه ترك الأحكام الموضوعية لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢، خاصة تلك المرتبطة بانطباق نظام المعاهدة، بالنسبة للجزء الأكبر دون تغيير.

^{١٥} وثيقة الايكاو Doc 9919 (2009).

^{١٦} وثيقة الايكاو Doc 9920 (2009).

حصلت على ١١١ دولة طرفاً ولم تحصل أي من معاهدتي عام ٢٠٠٩ اللتين تشملان نظام اتفاقية روما المحدث والمنقسم الآن على عدد التصديقات اللازمة لدخول حيز النفاذ.^{١٧}

٣-٣ اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو

٣-٣-١ تتص المادة ١(١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (MC99) على وجه التحديد على أن المعاهدة تنطبق على مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بـ "كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل... [أو] النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي". ولا تعرّف المعاهدة نفسها "طائرة"، غير أن الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو يقدم تعريفاً مقبولاً دولياً لـ "طائرة" بوصفها "أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض". و، كما سبق التلميح إليه،^{١٨} يوضّح الملحق السابع أن "أي طائرة يعتزم تشغيلها بدون طيار على متنها تصنّف بوصفها غير مأهولة"، وأنه "تشمل الطائرات الجوية [غير] المأهولة [ضمن ما تشمل]... الطائرات الموجهة عن بعد".^{١٩} وهكذا، فإن النقل الدولي الذي تقوم به نظم الطائرات الموجهة عن بعد عند النظر إليه في ضوء اتفاقية شيكاغو و، بشكل خاص، الملحق السابع، هو بلا جدال "تقوم به طائرة" و، لذلك، يندرج في نطاق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

٣-٣-٢ من الجدير بالملاحظة أن التعبير "مؤسسة للنقل الجوي" هو كذلك غير معرّف في المعاهدة، على الرغم من أن معناه لا يُعتبر مثيراً للجدل. وعلى الرغم من ذلك، فإن المادة ٩٦ ج) من اتفاقية شيكاغو منوّرة في هذا الصدد، إذ أنها تعرّف "مؤسسة نقل جوي" بأنها "أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي". (التشديد مضاف) وهكذا كذلك الملحق السادس لاتفاقية شيكاغو، حيث يعرّف بشكل مشابه "عملية النقل الجوي التجاري" بأنها "تشغيل طائرة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد لقاء مكافأة أو أجر".^{٢٠} وفي دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (وثيقة الايكاو Doc 10019)، يلاحظ أنه "... في البداية يتوقّع أن جميع العناصر المكوّنة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد ستُدار بمقتضى شهادات مشغّل منفردة مع قيام دولة واحدة بمراقبة التشغيل والامتثال للوائح والمدونات والقواعد القياسية المطبّقة".^{٢١} وفي مثل هذه الحالة، استناداً لما تقدم، فإن "مؤسسة للنقل الجوي" كما هي مستخدمة في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو يجب فهمها بشكل معقول على أنها تشمل الحائز على شهادة مشغّل نظم الطائرات الموجهة عن بعد التي تعرض أو تقدّم النقل الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع مقابل مكافأة، أو مجاناً.

٣-٣-٣ من المتوقع أيضاً أن يقوم "مشغّلون نظم الطائرات الموجهة عن بعد بإعداد حالات أعمال تعتمد على التشارك في الموارد"، مثلاً، قد يتعاقد مشغّل لنظم الطائرات الموجهة عن بعد لخدمات محطة القيادة عن بعد من أجل "المنطقة المحلية".^{٢٢}

^{١٧} حتى الآن، حصلت اتفاقية المخاطر العامة على سبعة فقط من التصديقات الخمسة والثلاثين اللازمة لدخولها حيز النفاذ، في حين أن اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع حصلت على أربعة فقط من التصديقات الخمسة والثلاثين المطلوبة. واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع لها معايير إضافية يجب الوفاء بها قبل أن يمكنها دخول حيز النفاذ.

^{١٨} انظر الملاحظات ٣-١ والنص المرافق أعلاه.

^{١٩} الملحق السابع، الفقرتان ٢-٢ و ٣-٢، انظر أيضاً دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (وثيقة الايكاو Doc 10019)، Figure 1-1 & para. 2.1-2.3.

^{٢٠} استخدم فقهاء وعلماء قانون الجو البارزون صياغة مشابهة بشكل ملحوظ لشرح معنى "مؤسسة للنقل الجوي" في سياق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو، كذلك. انظر PAUL S. DEMPSEY & MICHAEL MILDE, INTERNATIONAL AIR CARRIER LIABILITY: THE MONTREAL CONVENTION OF 1999 at 68 (2005) (التفسير العام [لـ "مؤسسة للنقل الجوي"] ينبغي أن يشمل شركات الطيران والكيانات الأخرى المرخصة بمقتضى قوانين الدولة للقيام بنقل الركاب والأمتعة والبضائع لقاء مكافأة.)، RENÉ H. MANKIEWICZ, THE LIABILITY REGIME OF THE INTERNATIONAL AIR CARRIER 36 (1981) (مثل هذه المؤسسة هي أي شركة تقوم عادة وبشكل معتاد بالنقل الجوي....) (citing CHRISTOPHER N. SHAWCROSS & KENNETH M. BEAUMONT, SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW, para. 417 (4th ed., (1977)، انظر أيضاً N. H. MOLLER LAW OF CIVIL AVIATION 288 (1936) ("قواعد وارسو ... مصممة لتطبيق على كل نقل دولي للأشخاص والأمتعة والبضائع، تقوم به طائرة لقاء مكافأة، وفي حالة مؤسسات النقل الجوي، التي، عرضاً لا يشملها التعريف، النقل المجاني بطائراتها").

^{٢١} RPAS MANUAL, supra note 19, para. 4.16.2.

^{٢٢} نفس المرجع السابق الفقرة 4.16.3.

لكن بقدر ما أن مقدم الخدمة، بمقتضى مثل هذا العقد، يُعتبر قانوناً تابعاً أو وكيلاً لمشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، وستظل مسؤوليتهم تتدرج في نطاق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ طبقاً للمادة ٣٠، التي تنص على ما يلي:

"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 في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية."

٤-٣-٣ من جهة أخرى، إذا كان مثل هذا المقدم للخدمة لا يُعتبر تابعاً أو وكيلاً لمشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، توضّح المادة ١(٤) أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تسري مع ذلك على النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، لكن تحت سلطة الناقل المتعاقد، حتى عند عدم وجود أي صلة تعاقدية بين ذلك الشخص والراكب أو المُرسِل. وفي هذا السياق الأخير، فإن مسؤولية كل من مقدم خدمة نظم الطائرات الموجهة عن بعد بوصفه "الناقل الفعلي" القائم "بكل أو جزء من النقل"، ومشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد بوصفه "الناقل المتعاقد"، في السيناريو سالف الذكر، سينظمها من ثم الفصل الخامس (المواد من ٣٩ إلى ٤٨) من المعاهدة، المرتبطة "بالنقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد"، الذي يتضمن الأحكام الجوهرية لاتفاقية غوادالاخارا لعام ١٩٦١^{٢٣}

٥-٣-٣ خلاصة القول أن المادة ١(١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، التي اعتمدت تقريباً كلمة مقابل كلمة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، تحدّد بطريقة مباشرة المسؤولية عن الضرر فيما يتعلق بنقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع، على الناقل الجوي الذي يقوم بالنقل الدولي، دون تمييز فيما يتعلق بما إذا كان النقل المذكور يتم القيام به عن طريق طائرة على متنها طيار مقابل طائرة موجهة عن بعد.^{٢٤} وبالتالي، فإن مشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد الذي يعمل كشركة طيران دولية و/أو يقوم بعمليات نقل جوي تجاري أو يوفر نقلًا دوليًا مجانيًا بطريقة أخرى، يكون بالمثل مسؤولاً عن وفاة أو إصابة أي راكب أو إتلاف أو فقدان أو ضرر أو تأخير أمتعتهم أو البضائع، بمقتضى إما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أو المادة ١(٤) من نظام اتفاقية وارسو، إلى المدى الذي تكون فيه لا تزال مطبقة، سيؤدي للمزيد من توسيع نطاق انطباق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على النقل الدولي الذي يقوم به مشغل لنظم الطائرات الموجهة عن بعد لا يتم تحديده كناقل متعاقد، ولكنه مع ذلك يقوم بكل النقل أو بجزء منه.

٦-٣-٣ مع أن عدم وجود طيار على متن الطائرة قد يمكن أن يؤدي إلى مسائل خاصة بالبيّنات لم يسبق توقّعها حتى الآن في قضايا الضرر المستقبلية الناشئة عن النقل الدولي عن طريق نظم الطائرات الموجهة عن بعد، سواء كان ذلك نظراً إلى "حادث" سبب وفاة أو إصابة بدنية لأحد الركاب أو أحداث أخرى ناجمة عن فقدان أو ضرر أو تلف أمتعة أو بضائع، فإن انطباق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (أو نظام اتفاقية وارسو) يعني أن القرارات القضائية العديدة التي تفسّر الاصطلاحات ذات الصلة بهاتين المعاهدتين ستظل مصدراً للإرشاد المستمر في الحالات التي تتضمن نظم الطائرات الموجهة عن بعد.^{٢٥}

^{٢٣} توجد حالياً تسع وعشرون دولة طرفاً في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ غير أطراف لا في اتفاقية غوادالاخارا لعام ١٩٦١ ولا في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (انظر المرفق ١). وبالنسبة لهذه الدول، لا تزال توجد "ثغرة" قانونية في تطبيق نظام وارسو للمسؤولية بصفة عامة، نظراً لأن تطبيق اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ يتوقّف على وجود عقد نقل بين الناقل والراكب أو المُرسِل. غير أن وجود هذه الثغرة لا يتأثر بمسألة ما إذا كان النقل المعني يؤدي عن طريق طائرة تقليدية أو نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

^{٢٤} قامت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بتوحيد وتحديث نظام اتفاقية وارسو، وفيما بين دولها الأطراف الإحدى عشرة ومئة، تحل محل جميع وثائق نظام وارسو السابق. انظر المادة ٥٥ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. فضلاً عن ذلك، نظراً لأن الكثير من الإسهاب اللغوي والبنية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ مستمد من وثائق نظام وارسو، ويظل الكثير من مبادئ ومفاهيم نظام وارسو دون أن يتغير اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وهكذا، فإن عقوداً من فقه القانون ومعرفة العلماء اللذين يفسران الأحكام المتطابقة تقريباً لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ووثائق نظام وارسو الأخرى، مثل بروتوكول لاهاي، يمكن بالمثل أن تكون بمثابة عون لتفسير اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وتستمر وثائق نظام اتفاقية وارسو مطبقة بين الدول غير الأطراف في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وفي العلاقات فيما بين الدول الأطراف في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وبين الأطراف من غير الدول.

^{٢٥} INT'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

قول هذا، نظراً للحدود التكنولوجية الحالية وشواغل السلامة المرتبطة بها، فمن المستبعد للغاية أن عمليات نقل الركاب، سواء تم القيام بها مقابل مكافأة أو بشكل آخر بواسطة مؤسسة للنقل الجوي، سيتم القيام بها باستخدام نظام للطائرات الموجهة عن بعد في المستقبل المنظور. وهكذا، في سياق نظم الطائرات الموجهة عن بعد، فإن مسألة المسؤولية المرتبطة بالركاب وأمتعتهم لها قليل من الأهمية العملية في الوقت الحاضر. وعلى العكس من ذلك، فإن الأوساط الأكاديمية والصناعة قدمت تنبؤات بأنه في غضون أربعين سنة سيُقل حتى أربعين في المئة من البضائع الجوية عن طريق طائرات غير مأهولة.^{٢٦} وبالتالي، قد يتوقع أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو ربما تكون لهما صلة مباشرة فيما يتعلق بنظم الطائرات الموجهة عن بعد في حالة نقل البضائع.

٤-٣ نظام اتفاقية روما

١-٤-٣ هدف اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ هو:

"... ضمان تعويض عادل للأشخاص الذين يتعرضون لأضرار تتسبب في حدوثها على سطح الأرض طائرات أجنبية، وذلك مع تحديد مدى المسؤوليات الناجمة عن مثل هذه الأضرار تحديداً معقولاً ابتغاء تفادي ما يحول دون تطور النقل الجوي المدني الدولي."^{٢٧}

٢-٤-٣ تفرض اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ نظاماً صارماً، لكنه محدود، للمسؤولية عن الضرر على سطح الأرض الذي "... تسببت فيه طائرة في حالة طيران أو شخص أو شيء سقط منها."^{٢٨} وكما في حالة اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، لا تعرّف اتفاقية روما "طائرة"، لكن، هنا مرة أخرى، فإن معنى المصطلح ضمن سياق المعاهدة يُفهم عموماً بأنه مناظر لتعريف "طائرة" في الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو.^{٢٩} وبناء على ذلك، فإن الضرر على سطح الأرض الذي تسببه طائرة موجهة عن بعد سيندرج ببساطة ضمن نطاق اتفاقية روما.

٣-٤-٣ بمقتضى المادة (١)٢ من المعاهدة، يقع الالتزام أساساً على عاتق "مشغل" الطائرة، الذي يعرف في الفقرة الفرعية (أ) من المادة (٢) بأنه يعني:

"... الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر. ومع ذلك يعتبر مشغلاً ذلك الذي يكون قد احتفظ لنفسه بحق السيطرة الملاحية على الطائرة حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة."

تنص المادة (٢)٢، الفقرة الفرعية (ب)، فضلاً عن ذلك على ما يلي:

"يعد مستعملاً للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلًا أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم."

و، حسب المادة (٣)٢، من المفترض أن يكون المالك المقيّد باسمه الطائرة المشغل لها.^{٣٠}

^{٢٦} أنظر، مثلاً PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: CIVIL UNMANNED CARGO AIRCRAFT (2015), available at <http://www.platformu.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 <http://www.utwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmannedcargoircraft/>

^{٢٧} ديباجة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

^{٢٨} نفس المرجع السابق المادة الأولى (١).

^{٢٩} أنظر الملاحظات ١-٣/٣ علاه والنص المرافق.

^{٣٠} تنص المادة (٣)٢ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على ما يلي:

من المفترض أن يكون المالك المقيّد باسمه الطائرة المشغل لها ومن ثم يكون مسؤولاً ما لم يقم الدليل، خلال إجراءات تحديد مسؤوليته، على أن شخصاً غيره هو المشغل وعليه أن يبادر في هذه الحالة، متى سمحت إجراءات التقاضي، باتخاذ التدابير الملائمة لإدخال هذا الأخير طرفاً في الدعوى

٣-٤-٤ تتص المادة ١١(١) على أن المسؤولية عن الضرر عن كل طائفة وكل حادث فيما يتعلق بكافة الأشخاص المسؤولين وفقاً لأحكام الاتفاقية، لا يجوز أن يتجاوز:

- (أ) ٥٠٠ ٠٠٠ فرنك ذهبي (٤٠ ٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً) للطائفة التي تزن ١ ٠٠٠ كيلوجرام فأقل؛
- (ب) ٥٠٠ ٠٠٠ فرنك ذهبي يضاف إليها ٤٠٠ فرنك (٣٢ دولاراً أمريكياً تقريباً) عن كل كيلوجرام يزيد على الألف للطائفة التي يزيد وزنها عن ١ ٠٠٠ ولكن لا يتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ج) ٥٠٠ ٠٠٠ فرنك (٢٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً) يضاف إليها ٢٥٠ فرنكاً (٢٠ دولاراً أمريكياً تقريباً) عن كل كيلوجرام يزيد على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٦ ٠٠٠ كيلوجرام ولكن لا يتجاوز ٢٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (د) ٦ ٠٠٠ ٠٠٠ فرنك (٤٨٠ ٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً) يضاف إليها ١٥٠ فرنكاً (١٢ دولاراً أمريكياً تقريباً) عن كل كيلوجرام يزيد على ٢٠ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٢٠ ٠٠٠ كيلوجرام لكنه لا يتجاوز ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (هـ) ١٠ ٥٠٠ ٠٠٠ فرنك (٨٤٠ ٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً) يضاف إليها ١٠٠ فرنك (٨ دولارات أمريكية تقريباً) عن كل كيلوجرام يزيد على ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

بالإضافة إلى الحد لكل طائفة، تبيّن المادة ١١(٢) أنه لا يجوز في حالة الوفاة أو الإصابة أن يزيد التعويض عن ٥٠٠ ٠٠٠ فرنك ذهبي لكل شخص مات أو أصيب.

٣-٤-٥ تحتوي المادة ١٤ على قواعد للتخصيص في حالة تجاوز المبلغ الاجمالي للتعويضات المقررة حدود المعاهدة بشأن المسؤولية.

٣-٤-٦ في عام ١٩٧٨، تم اعتماد بروتوكول مونتريال لتعديل الاتفاقية. وبصفة خاصة، أعيد النظر في حدود المسؤولية لرفعها، وحلت حقوق السحب الخاصة محل الفرنكات الذهبية كوحدة العملة.^{٣١} وخفّضت أيضاً فئات الوزن من خمس إلى أربع، على النحو التالي:

- (أ) ٣٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائفة التي تزن ٢ ٠٠٠ كيلوجرام أو أقل؛
- (ب) ٣٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة زائد ١٧٥ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوجرام يزيد على ٢ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٢ ٠٠٠ لكن لا يتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ج) ١ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة زائد ٦٢,٥ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوجرام يزيد على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٦ ٠٠٠ ولكن لا يزيد عن ٣٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (د) ٢ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة زائد ٦٥ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوجرام يزيد على ٣٠ ٠٠٠ كيلوجرام للطائفة التي يزيد وزنها عن ٣٠ ٠٠٠.

حدّد البروتوكول فضلاً عن ذلك المسؤولية القصوى فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة الشخصية بأنها ١٢٥ ٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل شخص توفي أو أصيب، وعُدلت قواعد التخصيص بين التعويضات في حالة تجاوزها لحدود المسؤولية لإعطاء أفضلية أعلى للتعويضات فيما يتعلق بفقد الأرواح أو الإصابة الشخصية.

^{٣١} يمكن الحصول على القيمة الحالية لحقوق السحب الخاصة من موقع صندوق النقد الدولي على الانترنت، على الرابط

http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

٣-٤-٧ مرة أخرى، في حالة مشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد الذي يدير "جميع المكونات التأسيسية لنظام الطائرات الموجهة عن بعد... بمقتضى شهادة مشغل واحدة"^{٣٢} — من المفترض أن تشمل كونه المالك المسجل للطائرات الموجهة عن بعد — هوية "المشغل" لأغراض تطبيق اتفاقية روما ظاهرة وواضحة إلى حد ما: إنها الحائز على شهادة مشغل نظام الطائرات الموجهة عن بعد. والحقيقة، حتى في السيناريو الافتراضي حيث يقوم اثنان أو أكثر من مشغلي نظام الطائرات الموجهة عن بعد بالتشارك في المكونات التأسيسية المختلفة لنظام الطائرات الموجهة عن بعد، سيكون "المشغل" لأغراض روما في البداية على الأقل من السهل حل لغزه، نظراً، مرة أخرى، لأنه بمقتضى المادة ٢(٣)، من المفترض أن يعتبر المالك المسجل للطائرة الموجهة عن بعد المشغل.

٣-٤-٨ من الجدير بالملاحظة أن المادة ٢(٣) تسمح لمالك الطائرة المسجل بالتخلص من نير المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن شخصاً آخر كان يستفيد من الطائرة في الوقت الذي تم فيه تسبب الضرر. غير أنه، في الوقت ذاته، تمشياً مع المادة ٢(٢)، حتى عندما يستخدم آخر الطائرة لمنفعته الخاصة (لرحبه الخاص)،^{٣٣} إذا كان الشخص الذي استمد منه الحق في استخدام الطائرة يحتفظ بالسيطرة على ملاحه الطائرة، يكون الأخير مسؤولاً بوصفه مشغلاً. وما إذا كان شخص يسيطر على ملاحه الطائرة ضمن معنى المادة ٢(٢) هي مسألة وقائية يجب في نهاية المطاف الفصل فيها من تحليل لظروف الحالة الخاصة، بالاستناد ليس فقط إلى ما إذا كان الشخص يحدد مسار طيران الطائرة من نقطة إلى أخرى، بل أيضاً، مثلاً، إلى ما إذا كان يعطي الأوامر للطاقم بشأن الملاحه أو عمليات مباشرة بخلاف ذلك، مثل تحديد أي وقفات للصيانة أو للترود بالوقود سيتم القيام بها.^{٣٤}

٣-٤-٩ في حالة تشارك اثنين أو أكثر من مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بعد في استخدام مكونات النظام التأسيسي لطائرة موجهة عن بعد تسبب ضرراً على سطح الأرض، من المحتمل أنه يمكن بالتالي طرح مسألة وقائية بشأن من هو "مشغل" الطائرة الموجهة عن بعد لأغراض إسناد المسؤولية بمقتضى نظام اتفاقية روما. وبمقتضى المادة ٢، تظل هوية المشغل مقتصرة على واحد من ثلاثة احتمالات: (أ) المالك المقيدة باسمه الطائرة الموجهة عن بعد أو (ب) الشخص الذي يقيم المالك الدليل على أنه كان يستعمل الطائرة الموجهة عن بعد وقت وقوع الضرر أو (ج) على الرغم مما إذا كان المالك المسجل قد أقام الدليل على أن شخصاً آخر كان يستعمل الطائرة الموجهة عن بعد في وقت وقوع الضرر، الشخص الذي استمد منه الحق في استعمال الطائرة الموجهة عن بعد، بشرط أن يكون ذلك الشخص قد احتفظ بحق السيطرة على ملاحها. ومع ذلك، فإن عبء هذه الممارسة التي من المحتمل أن تكون غامضة، على أي حال، يظل على عاتق المالك المسجل، الذي يفترض أنه المشغل ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك. ولذلك، كما في حالة اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو، على الرغم من أن انتشار نظم الطائرات الموجهة عن بعد من المحتمل أن يكشف عن مشهد حجية جديد يرتبط بكيفية إسناد المسؤولية عن الضرر على سطح الأرض فيما بين مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بعد بمقتضى نظام اتفاقية روما، والنظام في حالته الراهنة كاف قانونياً لملاءمة تكنولوجيا نظم الطائرات الموجهة عن بعد.

٣-٤-١٠ كما لوحظ في بداية هذا القسم، كانت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ قد اعتمدت للتوحيد، على مستوى دولي، للقانون المرتبط بالاسترداد بواسطة الأشخاص الذين يصابون بضرر تسببه طائرة أجنبية، مع الحد من مسؤوليات أولئك المسؤولين عن مثل هذا الضرر. وتتناول الاتفاقية أيضاً عدداً كبيراً من المسائل ذات الصلة مثل تخصيص المطالبات ومتطلبات الأمن المالي والاختصاص وإنفاذ الأحكام. وزاد بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ حدود المسؤولية. غير أنه، لم تُحظ الاتفاقية ولا البروتوكول بقبول على نطاق واسع: فالاتفاقية لها ٤٩ طرفاً بعد ٦٣ سنة من وجودها، في حين اجتذب البروتوكول الحد الأدنى البالغ خمسة تصديقات لازمة لدخوله حيز النفاذ في عام ٢٠٠٢ ومنذ ذلك الحين اكتسب سبعة تصديقات إضافية، بحيث أصبح المجموع ١٢ طرفاً في ٣٧ سنة. وأحد الأسباب الشائع تبنيها لهذا الوضع هو أن حدود المسؤولية في الاتفاقية والبروتوكول

^{٣٢} دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، الملاحظة ١٩ أعلاه، الفقرة ٤-١٦-٢.

^{٣٣} *Minutes and Documents*, ICAO Legal Comm., 5th Sess., at 38-40, ICAO Doc 6029-LC/126 (1950).

^{٣٤} *Id.* at 40-44, 73-83.

تعتبر غير كافية. ويرى البعض كذلك أن نظام المسؤولية شبه المطلقة للنظام والبنود المرتبطة بالاختصاص والأحكام ذات الصلة بالأمن المالي، غير مرضية تماماً. ومع ذلك، أياً قد تكون أوجه القصور المدركة لنظام اتفاقية روما، فهي تتجاوز ولا صلة لها إطلاقاً بالمسألة الأساسية لملاءمة أحكام النظام الحالية لإسناد المسؤولية عن الضرر على سطح الأرض الذي تسببه طائرة أجنبية، بما في ذلك الطائرات الموجهة عن بعد.

٤-٤ اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩

٤-١ في أعقاب نجاح مؤتمر مونتريال لعام ١٩٩٩، عُقد مؤتمر دبلوماسي من ٢٠ أبريل/نيسان إلى ٢ مايو/أيار ٢٠٠٩ اعتمد نصّي الاتفاقيتين، أي:

(أ) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة (تسمى عادة "اتفاقية المخاطر العامة")؛

(ب) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات (يشار إليها عادة باسم "اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع").

٤-٢ تسعى كل من اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع لتحقيق التوازن بين المصالح المزدوجة للدول الأطراف في التعويض العادل للضحايا من الأطراف الثالثة وحماية صناعة الطيران مالياً. والمعاهدتان كالتاليهما تفرضان مسؤولية صارمة على مشغل الطائرة عن "... الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة دولية"، على الرغم من أنه يجوز للدول الأطراف أن توسع نطاق تطبيق المعاهدتين كليهما ليشمل الرحلات الجوية الداخلية كذلك.^{٣٥} ولا تنطبق أي من الاتفاقيتين على الأضرار التي تسببها "طائرات الدولة"، التي تشمل "كل [طائرة تُستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة]."^{٣٦}

٤-٣ كما هو الحال مع كل من المعاهدات التي سبقت مناقشتها فإن "الطائرة" غير معرفة بشكل محدد في أي من اتفاقية المخاطر العامة أو اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع. وهكذا، هنا أيضاً، يجب تذكر تعريف الملحق السابع لـ "طائرة"، الذي ظل يشكل حجر زاوية لقانون الجو لعشرات السنين،^{٣٧} والذي لا يتطلب وجود أي طاقم على متن الطائرة،^{٣٨} مما يعني أن اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع كليهما تنطبقان على حد سواء على الطائرة المأهولة وغير المأهولة، بما في ذلك الطائرة الموجهة عن بعد.

٤-٤ "المشغل" بمقتضى التعريف المشترك بين كل من اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، على أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر مستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل.^{٣٩} يكرّر هذا التعريف المشترك أيضاً لغة الفقرة الفرعية (ب) من المادة ٢(٢) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ كلمة مقابل كلمة، ويوضح أن:

"يعد مستعملاً للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخل أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم."^{٤٠}

٤-٥ لأغراض اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، لا يفقد المشغل صفته كمشغل بحجة أن شخصاً آخر ارتكب أحد أفعال التدخل غير المشروع.^{٤١}

^{٣٥} المادتان ٢ و ٣ (١) من اتفاقية المخاطر العامة، المادة ٢ والمادة ٣(١) من اتفاقية التدخل غير المشروع.

^{٣٦} اتفاقية المخاطر العامة، المادة ٢(٤)، اتفاقية التدخل غير المشروع، المادة ٢(٤).

^{٣٧} انظر الملاحظة ٢٩/علاه.

^{٣٨} انظر الملاحظتين ٢ و ٣/علاه والنص المرافق.

^{٣٩} اتفاقية المخاطر العامة، المادة الأولى (و)، اتفاقية التدخل غير المشروع، المادة الأولى (و).

^{٤٠} اتفاقية المخاطر العامة، المادة الأولى (و)، اتفاقية التدخل غير المشروع، المادة الأولى (و).

^{٤١} اتفاقية التدخل غير المشروع، المادة الأولى (و).

٦-٤ يغيب بشكل واضح من التعريف المشترك افتراض اتفاقية روما لأن المالك المسجل هو المشغل، الذي تم التخلص منه في وقت مبكر في عملية التحديث التي أنتجت اتفاقيتي عام ٢٠٠٩. أي، أن مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، التي أنشأها المجلس في عام ٢٠٠٢، خلال أربعة اجتماعات عُقدت بين ديسمبر/كانون الأول ٢٠٠٢ ونوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٠٣ أنتجت مشروع اتفاقية بشأن الضرر الذي تسببه الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة.^{٤٢} وأزلت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما الافتراض أن المالك المسجل هو المشغل من مشروع اتفاقيتها على أساس أن الانتشار المتنامي لاستئجار الطائرات قد جعل أساسها القائمة عليه باطلاً.^{٤٣} وسيكون هذا المشروع لمجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما محور تركيز الدورة الثانية والثلاثين للجنة القانونية (مونتريال، ١٥-٢١/٣/٢٠٠٤)، وسيكون بعد ذلك بمثابة الأساس لعمل مجموعة المجلس الخاصة المعنية بتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، التي سنقر في النهاية قسمها إلى اتفاقيتين، إحداهما تتناول المخاطر العامة وإحداهما تتناول المخاطر المرتبطة بالإرهاب.^{٤٤}

٧-٤ بدون افتراض اتفاقية روما أن المالك المسجل هو المشغل، فإن كل تحديد لما إذا كان مشغل معين لنظم الطائرات الموجهة عن بعد مسؤولاً بوصفه مشغل الطائرة التي سببت الضرر للأطراف الثالثة بمقتضى اتفاقية المخاطر العامة أو بخلاف ذلك بمقتضى اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، يجب القيام به على أساس كل حالة على حدة، بالاستناد إلى الأدلة المقدمة في كل حالة. وفي الوقت ذاته، فإن عملية تحديد المشغل مبسطة إلى حد ما، نظراً لأن عدد الإمكانات ينخفض من ثلاثة إلى اثنتين: (أ) الشخص الذي يستعمل الطائرة الموجهة عن بعد في الوقت الذي تم فيه تسبب الضرر، أو (ب) الشخص الذي استمد منه الحق في استعمال الطائرة الموجهة عن بعد، بشرط أن يكون ذلك الشخص قد احتفظ بالسيطرة على ملاحظتها.

٨-٤ كما لوحظ سابقاً، فإن لغة التعريف المشترك للمشغل التي توّضح ماذا يعني "استعمال" طائرة مطابقة للفقرة الفرعية (ب) من المادة ٢(٢) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. وهكذا، كما هو الحال بمقتضى اتفاقية روما، ففي حالة مشغل نظم الطائرات الموجهة عن بعد الذي يعمل كمشرف منفرد، فإن هوية الشخص الذي يستعمل الطائرة الموجهة عن بعد كمشغل لأغراض إسناد المسؤولية إما بمقتضى اتفاقية المخاطر العامة وإما بمقتضى اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع بمثابة أمر واقع. ومن جهة أخرى، فإن هوية المشغل لطائرة موجهة عن بعد تسبب الضرر حيث يتشارك اثنان أو أكثر من مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بعد في استعمال المكونات الأساسية للنظام بشكل مماثل تظل مسألة وقائية بمقتضى أي من الاتفاقيتين الجديدتين.

٩-٤ بالطبع، مع عدم وجود افتراض أن المالك المسجل هو المشغل الذي يلقي بالعبء على المالك المسجل ليقبل المسؤولية أو ليثبت أن آخر كان يستعمل الطائرة في وقت تسبب الضرر، تلقي كل من الاتفاقيتين للمخاطر العامة وللتعويض عن التدخل غير المشروع على عاتق الطرف الثالث الضحية العبء المبدئي لإثبات هوية مشغل الطائرة. والغرض الأصلي من الافتراض كان، في الواقع، تخليص الضحية من هذا العبء،^{٤٥} وإلزام المالك المسجل الذي أقام الضحية دعوى عليه والذي

^{٤٢} 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 (2008) ICAO Doc LC/33-WP/3-1.

^{٤٣} أنظر تقرير مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما. الاجتماع الثالث، في ١٣-١٤، وثيقة الإيكاو (2003) SSG-MR/3-Report؛ مشروع اتفاقية بشأن الضرر الذي تسببه الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما. الاجتماع الثالث، المادة العاشرة (٣)، (2003) ICAO Doc SSG-MR/3-WP/1 at A-7؛ أنظر أيضاً تقرير مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما، الاجتماع الرابع (2003) ICAO Doc SSG-MR/4-Report at 8؛ مشروع اتفاقية بشأن الضرر الذي تسببه الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما. الاجتماع الرابع، المادة الثالثة، (2003) ICAO Doc SSG-MR/4-WP/1 at A-2.

^{٤٤} وثيقة الإيكاو ICAO Doc LC/33-WP/3-1، الحاشية/أعلاه ٤٢، في ٢-٣.

^{٤٥} أنظر ICAO Doc 6029-LC/126، الحاشية ٢٣/أعلاه، في ٨٥-٩٢.

أنكر أنه المشغل على أن يضم معه... الشخص الذي، وفقاً لقوله، هو المشغل الحقيقي.^{٤٦} غير أنه، في مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بتحديث اتفاقية روما تم الاتفاق على أنه، من الناحية العملية، ليس من الصعب تحديد المشغل، نظراً لأنه تُحفظ سجلات عديدة لكل رحلة جوية تعالج هذا، ولأن عملية الكشف العادية ستخدم الضحية في هذا الصدد، ووفقاً لذلك، فإن الافتراض تم استبعاده من النص المحدث.^{٤٧}

١٠-٤ اتفاقية المخاطر العامة

- ١-١٠-٤ مسؤولية المشغل بمقتضى اتفاقية المخاطر العامة محدودة بالاستناد إلى وزن الطائرة،^{٤٨} على النحو التالي:
- (أ) ٧٥٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرة التي تبلغ كتلتها القصوى ٥٠٠ كيلوجرام أو أقل؛
- (ب) ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ج) ٣ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢ ٧٠٠ كيلوجرام؛
- (د) ٧ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢ ٧٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٦ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (هـ) ١٨ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٦ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (و) ٨٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ١٢ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ز) ١٥٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٥ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ح) ٣٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ط) ٥٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٢٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام ولا تتجاوز ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام؛
- (ي) ٧٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة للطائرات التي تزيد كتلتها القصوى على ٥٠٠ ٠٠٠ كيلوجرام.

٢-١٠-٤ حيث تشترك في الحدث الذي يسبب الضرر طائرتان أو أكثر يشغلها نفس المشغل، تنص الاتفاقية على أن يسري حد المسؤولية المتعلق بالطائرة ذات أكبر كتلة قصوى.^{٤٩} ومن جهة أخرى، عندما تشترك طائرتان أو أكثر يشغلها مشغلون مختلفون في حدث يسبب الضرر، يكون مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والانفراد، مع ذلك لا يتحمل أي مشغل مسؤولية أي مبلغ يتجاوز أي حد منطبق على مسؤوليته.^{٥٠}

^{٤٦} نفس المرجع السابق في ٨٩.

^{٤٧} ICAO Doc SSG-MR/4-Report, supra note 43, at 8.

^{٤٨} اتفاقية المخاطر العامة، المادة ٤(١).

^{٤٩} نفس المرجع السابق المادة ٤ (٢).

^{٥٠} نفس المرجع السابق المادة ٦.

٤-١٠-٣ غير أنه يمكن أن يستفيد أي مشغل من حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية فقط إذا أثبت أن الضرر (أ) لم ينشأ عن إهمال أو خطأ آخر أو امتناع من جانبه أو من موظفيه أو وكلائه، أو (ب) نشأ فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب آخر.^{٥١} وقد جادل أستاذ قانون الجو القانوني البارز بول ديمبسي بأنه "... إذا وقع حادث كارثي وسبب ضرراً على سطح الأرض، من المحتمل أن يوجد قليل من الأدلة على عدم وجود إهمال أو الإهمال الحصري لطرف ثالث ليبري مشغل نفسه."^{٥٢} وهكذا، وفقاً لرأي الأستاذ ديمبسي، "في كل مقاضاة الكوارث الجماعية، ستجد شركة الطيران نفسها مسؤولة قطعاً بقدر كامل عن الأضرار بصرف النظر عن الخطأ."^{٥٣} وينبغي ملاحظة أن الاتفاقية تلزم بالتأمين الإجباري للمشغلين إلى مدى مسؤوليتهم.^{٥٤}

٤-١١ اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع

٤-١١-١ حدود المسؤولية الصارمة بمقتضى اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع مطابقة لحدود المسؤولية بمقتضى اتفاقية المخاطر العامة وهي أيضاً مستندة إلى وزن الطائرة.^{٥٥} وأحكام الاتفاقية التي تنظم المسؤولية عندما تشترك في الحدث الذي يسبب الضرر طائرتان أو أكثر، سواء كان يشغلها نفس المشغل أو مشغلون مختلفون، هي بالمثل صورة طبق الأصل من أحكام اتفاقية المخاطر العامة.^{٥٦}

٤-١١-٢ كانت اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع في جزء هام منها، استجابة من المجتمع الدولي للمسؤولية الكارثية المحتملة نتيجة للهجمات الإرهابية في ١١ سبتمبر/أيلول ٢٠٠١، وهكذا فهي تتناول التعويض عن الضرر للأطراف الثالثة الناجم عن أفعال التدخل غير المشروع المشتركة فيها طائرات، التي تشمل أفعالاً إرهابية.^{٥٧} وبناء على ذلك، بمقتضى اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، يحتفظ مشغل الطائرة بوضعه كمشغل و، لذلك، يظل مسؤولاً عن الضرر الذي تسببه للأطراف الثالثة وعلى وجه التحديد حيث يرتكب شخص آخر فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع تشترك فيه الطائرة.^{٥٨}

٤-١١-٣ بالإضافة إلى متطلبات التأمين الإلزامي،^{٥٩} يتصور الفصل الثالث من اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع^{٦٠} آلية تعويض تكميلية بتنظيمها الإداري الخاص في شكل الصندوق الدولي للطيران المدني للتعويض عن الأضرار ليقدم، ضمن ما يقدمه، تعويضاً حتى ٣ بليون وحدة حقوق سحب خاصة لكل حدث إذا تجاوزت الأضرار الحد الأقصى البالغ ٧٠٠ مليون وحدة حقوق سحب خاصة لكل عتبة مسؤولية عن حدث.^{٦١} وتدفع الاشتراكات في الآلية شركات الطيران وتُحسب على أساس عدد الركاب وأطنان البضائع المغادرة على رحلات تجارية دولية من دولة طرف و، في حالة تقديم دولة لإعلان لمثل هذا الغرض بمقتضى الفقرة ٢ من المادة الثانية، على الرحلات الداخلية كذلك.^{٦٢} ويجوز للضحايا أيضاً المطالبة بتعويض

^{٥١} نفس المرجع السابق المادة ٤(٣).

^{٥٢} PAUL S. DEMPSEY, AVIATION LIABILITY LAW 245 (2d. ed., 2013).

^{٥٣} نفس المرجع السابق.

^{٥٤} اتفاقية المخاطر العامة، المادة ٧(١). لم يقدم استعراض أجرته الحكومة الأسترالية عام ٢٠٠٩ لمسؤولية الناقلين الجويين "أي دليل" على أن نظامهم القائم حينئذ للمسؤولية الصارمة وغير المحدودة البحتة "... كان يقيد نشاط الطيران أو أنه كان يؤدي إلى رسوم تأمين باهظة غير مستدامة للمشغلين". DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE, TRANSPORT, REGIONAL DEVELOPMENT AND LOCAL GOVERNMENT, AUSTRALIAN GOVERNMENT, REVIEW OF CARRIERS' LIABILITY AND INSURANCE 27 (2009), available at https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability_Insurance_Discussion_Paper.pdf

^{٥٥} نفس المرجع السابق المادة ٤.

^{٥٦} قارن المادة ٤(٢) من اتفاقية التدخل غير المشروع، قارن أيضاً المادة ٦ من اتفاقية المخاطر العامة، والمادة ٥ من اتفاقية التدخل غير المشروع.

^{٥٧} اتفاقية التدخل غير المشروع، المادة ٢.

^{٥٨} نفس المرجع السابق المواد ١(و) و٢(١) و٣(١).

^{٥٩} نفس المرجع السابق المادة ٧.

^{٦٠} نفس المرجع السابق المواد من ٨ إلى ٣٧.

^{٦١} نفس المرجع السابق المادة ١٨(٢).

^{٦٢} نفس المرجع السابق المادة ١٢.

إضافي من المشغل إذا تجاوز الضرر حد الثلاثة بلايين وحدة حقوق سحب خاصة بمقتضى هذه الآلية التكميلية للتعويض ولكن فقط عند إثبات أن المشغل أسهم في وقوع الحدث المسبب للضرر أو باستهتار مع علمه باحتمال حدوث الضرر.^{٦٣}

١٢-٤ حالة تحديث نظام روما

١-١٢-٤ كما ذكر في بداية هذه الدراسة، لم تدخل اتفاقية المخاطر العامة ولا اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع حيز التنفيذ.^{٦٤} وتم تقديم عدد من الأسباب للدعم البطيء الذي أبدته الدول لمعاهدتي عام ٢٠٠٩. ومع ذلك، كما في حالة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، أياً كانت أوجه القصور في اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع في شكلهما الحالي، فهي لا تؤثر في وظيفة كل معاهدة بوصفها أساساً منطقياً وتشغيلياً لإسناد المسؤولية عن الضرر للأطراف الثالثة، حتى عندما يتضمن تسبب مثل هذا الضرر طائفة موجهة عن بعد.

٥- الاستنتاج

١-٥ خبرة الايكافو في إدماج نظم الطائرات الموجهة عن بعد في نظام الطيران الدولي قد كشفت حتى الآن عن عدد ضخم من المسائل الفنية والتشغيلية الناشئة عن إبعاد الطيار من الطائرة. غير أن وضع الطائرة الموجهة عن بعد بوصفها "طائرة" ضمن معنى الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو يضع الطائرة الموجهة عن بعد ضمن نطاق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي المرتبطة بالركاب وأمتعتهم، وكذلك البضائع، وضمن نطاق اتفاقية روما فيما يتعلق بمسؤولية المشغل عن الضرر للأطراف الثالثة على سطح الأرض الذي تسببه الطائرات.

٢-٥ في الحالات الناشئة عن النقل الدولي عن طريق نظم الطائرات الموجهة عن بعد، سيجلب انطباق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أو نظام اتفاقية وارسو معه بالتالي متناً راسخاً تماماً ومقبولاً على نطاق واسع من فقه القانون سيفيد لتوفير الاتساق القانوني والوضوح للمشهد التقني والتشغيلي فائق الحداثة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد، وخاصة فيما بين الدول الأطراف في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ البالغ عددها ١١١ دولة. وكذلك، مع ملاحظة القبول المحدود لنظام اتفاقية روما، يُطرح أن الأحكام الحالية للنظام ستستمر في توفير أساس فعال لإسناد المسؤولية عن الضرر على سطح الأرض الذي تسببه الطائرات الأجنبية، بصرف النظر عن إدماج الطائرات الموجهة عن بعد.

٣-٥ أخيراً، فيما يتعلق باتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، فإن جانباً رئيسياً لمناسبة هاتين الاتفاقيتين بالنسبة لنظم الطائرات الموجهة عن بعد — كما هو الحال بالنسبة إلى جميع الاتفاقيات التي نوقشت في هذه الدراسة — هو قدرة الضحية على التحقق من هوية المشغل لأغراض إسناد المسؤولية. وتخرج اتفاقية ٢٠٠٩ عن الافتراض التاريخي للمالك المسجل كمشغل، الذي يُرى أنه قد عفا عليه الزمن في ضوء سيادة استئجار الطائرات، بحيث أن إثبات هوية مشغل الطائرة الموجهة عن بعد (أي الشخص الذي يستفيد من الطائرات الموجهة عن بعد عن تسبب الضرر) سيكون من الآن فصاعداً في كل حالة مسألة وقائع. غير أن الأهمية العملية والقانونية لهذا النهج المحدث في هذه المسألة سيصبح واضحاً فقط مع اكتساب الدول الأطراف في اتفاقية المخاطر العامة و/أو اتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع خبرة في تطبيق أحكام الاتفاقيتين.

— انتهى —

^{٦٣} نفس المرجع السابق المادة ٢٣(٢).

^{٦٤} أنظر الحاشية رقم ١٧ أعلاه والنص المصاحب لها.