مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي "دراسة استشرافية"
اسم الكاتب: شوق حسين شويكي، محمود إبراهيم فياض
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8408
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 05:09 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 17، العدد 2
ربيع الثاني 1442 هـ / ديسمبر 2020م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي: دراسة استشرافية

شوق حسين شويكي

محمود إبراهيم فياض

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الإمارات العربية المتحدة

تاريخ الاستلام: 20-06-2019 **تاريخ القبول: 10-10-2019**

ملخص البحث:

أعلنت هيئة الطرق والمواصلات في دبي، عن التشغيل التجريبي للتاكسي الجوي ذاتيّ القيادة في مطلع عام 2017، ولكن لم يتم تشغيله بشكل رسمي، حتى يتم استيفاء كل شروط الأمن والسلامة المتعلقة بتشغيل هذا النوع من المركبات. فتسعى هذه الدراسة، لاستشراف الطبيعة القانونية لتاكسي دبي الطائر، الذي أطلقته هيئة الطرق والمواصلات في دبي، وتسليط الضور على المسؤولية المدنية التي قد يلحقها التاكسي الطائر في الركاب، وتحديد من هو الشخص المسؤول عن الأضرار التي يحدثها التاكسي الطائر في الركاب، خاصة إزاء عدم وجود نص صريح يوضح القواعد واجبة التطبيق، على عمليات النقل الجوي الداخلي.

ومن ثم ستهتم الدراسة، في بيان إطار المسؤولية في حالة وقوع ضرر على الغير، سواء في الجو أو على سطح الأرض، وبيان هل هيئة الطرق والمواصلات بصفتها صاحبة السلطة العامة، أم شركة (jda) الأمريكية، بصفتها مشغل التاكسي الطائر، والمسؤولة عن قائد الطائرة التي يقوم بتشغيل التاكسي وقيادة الرحلة، على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه. واذا تبين أن السبب الكامن وراء وقوع الضرر بالغير، هو خلل في بنية التاكسي الطائر، ناتج عن مشكلة في التصنيع، سنرى هل يمكن تحميل الشركة المصنعة المسؤولية عن هذه الأضرار المترتبة، على أساس أنها ملزمة بضمان سلامة التاكسي الطائر.

الكلمات الدالة: تاكسي دبي الطائر، مركبة جوية ذاتية القيادة، المسؤولية المدنية للمركبة الجوية، المسؤولية المدنية للتاكسي الطائر.

المقدمة:

تنتقل هيئة الطرق والمواصلات، في تقديم خدمات التنقل في إمارة دبي، من البر والبحر إلى الجو، في مسعى جديد لتأكيد الريادة العالمية لدبي، والوصول إلى الرقم واحد عالمياً في مختلف المؤشرات التنافسية. وقد أعلنت هيئة الطرق والمواصلات في دبي، عن التشغيل التجريبي للتاكسي الجوي ذاتي القيادة في مطلع عام 2017، ولكن لم يتم تشغيله بشكل رسمي، حتى يتم استيفاء كل شروط الأمن والسلامة المتعلقة بتشغيل هذا النوع من المركبات.

ويشبه التاكسي الطائر، الذي تطوره شركة (فولوكوبتر) الألمانية المتخصصة في الطائرات بدون طيار، مقصورة طائرة هليكوبتر صغيرة ذات مقعدين يعلوها طوق عريض مزود بثماني عشرة مروحة. ويتمتع التاكسي بمواصفات تجعله صديقا للبيئة، حيث يعمل بالطاقة الكهربائية النظيفة، وكذلك انخفاض نسبة الضجيج لأقل مستوى، وطول مدة الطيران التي تصل لقرابة 30 دقيقة، بسرعة تتراوح بين 50 كيلومتر إلى 100 كيلومتر في الساعة، ويبلغ ارتفاع التاكسي الجوي قرابة مترين، فيما يبلغ قطر الإطار الدائري للتاكسي الجوي شاملا المحركات قرابة سبعة أمتار.

ولم تعلن هيئة الطرق والمواصلات، بدأ العمل بالتاكسي الطائر، بل أرجأت العمل به لبداية سنة 2022، حتى يتسنى لها وضع ضوابط تشغيل وقواعد السلامة قبل استخدامه. وإزاء ذلك فإن وجود مثل هذه المركبة المستحدثة، تخلق لدى الباحثين الكثير من التساؤلات، أهمها:

1. ما هي الطبيعة القانونية لتاكسي دبي الطائر؟ هل هو طائرة بدون طيار؟ أم ذا طبيعة قانونية خاصة؟
2. ما هو السبب وراء تبعية التاكسي الطائر لهيئة الطرق والمواصلات وليس لهيئة الطيران المدني؟
3. من هو الشخص المسؤول عن الحوادث التي يلحقها التاكسي الطائر بالركاب والغير في الجو أو على سطح الأرض؟ ومن هو الناقل الجوي في عقد النقل في تاكسي دبي الطائر؟ هل مشغل التاكسي؟ أم هيئة الطرق والمواصلات؟ أم الشركة الأجنبية التي قد تتعاقد معها الأخيرة للقيام بتشغيل التاكسي الطائر؟
4. وفي ظل عدم وجود قواعد قانونية، تنظم أحكام التاكسي الطائر، هل سيتم تطبيق أحكام عقد النقل الجوي في قانون المعاملات التجاري، على اعتبار أن التاكسي

الطائـر يقـوم بعمليـة نقـل داخلـي للـركاب؟ أم سـيصار إلـى تطبيـق أحـكام الاتفاقيـات الدوليـة التـي تنظـم عمـل الطائـرات بـدون طيـار؟

5. وهـل وجـود لائحـة تنظيميـة صـادرة عـن هيئـة الطيـران المدنـي الإماراتيـة خاصـة بالطائـرات بـدون طيـار، يحـول دون الأخـذ بالقواعـد الاتفاقيـات الدوليـة ذات العلاقـة، علـى أسـاس أن التشـريع الوطنـي أولـى بالتطبيـق؟

6. مـن هـو الشـخص المسـؤول عـن هـذه الأضـرار التـي تلحـق بالغيـر؟ هـل المشـغل أم المالـك ام قائـد الطائـرة عـن بعـد؟ وهـل يختلـف الشـخص المسـؤول باختـلاف طبيعـة الضـرر الحاصـل؟

وتهـدف هـذه الدراسـة، لاستشـراف الطبيعـة القانونيـة للتاكسـي الطائـر، إلـى جانـب معرفـة القواعـد القانونيـة الناظمـة للمسـؤولية عـن الأضـرار التـي يلحقهـا التاكسـي الطائـر فـي الـركاب والغيـر، وكل ذلـك فـي ضـوء التشـريعات الإماراتيـة.

ولتحقيـق هـدف الدراسـة؛ سـيتم اتبـاع المنهـج التأصيلـي التحليلـي المقـارن؛ فمـن خـلال المنهـج التأصيلـي، سـيتم رد الأمـور إلـى أصولهـا، بتأصيـل طبيعـة التاكسـي الطائـر، مـا إذا كان طائـرة أم طائـرة بـدون طيـار، ومـن ثـم معرفـة القواعـد القانونيـة واجبـة التطبيـق فـي حـال تسـبب التاكسـي الطائـر بـأي أضـرار سـواء بالراكـب أم للغيـر علـى سـطح الأرض أو فـي الجـو.

أمـا المنهـج التحليلـي؛ سـيهتم بتحليـل بعـض نصـوص قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتي، وقانـون الطيـران المدنـي الإماراتـي (1991)، واتفاقيـة مونتريـال، ونظـام الطائـرات بـدون طيـار الصـادر عـن (المنظمـة العالميـة للطيـارات المدنـي- الإيـكاو)–ذات العلاقـة- للخـروج بالإطـار القانونـي الـذي يحكـم المسـؤولية المدنيـة عـن الحـوادث التـي يحدثهـا التاكسـي الطائـر.

ولتحقيق هدف الدراسة، والإجابة عن تساؤلاتها، ارتأينا تقسيم البحث ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: ماهية تاكسي دبي الطائر

المبحث الثاني: المسؤولية عن الأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الراكب

المطلب الأول: الإطار القانوني لمسؤولية التاكسي الطائر

المطلب الثاني: الشخص الضامن للأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الراكب

المبحث الثالث: المسؤولية عن الأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الغير

المطلب الاول: شروط قيام المسؤولية

المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية

المبحث الأول: ماهية التاكسي الطائر في دبي

لم تضع هيئة الطرق والموصلات، -حتى الآن- أي قواعد تشغيلية وتنظيمية للتاكسي الطائر، يساعد بدوره الباحثين والمهتمين على معرفة الطبيعة القانونية لهذه المركبة، والقواعد الناظمة لها. وعليه؛ سيهتم هذا المبحث باستشراف الطبيعة القانونية للتاكسي الطائر في المطلب الأول منه؛ بالاعتماد على التشريعات الناظمة للنقل الجوي في دولة الامارات العربية المتحدة.

يأتي التاكسي الطائر في دبي، بتصميمين، الأول على شكل مقصورة قادرة على حمل شخص واحد فقط، وهي من تصميم شركة (EHANG) الصينية، والثاني؛ تاكسي طائر قادر على حمل شخصين بداخله، وهو من تصميم شركة (فولوكوبتر) الألمانية.

وزود التاكسي من الداخل بشاشة لمس أمام مقعد الراكب، تحتوي على خريطة تتضمن كل الوجهات على شكل نقاط، والمسارات المعدة مسبقاً للمركبة، ويختار الراكب الوجهة التي يريد الوصول إليها، وبعد ذلك يبدأ التشغيل الآلي للمركبة والانطلاق والتحليق، ثم الهبوط في المكان المحدد، ويكون التحكم ومراقبة أداء عمل المركبة من خلال مركز تحكم أرضي[1].

ينفرد التاكسي الجوي ذاتي القيادة بعدة مميزات، أهمها تجهيزه بأعلى معايير الأمن والسلامة، ووجود تجهيزات احتياطية متعددة في جميع الأجزاء الرئيسة مثل المحركات، ومصادر الطاقة، والأجهزة الإلكترونية، وأجهزة التحكم في الطيران، وكذلك وجود مظلة هبوط للمركبة مكتملة التجهيزات، للاستخدام في الحالات الطارئة، إضافة إلى وجود تسعة أنظمة بطاريات مستقلة، ونظام التوصيل المباشر لتغيير البطاريات بسرعة، ويمكن شحن البطاريات في غضون 40 دقيقة.[2]

ويعتبر التاكسي الجوي صديقا يعمل بالطاقة الكهربائية النظيفة، وكذلك انخفاض نسبة الضجيج أقل من المستوى، وطول مدة الطيران التي تصل لـ 30 دقيقة، بسرعة 50 كيلومترا في الساعة،[3] فيما تصل السرعة القصوى إلى 100 كيلومتر في الساعة، ويبلغ ارتفاع التاكسي الجوي قرابة مترين، فيما يبلغ قطر الإطار الدائري

(1) محمد المنجي، حمدان بن محمد: الإبداع أهم جسور العبور إلى المستقبل (مجلة المسار) العدد 113 نوفمبر 2017

(2) محمد المنجي، تمديد التشغيل التجريبي لتاكسي دبي الطائر إلى حين استيفاء شروط السلامة (مجلة المسار) الصادرة عن هيئة الطرق والمواصلات، العدد 109 يوليو 2017، 10.

(3) المرجع السابق.

للتاكسي الجوي شامل المحركات قرابة سبعة أمتار[1].

ومن هنا؛ ما هي الطبيعة القانونية لتاكسي دبي الطائر؟ هل يعتبر طائرة بدون طيار؟ وهل يدخل ضمن تعريف الطائرة الوارد في قانون الطيران المدنية الإماراتي رقم (20) لسنة (1992)؟

عرفت العديد من الدول الأجنبية، التاكسي الطائر، فقد تم تدشين أول تاكسي طائر في أمريكيا بعام 1990،[2]ونظم عمله لائحة الطيران الفيدرالية، ثم في كندا فقد تم وضع قانون خاص ينظم عمل التاكسي الطائر في عام 2012. إلى جانب العديد من الدول الاوروبية كألمانيا وفرنسا وغيرها. وقامت بعض الدول العربية بتجربة التاكسي الطائر في بلادها، دون بدء العمل به مثل: مصر، والأردن، والسودان والسعودية.

وبالنظر للتكوين الفيزيائي للتاكسي، نرى أنه يقترب من هيكلية الطائرة بدون طيار، فهو بالأصل مركبة جوية ولكن ذاتية القيادي، رغم إطلاق مصطلح تاكسي عليه.

ولو جئنا لمصطلح «التاكسي» نرى أنها بالأصل كلمة لاتينية، وهي تعني الرُّسوم أو الأجرة المحصلة عند استخدام السيارة. ومن ثم تنصرف كلمة (تاكسي) على الأجرة المتحصلة، وليست على السيارة ذاتها؛ لذلك يمكن القول، أن كلمة (تاكسي) من الممكن أن تنصرف على الطائرة الأجرة، دون أن نعتبره تغيير في الطبيعة القانونية لوسيلة النقل. فكلمة تاكسي تعني الأجرة، ويمكن أن تلحق بأي وسيلة نقل كانت.

وتأكيداً على ذلك فهناك تاكسي دبي المائي، هو عبارة عن قارب مأجور يستخدم لنقل الأشخاص من مكان محدد لمكان أخر داخل دبي، وألصقت به صفة التاكسي، ولكنه لا يسير على الأرض، بل على الماء، وهذا يؤكد صحة القول بأن كلمة تاكسي تعني (الأجرة المتحصلة من النقل)، بالرغم من شيوعها على السيارات المأجورة حول العالم.

ولكن بالرغم من ذلك؛ تبقى هيئة الطرق والمواصلات في دبي هي الجهة الناظمة والمسؤولة عن هذا التاكسي الطائر؛، وليست هيئة الطيران المدني. والعرف السائر على اعتبار التاكسي، هو سيارة الأجرة، ومن ثم لا يمكن إخراج التاكسي الطائر عن هذا

(1) محمد المنجي، مرجع سابق.

(2) Electronic Code of Federal Regulations (e-CFR), Title 14. Aeronautics and Space, Chapter II. OFFICE OF THE SECRETARY, DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (AVIATION PROCEEDINGS), Subchapter A. ECONOMIC REGULATIONS, Part 294. CANADIAN CHARTER AIR TAXI OPERATORS. The publication is on the following link:https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/part-294

التنظيم، واعتباره طائرة بدون طيار، دون إيلاء أي اعتبار لتسميته، أو حتى الجهة التي يتبع لها.

وبالاطلاع على هيكلية التاكسي الطائر في دبي، نرى أنه يشبه الطائرة بدون طيار، ومخصص للإقلاع والهبوط العمودي، وغير مؤهل للسير على الأرض، خلافاً للتاكسي الطائر الرائج في بريطانيا، والذي يأخذ شكله، شكل التاكسي الذي يسير على الأرض، مع وجود عجلات تمكنه من ذلك، وعند الحاجة يتم الإقلاع والطيران.[٤]

وأطلق مركز الإعلام في هيئة الطرق والمواصلات في دبي، اسم «المركبة الجوية ذاتية القيادة»، عند حديثه عن التاكسي الطائر. كما كتب على الهيكل الخارجي للتاكسي، ذات العبارة. فقد يتبادر للذهن أنها مركبة جوية، وتدخل في نطاق الطائرات ذاتية القيادة، ولكن بالرغم من ذلك هي تتبع لهيئة الطرق والمواصلات، وليست لهيئة الطيران المدني، مما يحول دون اعتبارها طائرة بدون طيار بشكل كامل.

ولكن يرى الباحث، أن تبعية التاكسي الطائر، لهيئة الطرق والمواصلات، لا لهيئة الطيران المدني، لا يمكن أن نعتبره حجة كاملة، على اعتبار التاكسي الطائر، مركبة أرضية لها صفة الطيران، خاصة وأنه قد يكون سبب تبعيتها لهيئة الطرق والمواصلات، أنها مركبة نقل داخلية، مهمتها نقل الركاب داخل حدود إمارة دبي، كتاكسي دبي المائي،[1] وباص دبي المائي،[2] خلافا لهيئة الطيران المدني، والتي تشرف على حركة النقل الخارجية للمسافرين. وفي هذا الخصوص؛ نشير إلى طائرة التاكسي الجوي في الكويت، حيث أطلقت هيئة الطيران الكويتي، طائرة للتاكسي الجوي، مهمتها نقل الأشخاص من مطار الكويت إلى أي مطار موجود في العالم. وأسمتها طائرة تاكسي، أي طائرة مأجورة واتبعتها لهيئة الطيران المدني لا لهيئة النقل الموصلات؛ لأنها تقوم بنقل الاشخاص خارج حدود الدولة. وبالمثل قامت هيئة الطيران الكندية بإطلاق تاكسي طائر؛ لنقل المسافرين بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية، وأتبعته لرقابة وإشراف هيئة الطيران المدني الكندي، لا لوزارة النقل الكندية.[3]

(1) تاكسي دبي المائي، هو قارب يتسع لأحد عشر راكباً، معتمد من قبل المؤسسة لنقل الركاب داخل المياه الإقليمية. للمزيد حول الموضوع، انظر: قرار المجلس التنفيذي رقم(18) لسنة (2010) بشأن تشغيل التاكسي المائي في إمارة دبي. الجريدة الرسمية العدد 349السنة الرابعة والأربعون - بتاريخ 18 - 7 - 2010 - يعمل به من تاريخ 15 - 7 - 2010.

(2) وفر باص دبي المائي المكيف الذي أطلقته مؤسسة النقل البحري بهيئة الطرق والمواصلات خدمة نقل مريحة وآمنة عبر خور دبي. كما تتميز قوارب النقل بمقاعدها الفخمة ومساحتها الرحبة بالإضافة إلى تجهيزاتها المتطورة التي ستجعل جميع الركاب بما فيهم ذوي الاحتياجات الخاصة يستمتعون بهذه التجربة المميزة.

(3) 294.1 Applicability and purpose.

إضافة إلى ذلك؛ الطيران هي صفة أساسية للطائرة، وهذا ما يميزها عن وسائل النقل الأخرى، فلا يمكن القول (طيارة طائرة) لان الطائر وجدت لتطير، فصفة الطيران، هي صفة لصيقة بالطائرة. والتاكسي هو عرفيا وجد ليسير على الأرض، فعند القول (تاكسي طائر) هذا يعني أننا استعرنا صفة الطيران من الطائرة، واعطناها للتاكسي، وأصبح لدى التاكسي صفة الطيران، ولكن هذه الصفة لا تمحو عنه أصله بأنه تاكسي، ولكنه أصبح طائراً.

والذي يؤكد ذلك الجهة المختصة التي يتبع لها هذا التاكسي الطائر، فقد ألحق بهيئة الطرق والمواصلات، على اعتباره بالأصل وسيلة نقل أرضية، ولم يلحق بهيئة الطيران المدني، وهذا يجعلنا نعطي هذه المركبة طبيعة قانونية خاصة، بين مركبة أرضية وطائرة بدون طيار- حسب الأحوال-.

وبالاطلاع على قانون الطيران المدني الإماراتي، رقم (20) لسنة (1991)، نرى بأن نصوصه قد خلت من تعريف، للمراكب الجوية ذاتية القيادة، ولكنه عرف الطائرة، بأنها: «أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك متى كانت مخصصة للأغراض المدنية. (1) ولكن يرى الباحث ألا يوجد ما يمنع من ادخال مفهوم التاكسي الطائر في تعريف الطائرة الواردة في القانون، فعبارات

This part establishes a classification of foreign air carriers known as “Canadian charter air taxi operators,” and establishes registration procedures for these carriers operating or seeking to operate transborder services between Canada and the United States. This part also exempts Canadian charter air taxi operators from certain provisions of the Subtitle VII of Title 49 of the United States Code (Transportation), and establishes rules applicable to their operations in the United States. This part does not provide exemption from the safety regulatory provisions of the Statute that are administered by the U.S. Department of Transportation through the Federal Aviation Administration (FAA), and Canadian charter air taxi operators in the conduct of their operations must observe all applicable safety standards and requirements. Electronic Code of Federal Regulations (e-CFR), Title 14. Aeronautics and Space, Chapter II. OFFICE OF THE SECRETARY, DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (AVIATION PROCEEDINGS), Subchapter A. ECONOMIC REGULATIONS, Part 294. CANADIAN CHARTER AIR TAXI OPERATORS, Subpart A. General, Section 294.1. Applicability and purpose.

(1) دولة الإمارات العربية المتحدة - قانون اتحادي - رقم 20 - لسنة 1991 بشأن إصدار قانون الطيران المدني. الجريدة الرسمية العدد 226السنة الحادية والعشرون، بتاريخ 24 - 6 - 1991 - يعمل به من تاريخ . 24 - 7 - 1991

التعريف واسعة وتتسع لتشمل مثل هذه المراكب الجوية، خاصة وأن التعريف يصف طبيعة عمل الطائرة وقدرتها على التحليق في الجو.

وتم تذيل التعريف بعبارة: «وما إلى ذلك متى كانت مخصصة للأغراض المدنية»، فهذه العبارة يمكن الاستفادة منها كتخريج للتاكسي الطائر، وادخاله في تعريف الطائرة، مادام جاء للأغراض المدنية، خاصة وأن المادة (3) من ذات القانون، اعتبرت أن جميع عمليات النقل الجوي بصفة عامة في إقليم الدولية، يدخل في نطاق تطبيق هذا القانون.[1]

كما وجاءت المادة (8) من اتفاقية شيكاغو،[2] والمعنونة بـ«الطائرات التي تطير بدون طيار» بأنه: «لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص...». وبالتحليل؛ نرى أن اتفاقية شيكاغو لم تضع تعريف خاص للطائرات بدون طيار، وإنما اعتبرت أن الطيران بدون طيار هي مكنة إضافية على الطائرات التقليدية، والذي يؤكد ذلك، مطلع المادة الثامنة بقولها: «لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار»، أي أنها طائرة، ولكن فيها مكنة الطيران بدون طيار.

ووضعت الهيئة العامة للطيران بدبي، لائحة تنظم بعض أحكام الطائرات بدون طيار، وعرفت الطائرات ذاتية القيادة، أو ما أسمتها مركبات جوية بدون طيار (UAV) أو مركبات جوية تعمل بالتحكم عن بُعد (UASV)، بأنها: «مركبات طائرة حقيقية تعمل بدون وجود طيار على متنها وليست مجرد بالونات أو طائرات ورقية لا تحتاج إلى طيار». كما وعرفت المنظمة العالمية للطيران، (الإيكاو) الطائرة بدون طيار بأنها: «طائرة بدون طيار على متنها».[3] وعرفها القرار الفرنسي رقم (17) لسنة (2015)، الخاص بتصميم الطائرات المدنية بدون طيار، بأنها: «طائرات تبرمج وتوجه عن بعد، يتحكم فيها خبراء متخصصون على الأرض، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة، وقد

(1) المادة (3) من قانون الطيران المدني «تطبق أحكام هذا القانون على ما يأتي: «أ- الطيران المدني في إقليم الدولة. ب- الطائرات المدنية المسجلة في الدولة أينما كانت فيما لا يتعارض مع أحكام قوانين الدولة الأجنبية التي تباشر نشاطها فيها. ج- المطارات المدنية في الدولة فيما يتعلق بجميع الأعمال الفنية من مراقبة الحركة الجوية وتركيب وتشغيل وصيانة أجهزة الاتصالات والمساعدات اللاسلكية والملاحة الجوية والأرصاد الجوية وغيرها. د- النقل الجوي بصفة عامة».

(2) أنشأت اتفاقية الطيران المدني الدولي المعروفة أيضا باسم اتفاقية شيكاغو منظمة الطيران المدني الدولي وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مكلفة بتنسيق وتنظيم السفر الجوي الدولي.[1] تنص الاتفاقية على قواعد للمجال الجوي وتسجيل الطائرات والسلامة وتفاصيل حقوق الموقعين فيما يتعلق بالسفر الجوي. كما تعفي الاتفاقية الوقود الجوي التجاري من الضرائب.

(3) نظام الطائرات بدون طيار، الصادر عن الهيئة العامة للطيران المدني في دبي، للاطلاع انظر الرابط التالي: https://www.gcaa.gov.ae/ar/pages/uas.aspx visited on 17-4-2019.

تكون مزودة بأجهزة وكاميرات».

ومن هنا؛ يمكن القول أن تاكسي دبي الطائر، ذا طبيعة قانونية خاصة، فهو يجمع بين التاكسي الأرضي، من حيث التسمية وتبعيته لهيئة الطرق والمواصلات في دبي، وبين الطائرة بدون طيار، من حيث صفة الطيران الذاتي والنقل الجوي، لذلك يرى الباحث أن أحكامه ستأتي مختلطة بين الطبيعتين.

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الراكب

يأتي تشغيل التاكسي الجوي في دبي، تنفيذاً لتوجيهات صاحب السمو الشيخ الجوي محمد بن راشد آل مكتوم -نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء، حاكم دبي- بتحويل دبي إلى المدينة الأذكى عالمياً.

كما ويأتي في إطار جهود هيئة الطرق والمواصلات لتوفير مواصلات ذاتية القيادة، من خلال إجراء الاختبارات التقنية الخاصة بوسائل النقل ذاتية القيادة في بيئة دبي المناخية، وذلك ترجمة الاستراتيجية دبي للتنقل الذكي ذاتي القيادة، التي تهدف لتحويل 25 %من إجمالي رحلات التنقل في دبي إلى رحلات ذاتية القيادة من خلال وسائل المواصلات المختلفة بحلول عام 2030،[1] إلى جانب تحقيق التكامل بين وسائل النقل الجماعي والسعادة للسكان من خلال توفير قنوات سهلة وسريعة ومبتكرة للنقل والمواصلات، كما أن التاكسي الطائر في دبي ابتكار يودع معه الناس زحمة الشوارع.

ورغم الفوائد والأهداف التي سيحققها التاكسي الطائر في دبي، إلا أن التجربة الأمريكية تؤكد أن التاكسي الجوي، سجل أعلى نسبة حوادث على صعيد النقل الجوي، فقد بلغت عدد حوادث التاكسي الجوي بين عاملين (1994 - 1998)، إلى ما يقارب 25 حادثاً،[2] وفي عام (2006) بلغت عدد حوادث التاكسي الطائر، إلى ما يقارب 15 حادثاً.[3] وترجع سبب تلك الحوادث إلى عدة أمور، منها أسباب مناخية، وأخرى فنية، وبعضها أسباب شخصية تعود للأخطاء الشخصية لقائد التاكسي.

(1) محمد المنجي، تمديد التشغيل التجريبي لتاكسي دبي الطائر، مرجع سابق.

(2) Mark Lacagnina, Improving Air Taxi Safety, Aerosafety world , may 2018, 3.

(3) Robert A. Borski, AVIATION SAFETY Air Taxis The Most Accident-Prone Airlines Need Better Oversight, United Slates General Accounting Office Washington, DG 20648 (1-1992).

فمن هنا؛ من هو الشخص المسؤول عن الحوادث التي يلحقها التاكسي الطائر بالركاب والغير في الجو أو على سطح الأرض؟ وفي ظل عدم وجود قواعد قانونية، تنظم أحكام التاكسي الطائر، هل سيتم تطبيق أحكام عقد النقل الجوي في قانون المعاملات التجاري، على اعتبار أن التاكسي الطائر يقوم بعملية نقل داخلي للركاب؟ أم سيصار إلى تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية التي تنظم عمل الطائرات بدون طيار؟ وهل وجود لائحة تنظيمية صادرة عن هيئة الطيران المدني الاماراتية خاصة بالطائرات بدون طيار، يحول دون الأخذ بالقواعد الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، على أساس أن التشريع الوطني أولى بالتطبيق؟

عرفت المادة (353) من قانون المعاملات التجارية، عقد النقل الجوي، بأنه: «نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بالطائرات مقابل أجر». ومتى انعقد عقد النقل الجوي صحيحاً، فيرتب التزامات على عاتق الناقل الجوي نقل الراكب وأمتعته، والمحافظة على سلامة الراكب.[1] وما يهمنا في هذا المجال، تحديد من هو الناقل الجوي في تاكسي دبي الطائر؟ وما هو الإطار القانوني الناظم لمسؤوليته، في ظل عدم وجود قواعد خاصة تنظم عمل وأحكام التاكسي الطائر في دبي.

المطلب الأول: الإطار القانوني لمسؤولية التاكسي الطائر

كما أسلفنا، فلم تضع هيئة الطرق والمواصلات، أي قواعد تنظم عمل التاكسي الطائر في دبي، ومن ثم لا يوجد تشريع خاص بالتاكسي الطائر، يوضح من المسؤول عن الأضرار التي يلحقها التاكسي بالراكب.

وعلى اعتبار أن العنصر المؤثر في النقل بالتاكسي دبي الطائر، هو ما إذا كان يدخل النطاق الجوي أم لا. وعلى أساسه سيتم تحديد الإطار القانوني الواجب التطبيق.

فقد أعلنت هيئة الطرق والمواصلات في دبي، أن تاكسي دبي الطائر، يحلق على علو (2000) ألفي متر فوق مستوى سطح البحر، وبسرعة (100 كم/ الساعة).[2] وبالتالي يمكن الاعتبار أن التحليق بهذا العلو، يدخل التاكسي الطائر، في المجال الجوي، ومما يجعلنا نتجه نحو القواعد الناظمة لعمل النقل الجوي في الإمارات.

(1) وضحة المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية (الأردن: جامعة الشرق الأوسط، 2011) 2 - 10.

(2) فيديو منشور من قبل موقع العربية نيوز، بعنوان «فولوكابتر دبي.. التاكسي الطائر»، منشور بتاريخ: (11 / 8 / 2017)
على الرابط التالي:
https://www.alarabiya.net/ar/alarabiya-l visited on 19-4-2019

فقد خصص قانون المعاملات التجارية الإماراتي، الفصل الخامس من الباب الثامن، للحديث عن قواعد عقد النقل الجوي، وقد اعتبرت المادة (1 / 2) من قانون المعاملات التجارية، أن: «الأعمال التالية أعمالاً تجارية بحكم ماهيتها: «1..2..3..4..5..6) جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والجوية ويدخل في ذلك: أ) إنشاء السفن والطائرات أو بيعها أو شراؤها أو تأجيرها أو استئجارها أو إصلاحها أو صيانتها والإرساليات البحرية والجوية بما في ذلك النقل البحري والجوي.

وجاءت المادة (354) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ومنحت الأفضلية لتطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية في النقل الجوي على القانون الوطني، والتي نصت على: «مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية والتي تكون الدولة طرفاً فيها تسري على النقل الجوي أحكام هذا الباب مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية.»[1]

كما وجاء قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20) لسنة (1991) ونظم المسائل الفنية والتقنية الخاصة بالنقل الجوي، وجاءت المادة (3) منه، وحدد نطاق تطبيق القانون: «تطبق أحكام هذا القانون على ما يأتي:

أ. الطيران المدني في إقليم الدولة.

ب. الطائرات المدنية المسجلة في الدولة... ج- ...د- النقل الجوي بصفة عامة». وبخصوص مسؤولية الناقل عن الأضرار، فلم يتناول القانون مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين والأمتعة، ولكن جاءت المادة (4) والمادة (19)[2] من القانون، واعتبرتا أن أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، هي أحكام مكملة لهذا القانون، بما لا يتعارض مع نصوصه، بالرغم من أن ذلك يشكل خلافا؛ لتعارضها مع المادة (47) من الدستور الإماراتي.[3]

(1) مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاته، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، عدد 1، مجلد رقم 15، 2018، ص7.

(2) تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البرتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها الدولة في مجال الطيران المدني وحمايته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه.

(3) أصدر التشريع الاماراتي القانون رقم 20 لسنة 1991 المتعلق بالطيران المدني، في وقت كانت اتفاقية وارسو تعتبر الاتفاقية الأم في توحيد قواعد قانون النقل الجوي، فضا عن التعديات المتوالية التي لحقتها بموجب البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة. وأمام عدم استقرار القواعد المنظمة للنقل الجوي واختلاف أساس وطبيعة وأحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لم يجد التشريع الاماراتي ما يُشفي غليله من أحكام مقنعة وقواعد سليمة يبني عليها منظومته التشريعية. ويتجلى لنا هذا بوضوح في نص المادة 19 من قانون الطيران المدني: «تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البروتوكولات التي انضمت إليها الدولة في مجال الطيران المدني وحمايته مكملة لأحكام هذا

وقد أولت منظمة الطيران المدني الدولي، في الدورة السادسة والثلاثون للجنتها القانونية، اهتماما خاصاً بالطائرات بدون طيار، ووضعت نظام للطائرات بدون طيار، وضحت أحكام وضوابط تشغيلها، وتحدثت عن جانب المسؤولية القانونية للأضرار التي تحدثها الطائرات بدون طيار. كما ووضعت الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتي، نظاماً خاصاً، للطائرات بدون طيار، وضحت فيه الأحكام العامة للاستخدام، والمنطق المصرح بها للطيران، والعقوبات الجزائية على المخالفين.

ولكن السؤال الذي يثور هنا: في حال وقوع أضرار، ما هو القانون الذي سيتم تطبيقه؟ هل قانون المعاملات التجارية؟ أما ملحق الإيكاو الخاص بالمسؤولية عن الطائرات بدون طيار[1]؟ أم اللائحة التنظيمية الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني؟

أسلفنا سابقاً، فإن التاكسي الطائر، بالرغم من تبعيته لهيئة الطرق والمواصلات، إلا أن الطبيعة الفنية لهذا التاكسي، بأنه طائر، تحتم تطبيق قواعد قانون الطيران المدني، والاحكام الخاصة به، وقد نصت المادة (3) على أن قانون الطيران يطبق على الطيران المدني في إقليم الدولة، وبالتالي فإن التاكسي الطائر سيكون حدوده إقليم إمارة دبي فقط، وإقليم هذه الإمارة، هو من ضمن إقليم الدولة ككل.

القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه». إذ جاءت هذه المادة مخالفة لقاعدة تدرج مصادر التشريع ومبدأ سمو الاتفاقات والمعاهدات الدولية عن القوانين الوطنية. وقد كان توجه التشريع الإماراتي مقنعا وسليما، العبارات متناقضة ومتداخلة عرفتها فترة ما بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال. غير أننا نجد نص المادة 47 من قانون الطيران المدني عاد لينص على» تطبيق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي، كما تطبق الاتفاقات الاخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي تكون الدولة منضمة إليها، على نقل الاشخاص والامتعة والبضائع بطريق الجو». وتأكيدا لهذا المعنى نصت المادة 354 من قانون المعاملات التجارية على أنه دون الاخال بالاتفاقات الدولية، تسري على النقل الجوي أحكام قانون المعاملات التجارية» للمزيد انظر: مراد صغير، مرجع سابق، 360.

(1) اشترطت اتفاقية مونتريال ووارسو للنقل الجوي، ان يكون عقد النقل الجوي دولياً لانطباقهما، لمزيد حول الموضوع وشرط الدولية، انظر: كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي، وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والامتعة، بحث منشور في مجلة الحقوق- الكويت، عدد1 مجلد رقم 11، سنة 2013. وقد قضت محكمة تمييز دبي بأنه: «النص في الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مفادها أن النقل الجوي الدولي هو الذي يتم بين دولتين متعاقدين أي تكون نقطتا قيام الطائرة ووصولها في نهاية الرحلة واقعتين في أقاليم دولتين متعاقدتين كما هو الحال في الدعوى الماثلة». حكم محكمة تمييز دبي، في الطعن رقم، 221 لسنة 2004 قضائية، منشور بتاريخ19 - 2 - 2005.

وبخصوص مسؤولية الناقل عن الأضرار، فلم يتناول القانون مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين والأمتعة، ولكن جاءت المادة (4)[1] والمادة (19)[2] من القانون، واعتبرتا أن أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، هي أحكام مكملة لهذا القانون، بما لا يتعارض مع نصوصه، بالرغم من أن ذلك يشكل خلافا؛ لتعارضها مع المادة (47) من الدستور الإماراتي.

ولكن جاءت المادة (354) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ومنحت الأفضلية لتطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية في النقل الجوي على القانون الوطني، والتي نصت على: «مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية والتي تكون الدولة طرفاً فيها تسري على النقل الجوي أحكام هذا الباب مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية.»[3]

بالاطلاع على قانون الطيران المدني، وقانون المعاملات التجارية، وخاصة المواد (19، 3، 47) من قانون الطيران المدني الإماراتي، والمادة (354) وما بعدها من قانون المعاملات التجارية، يظهر لنا النظام القانوني للطيران الجوي الداخلي في الامارات، إذ بتفسير هذه النصوص، يعني أن المشرع الإماراتي يميل إلى تطبيق قانون الطيران المدني وقانون المعاملات التجارية، على عمليات النقل الجوي، بما فيهما عمليات النقل الداخلي، مع إمكانية تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية، التي انضمت لها دولة الإمارات، بشرط عدم تعارضها مع القانون الوطني.

(1) «تشرف وزارة المواصلات على جميع شؤون الطيران المدني في الدولة وتطويره، كما تشرف على تطبيق الأنظمة الدولية المتعارف عليها في مطارات الدولة ومتابعة تنفيذها وذلك بالتنسيق مع السلطات المحلية.
وتقوم وزارة المواصلات بالتعاون مع الجهات المعنية برسم سياسة النقل الجوي التجاري والإشراف عليه بما يتفق مع متطلبات الاقتصاد القومي الحاضرة والمستقبلة ولها في سبيل ذلك ما يأتي:
مفاوضة الدول الأخرى لإبرام اتفاقيات النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم، وأية اتفاقيات متعلقة بالنقل الجوي الدولي. الاشتراك في المباحثات التي تجرى بين مؤسسات النقل الجوي الوطنية والمؤسسات الأجنبية لعقد اتفاقيات أو إجراء ترتيبات تتعلق بالاستثمار المشترك أو الاتفاقيات التجارية الأخرى وذلك وفقا للقواعد والشروط التي تحدد في هذا الخصوص. الإشراف على نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الوطنية وإصدار تراخيص التشغيل، والموافقة على تعديل أو إلغاء أي خط من خطوطها الجوية. مراقبة نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الأجنبية، والإشراف على مراعاة تنفيذ هذه المؤسسات لحقوق النقل الجوي الممنوحة لها بموجب الاتفاقيات الثنائية أو تصاريح التشغيل الصادرة لها في هذا الخصوص. وقف أو تقييد نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الوطنية أو الأجنبية إذا ما خالفت أي منها الشروط الواردة في تراخيص التشغيل الممنوحة لها أو أحكام الاتفاقيات الثنائية المبرمة مع الدول الأجنبية أو أيا من أحكام هذا القانون. التصريح لمؤسسات النقل الجوي الوطنية أو الأجنبية بتسيير أية رحلة غير منتظمة من وإلى إقليم الدولة. إصدار القرارات المناسبة في شأن حقوق النقل التي تطلبها الدول الأجنبية أو وكالاتها أو شركاتها.»

(2) تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البرتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها الدولة في مجال الطيران المدني وحمايته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه.

(3) كاميران الصالحي، مرجع سابق.

وتأكيداً على ذلك؛ ذهبت محكمة تمييز دبي، في حكم لها بأنه: «مفاد المادة 55 / 1 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الصادر بها المرسوم 13 لسنة 2000 والمادتين 273، 354 من قانون المعاملات التجارية[1] أن النقل الجوي الدولي فيما بين دولتين أو أكثر تحكمه القواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية بين الدول الأطراف فيها والمصدق عليها وأما ما جاء بقانون المعاملات التجارية من أحكام خاصة بالنقل الجوي على النحو السابق فإنه يسري على النقل الجوي الداخلي فلا يمتد سريانه إلى النقل الجوي بين الدول ومن ثم فلا محل لما تتمسك به الطاعنة من تطبيق الفقرة الثانية من المادة 286* من قانون المعاملات التجارية - أيا كان وجه الرأي فيها.»[2] وفي حكم آخر لمحكمة تمييز دبي، أكدت على عدم انطباق المادة (354) من قانون المعاملات التجارية، على عقد النقل الجوي الدولي، بقولها: «من المقرر أنه إذا كان النقل الجوي - محل النزاع - دولياً، فإنه وعملاً بالمادة 354 من قانون المعاملات التجارية لا مجال لتطبيق أحكام النقل الجوي المشار إليها في هذا القانون».[3]

---

(1) للمزيد حول تطبيقات المادة (354) انظر: حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الأحكام المدنية والتجارية، في الطعن رقم : 121 لسنة : 26 قضائية، منشور بتاريخ : 21 - 1 - 2008، وحكم محكمة التمييز دبي، في الطعن رقم، 362 لسنة 1997 قضائية، المنشور بتاريخ :. 28 - 3 - 1998. وحكم محكمة تمييز دبي، في الطعن رقم : 371 لسنة 1997 قضائية، المنشور بتاريخ، 27 - 12 - 1997. وحكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم، 800 لسنة 22 قضائية، المنشور بتاريخ : .11 - 6 - 2003، حكم محكمة التمييز دبي، الأحكام المدنية، في الطعن رقم 462 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ، 20 - 3 - 2004حكومة دبي | حكم محكمة التمييز دبي، في الأحكام المدنية ، الطعن رقم : 470 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 27 - 3 - 2004.

(2) حكم محكمة التمييز دبي، - في الطعن رقم : 462 لسنة، 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 20 - 3 - 2004.

(3) «من المقرر أنه إذا كان النقل الجوي - محل النزاع - دولياً، فإنه وعملًا بالمادة 354 من قانون المعاملات التجارية لا مجال لتطبيق أحكام النقل الجوي المشار إليها في هذا القانون، ومنها ما نصت عليه المادة 359 / 2 منه من أنه في حالة نقل البضائع لا يجوز أن يزيد التعويض عن مبلغ 150 درهما عن كل كيلو جرام، وإنما يكون التعويض في هذه الحالة طبقاً لمسئولية الناقل الجوي المحدودة المشار إليه في المادة 22 من اتفاقية مونتريال لسنة 99 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الصادر بها المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000، وذلك بواقع 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام ما لم يقم المرسل - عند تقديم الطرد للناقل - بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه في نقطة الوصول، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، وتقدير التعويض على هذا النحو - هو مسألة قانونية تفصل فيها محكمة الموضوع ولا شأن للخبير بها طالما كان وزن البضاعة المشحونة ثابتاً في الأوراق أو لم يكن محل نزاع بين الطرفين - ويتم تحويل وحدة السحب إلى العملات الوطنية طبقاً لما نصت عليه المادة 23 من اتفاقية مونتريال السالفة الذكر.»

ان الدولة متى أصبحت طرفا في أي اتفاق دولي أيا كان نوعه أو اسمه أو موضوعه, فإنها ملزمة بأن تعمل به وتطبقه في المجال الذي ينظمه وينطبق عليه, وذلك باعتباره تشريعاً وطنياً والتزاماً دولياً لما كان ذلك وكانت معاهدة وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 والتي انضمت إليها الدولة بالمرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 1986م وإلى بروتوكولها المعدل بالمرسوم

وبالتالي يفهم من ذلك؛ أن أحكام مسؤولية الناقل الجوي، في قانون المعاملات التجارية الإماراتي، يمكن تطبيقها على الأضرار التي قد يحدثها التاكسي الطائر في دبي؛ على اعتبار أنها مركبة نقل جوية داخلية. ولكن الإشكالية الأساسية في الموضوع، أن التاكسي الطائر يأخذ شكل الطائرة بدون طيار –كما قلنا سابقاً- وبالتالي لا يمكن اعتباره طائرة عادية وتطبيق الأحكام الواردة في قانون المعاملات التجارية، في ظل وجود اتفاقية دولية موقعة عليها دولة الامارات، وتنظم عمل الطائرات بدون طيار. وفي ظل وجود لائحة تنظيمية صادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني، توضح أحكام وضوابط تشغيل الطائرات بدون طيار.

وبناءً عليه؛ فقد نصت اللائحة التنظيمية للطائرات بدون طيار، الصادرة عن الهيئة العامة للطيار المدني، على أن: «مستخدم الطائرة بدون طيار هو المسؤول عن تجنب التصادم مع الناس والأشياء وغيرها من الطائرات المأهولة وغير المأهولة، عدم مضايقة أو تعريض الناس أو تعريض الممتلكات للضرر».

ووضحت في البند الرابع من اللائحة المستخدمون بأنهم: «المستخدم الخاص/الشخصي؛ ب) طائرات من دون طيار للاستخدام التجاري، وغير التجاري».

السؤال المصروح هنا؛ في حالة وقوع حوادث من التاكسي الطائر في دبي؛ هل نطبق أحكام اللائحة التنظيمية الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني، أم نرجع لأحكام نظام الطائرات بدون طيار الصادر عن (الإيكاو) والخاص بالمسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار، وذلك سندا للمادة (354) من قانون المعاملات التجارية؟

بالاطلاع على اللائحة التنظيمية لعمل الطائرات بدون طيار، نرى أن أحكامها قاصرة على ضوابط وأحكام التشغيل، فلم تتناول موضوع المسؤولية بالشكل الكافي، والذي يسمح بالرجوع لها عند وقوع أضرار، خلافاً لنظام الطائرات بدون طيار الصادر عن الإيكاو، والذي وضح أحكام المسؤولية بشكل تفصيلي، من حيث على من تقع الأضرار، وطبيعة

الاتحادي رقم 12 لسنة 1992 أضحت - بعد انضمام الدولة إليها - تشريعاً وطنياً ينظم بعض مسائل النقل الجوي في الحدود التي نظمتها المعاهدة, يتكامل مع الأحكام الخاصة بالنقل الجوي التي نظمها المشرع الاتحادي في المواد من 353 وحتى 370 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي, إذ تنطبق أحكام المواد المذكورة على المسائل التي لم تنظمها المعاهدة أو تلك التي لا تنطبق عليها, وإذ كان المستفاد من أوراق الدعوى أن الرحلة التي فقدت فيها البضاعة كانت نقلا دولياً وفق التعريف الذي أوردته المعاهدة لكلمة «النقل الدولي» ومن ثم فإن أحكام المعاهدة هي القانون الواجب التطبيق على واقعة النزاع ومنها الأحكام المتعلقة بتقدير التعويض عن فقد البضائع وأساس احتسابه, وليس أحكام مواد قانون المعاملات التجارية الاتحادي ومنها المادة (359 / 2) وذلك باعتبار أن المعاهدة هي القانون الخاص وقانون المعاملات التجارية الاتحادي هو القانون العام الإطار الذي يرجع إليه في حال عدم وجود نص خاص ينظم مسألة معينة. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 800 لسنة : 22 قضائية، المنشور بتاريخ. 11 - 6 - 200.

الأضرار التي يجب التعويض عنها، وتقدير التعويض، وغيرها.

يرى الباحث أنه لا ضير في الرجوع لنظام الطائرات بدون طيار الصادر عن الإيكاو، بالرغم من وجود تنظيم وطني. على اعتبار أن أحكام وقواعد «الايكاو» قد أصبحت اليوم عرفاً دولياً، اعتادت الدول عامة ودولة الأمارات خاصة على الرجوع لأحكامها لحل النزاعات المتعلقة بمسائل الطيران، وهذا يتضح من عشرات الأحكام الصادرة عن المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية بهذا الخصوص.[1]

وعلى هدي ما سبق؛ نرى أن جزئية عقد النقل الجوي في قانون المعاملات التجارية،[2] تشكل الإطار والتشريع العام للموضوع، فيما يمكن اعتبار نظام الطائرات بدون طيار الصادر عن الإيكاو هو التنظيم الخاص بالمسألة.[3]

وبناءً عليه؛ نرى الأخذ بأحكام المسؤولية الواردة في نظام الطائرات بدون طيار، الصادرة عن الإيكاو، باعتباره قانوناً خاصاً، وقانون المعاملات التجارية الاتحادي هو صاحب الولاية القانونية في حال عدم وجود نص خاص ينظم مسألة معينة، وكل ذلك بما لا يتعارض مع أحكام قانون المعاملات التجارية، سنداً للمادة (2) منه.

وفي هذا الخصوص، قضت المحكمة الإتحادية العليا، بأنه: «إن الدولة متى أصبحت طرفا في أي اتفاق دولي أيا كان نوعه أو اسمه أو موضوعه, فإنها ملزمة بأن تعمل به وتطبقه في المجال الذي ينظمه وينطبق عليه, وذلك باعتباره تشريعاً وطنياً والتزاماً دولياً لما كان ذلك وكانت معاهدة وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929 المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 والتي انضمت إليها الدولة بالمرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 1986م وإلى بروتوكولها المعدل بالمرسوم الاتحادي رقم 12 لسنة

(1) للمزيد حول الموضوع، انظر: حكم محكمة التمييز دبي، الأحكام المدنية، في الطعن رقم 462 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ، 20 - 3 - 2004حكومة دبي، حكم محكمة التمييز دبي، في الأحكام المدنية ، الطعن رقم 470 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 27 - 3 - 2004.

حكم محكمة التمييز دبي، - في الطعن رقم : 462 لسنة، 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 20 - 3 - 2004.

(2) تنص المادة 273 منه على أنه: «فيما عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الباب على جميع أنواع النقل أياً كانت صفة الناقل مع مراعاة الأحكام التي تنص عليها القوانين الخاصة بشأن بعض أنواع النقل وأحكام اتفاقيات النقل الدولية المعمول بها في الدولة».

(3) الفقرة الثالثة من الفصل 214 من مرسوم الملاحة الجوية المغربي على ما يلي «**عند عدم وجود اتفاقية دولية مطبقة بالمغرب فإن الأشخاص المذكورين في الفقرة السابقة تكون مسؤوليتهم عما يتعلق بالأضرار والحوادث الحاصلة بالمغرب منظمة بمقتضى المرسوم وكل القوانين المغربية الأخرى القابلة للتطبيق**».المملكة المغربية، مرسوم رقم 1077 لسنة 1999 بشأن تغيير وإتمام المرسوم رقم 161 لسنة 1961بتنظيم الملاحة الجوية المدنية، المنشور بتاريخ 18 - 5 - 2000

1992 أضحت - بعد انضمام الدولة إليها - تشريعاً وطنياً ينظم بعض مسائل النقل الجوي في الحدود التي نظمتها المعاهدة، يتكامل مع الأحكام الخاصة بالنقل الجوي التي نظمها المشرع الاتحادي في المواد من 353 وحتى 370 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي، إذ تنطبق أحكام المواد المذكورة على المسائل التي لم تنظمها المعاهدة أو تلك التي لا تنطبق عليها، وإذ كان المستفاد من أوراق الدعوى أن الرحلة التي فقدت فيها البضاعة كانت نقلا دولياً وفق التعريف الذي أوردته المعاهدة لكلمة «النقل الدولي» ومن ثم فإن أحكام المعاهدة هي القانون الواجب التطبيق على واقعة النزاع ومنها الأحكام المتعلقة بتقدير التعويض عن فقد البضائع وأساس احتسابه, وليس أحكام مواد قانون المعاملات التجارية الاتحادي ومنها المادة (359 / 2) وذلك باعتبار أن المعاهدة هي القانون الخاص وقانون المعاملات التجارية الاتحادي هو صاحب الولاية القانونية الذي يرجع إليه في حال عدم وجود نص خاص ينظم مسألة معينة».[1]

وبناءً عليه من هو الشخص الذي يضمن الأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الراكب؟

المطلب الثاني: الشخص الضامن للأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الراكب

يلتزم الناقل الجوي، بموجب قواعد قانون المعاملات التجارية، بالحفاظ على سلامة الركاب وأمتعتهم، والتزامه هنا التزام بتحقيق نتيجة لا ببذل عناية،[2] فعلى الناقل أن يضمن سلامة الركاب وأمتعتهم، حتى انتهاء الرحلة، والإخلال بهذا الالتزام، وتعريض الراكب للضرر، يرتب عليه قواعد المسؤولية العقدية، ما لم يثبت السبب الأجنبي.[3]

ويكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي يحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة، وفقاً للمادة (355) من قانون المعاملات التجارية.

ولكن السؤال الذي يثار في هذا الخصوص، من هو الناقل الجوي في عقد النقل في تاكسي دبي الطائر؟ هل مشغل التاكسي؟ أم هيئة الطرق والمواصلات؟ أم الشركة الأجنبية التي قد تتعاقد معها الأخيرة للقيام بتشغيل التاكسي الطائر؟

(1) حكم المحكمة الإتحادية العليا في الطعن رقم، 800 لسنة : 22 قضائية، منشور بتاريخ 11 - 6 - 2003

(2) وضحة المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق، 14.

(3) عيسى الربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي (عمان: جامعة جرش، 2011) 150.

يتخذ تاكسي دبي الطائر، شكل الطائرات بدون طيار، وبذلك فلا وجود لقائد طائرة على متن هذه الطائر. وعرفت المادة (1) من قانون الطيران المدني، قائد الطائرة بأنه: « قائد الطائرة: الطيار المسئول عن تشغيل وسلامة الطائرة في أثناء فترة الطيران.» وتعريف (قائد الطائرة) الوارد في قانون الطيران المدني، لم يحدد ما إذا كان قائد الطائرة على متنها أو يديرها من الأرض، فقد جاءت عبارات التعريف واسعة، لتشمل أي طيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران.

كما وجاءت المادة (1) من قانون الطيران المدني، وعرفت الناقل الجوي، بأنه: «شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع».[1]

وكما نعلم، فإن تاكسي دبي الطائر، يأخذ وصف الطائرة بدون طيار وهذه الأخيرة، لا يمكنها أن تحلق بدون طيار، فأثناء تحليقها بالجو، هناك من يوجهها على الأرض، فهي لا يمكنها توجيه نفسها بنفسها بشكل كامل، بل تحتاج لقائد طائر في غرفة التوجيه الموجودة على سطح الأرض، وهو الذي يقوم بالتحكم في حركة ومسار الطائرة عبر الإشارات اللاسلكية، وبواسطة أجهزة متخصصة لذلك.[2]

واعتبرت اتفاقية مونتريال أن «مؤسسة النقل الجوي» هي الطرف الناقل في الطائرات بدون طيار، وعرفت المادة (96) من اتفاقية شيكاغو مؤسسة النقل الجوي بأنها: «أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي». واعتبر دليل أنظمة الطائرات بدون طيار الصادر عن منظمة الإيكاو، أن جميع مكونات نظام الطائرة بدون طيار، سيدار بمقتضى شهادات منفردة، مع قيام الدولة بالمراقبة إلى مدى امتثاله للقواعد واللوائح المدونة».

---

(1) فقد فرقت المادة (1) من قانون الطيران المدني، بين الخط الجوي، والخط الجوي الدولي المنظم. ط جوي: خط جوي تستخدم فيه طائرات نقل عام للركاب أو البريد أو البضائع مقابل أجر أو مكافأة ويكون مفتوحا للجمهور . 3) والخط جوي دولي منتظم: خط جوي تكون نقطة بدايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى غير الدولة المسجلة فيها الطائرة، وتسير رحلاته طبقا لجدول زمني معلن عنه، أو بانتظام أو تكرار واضح. وبالاطلاع على لوائح الطيران الفيدرالية الامريكية، نرى أنها حددت خطوط جوية محددة للتاكسي الجوي، يجب عليه السير خلالها وعدم تجاوزها، وفي ظل عدم تحديد مثل هذه الخطوط الجوية من قبل هيئة الطيران المدني في دبي-باعتبارها الجهة المسؤولة عن خطوط الطيران، يمكن الرجوع للائحة التنظيمية الخاصة بالطائرات بدون طيار، واتباع خطوط الجو المحددة فيها لمثل هذا النوع من الطائرات.

(2) العربية نيوز، تقرير بعنوان «كيفية التحكم في الطائرات بدون طيار» منشور على الرباط التالي:

https://www.youtube.com/watch?v=vof4qr-ASTA visited on 1-4-2019.

عدلت اتفاقية شيكاغو الملحق الثاني منها عام (2012) التعديل رقم (43)، وأدرجت قواعد قياسية، تستلزم فيها، أن يكون قائد الطائرات بدون طيار معه نفس الشهادات والإجازات والرخص المطلوبة لقائد الطيران التقليدي.

استنادا لذلك؛ فإن «مؤسسة النقل الجوي» أي «الطرف الناقل»، كما هي مستخدمة في اتفاقية المونتريال واتفاقية وارسو ونظام الطائرات الموجهة عن بعد، يجب فهمها بشكل واقعي، بأنها تتمثل بالحائز على شهادة مشغل نظم الطائرات بدون طيار، والذي يقوم بالتحكم في نقل الأشخاص وأمتعتهم، أو البضائع».

كما أسلفنا سابقاً، تعتبر هيئة الطرق والمواصلات هي الناقل الجوي؛ على اعتبار أنها هي الجهة المالكة والمسؤولة عن استثمار التاكسي الطائر وادارته. وجاءت اللائحة التنظيمية للطائرات بدون طيار الصادرة عن هيئة الطيران المدني في دبي، وعرفت المشغل بأنه: «فرد أو مؤسسة أو شركة تعمل في العمليات الجوية...». صحيح ان هيئة الطرق والمواصلات، لا تعمل بالخطوط الجوية، ولكن تعرض خدمات نقل جوية، وتقوم الشركات الاجنبية بتشغيلها ولكن لحساب هيئة الطرق والمواصلات.

واعتبرت الهيئة العامة للطيران المدني في كندا، مشغل التاكسي الجوي، هي شركة النقل الجوي؛[1] واتبعتها لهيئة الطيران المدني؛ على اعتبار أن التاكسي الجوي في كندا يقوم بنقل الركاب إلى أماكن خارج إقليم الدولة. كما اعتبرت اتفاقية مونتريال (1999) أن المشغل هو شركة النقل الجوي، والتي تشمل على الحائز على شهادة مشغل نظم الطائرات بدون طيار، التي تقدم النقل الجوي للأفراد أو البضائع.[2]

وعرفت المادة (1) من اتفاقية تعويض الضرر التي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، المشغل، بأنه: «الشخص القائم بتشغيل الطائرة، بشرط أنه إذا كانت ملاحة الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلا للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن

(1) Air taxi operator means an aircraft operator who carries the operations in an aircraft with 30 or fewer passenger seats and a payload capacity of 7,500# or less, for hire or compensation. An air taxi operator operates on-demand basis and does not have the flight scheduled qualifications of a commuter. Pursuant to 14 CFR 298.21, an air taxi operator is required to register with the Civil Aeronautics Board and to renew the registration biannually. An air taxi operation must not use large aircraft and must maintain liability insurance. A commuter air carrier is designated as any air taxi operator which performs at least five round trips per week between two or more points and publishes flight schedules which specify the times, days of the week and places between which such flights are performed. https://definitions.uslegal.com/a/air-taxi-operator/

(2) تقرير الجمعية العامة في نظام الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، 17.

نطاق سلطتهم أم لـم يكـن كذلك.[1]

وبالتالـي يفهـم مـن ذلـك أن الناقـل الجـوي، والمسـتثمر[2] والمالـك مصطلحـات مترادفـات، وفـي دراسـتنا هـذه المصطلحـات تعـود علـى هيئـة الطـرق والمواصـلات، علـى اعتبـار أنهـا هـي الجهـة المالكـة والمسـتثمرة للتاكسـي الطائـر، وهـي التـي تقـدم خدمـة النقـل الجـوي داخـل إمـارة دبـي، وأن الشـركة الأمريكيـة أو أي شـركة أجنبيـة هـي المشـغل، علـى أسـاس أنهـا الجهـة التـي سـتقوم بتشـغيل التاكسـي، ونقـل الراكـب إلـى وجهتـه بواسـطة طيارين مختصين بذلك.

ولكـن جـاء نظـام الطائـرات بـدون طيـار الصـادر عـن (الإيكاو)، وفـرق بيـن (الناقـل الفعلي) و(الناقـل المتعاقـد) –المعمـول بـه فـي المـواد (39 - 48) مـن اتفاقيـة (غوادالاخـارا)،[3] واعتبـر أن شـركة النقـل الجـوي المشـغلة لنظـام الطائـرة بـدون طيـار، هـي الناقـل الفعلـي، أمـا الجهـة المسـؤولة عـن إدارة نظـام الطائـرات، تعتبـر الناقـل المتعاقـد (أي الناقـل المتعاقـد مـع الناقـل الفعلي لتقديـم الخدمـة)، واتبعـت الاتفاقيـة الناقـل المتعاقـد للناقـل الفعلـي، عنـد حـدوث ضـرر؛ بوصفـه الجهـة مقدمـة الخدمـة والقائمـة بـكل أو جـزء مـن عمليـة النقـل، بمقتضـى عقـد النقـل، واعتبرتهـا تابعـاً أو وكيـلاً للناقـل المتعاقـد (المشـغل). وبموجـب المـادة (7) مـن اتفاقيـة (غوادالاخـارا)، فقـد أعطـت الحـق للراكـب، رفـع دعـوى التعويـض، ضـد الناقـل الفعلـي والمتعاقـد مجتمعيـن أو منفصليـن –وذلـك حسـب الأحـوال.[4]

وبإسـقاط هـذه الاحـكام علـى تاكسـي دبـي الطائـر، نـرى هيئـة الطـرق والمواصـلات هـي الجهـة المالكـة والمسـتثمرة لتاكسـي دبـي الطائـر، ولكـن اعـرب «الطايـر» أنـه تـم تعييـن شـركة (JDA) الامريكيـة لتكـون المسـؤولة عـن تشـغيل وسـلامة التاكسـي الطائـر علـى اعتبارهـا

(1) المادة (1) من اتفاقية تعويض الضرر التي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

(2) ولم يعرف قانون الطيران المدني، المشغل، بل جاء وعرف المستثمر، بأنه: « هو شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة إما بنفسه أو لحسابه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره.» ويلزم المستثمر بأن يصدر دليلاً لكل طراز من الطائرات التي يقوم بتشغيلها، يوضح فيه واجبات ومسؤوليات الطيارين التابعين له، بما يضمن أمن وسلامة الركاب، وفقاً للمادة (40) من قانون الطيران المدني. ويرى الباحث بأن المستثمر يقابل مصطلح المشغل، المستخدم في اللائحة التنظيمية للطائرات بدون طيار، وهذه المادة تلزم مشغل التاكسي الطائر في دبي، خاصة وأنها جاءت بعبارة فضفاضة، عندما ألزمت المستثمر بوضع دليل لكل (طراز من الطائرات) ، والتاكسي الطائر، هو بالنهاية طائرة من طراز الطائرات بدون طيار على متنها، ولكنها بالنهاية طائرة، وينطبق عليها ما ينطبق على الطائرات التقليدية.

(3) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد ، المكملة لاتفاقية وارسو، الموقعة في غوادالاخارا في 18 سبتمبر / أيلول 1961 (المسماة فيما بعد اتفاقية غوادالاخارا).

(4) محمد الدسوقي، المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونترال 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي «دراسة مقارنة»، مجلة العلوم القانونية، السنة الأولى - العدد الثاني: ربيع الأول 1435هـ - يوليو 2013.

شركة نقل جوي متخصصة بهذا المجال، فبالتالي يمكن اعتبار شركة (JDA) الأمريكية، هي المشغل للتاكسي الطائر أي تمثل (الناقل الفعلي) سنداً لقواعد الاتفاقيات الدولية سالفة الذكر، على أساس أنها هي الجهة التي تملك أفراد يحملون شهادات تمكنهم قيادة التاكسي الطائر، وهيئة الطرق والمواصلات هي (الناقل المتعاقد) على أساس هي الجهة التي تقدم خدمة التاكسي الطائر. ومن ثم في حال وقوع ضرر على الراكب، يجوز للأخير الرجوع على هيئة الطرق والمواصلات بصفتها صاحبة السلطة العامة، أو يرجع على شركة (jda) الأمريكية، بصفتها مشغل التاكسي الطائر، والمسؤولة عن قائد الطائرة التي يقوم بتشغيل التاكسي وقيادة الرحلة، على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعية وفقاً المادة (278) من قانون المعاملات التجارية، بأنه: «تشمل مسؤولية الناقل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم، ويعتبر تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل.[1]

المبحث الثالث: المسؤولية عن الأضرار التي يلحقها التاكسي الطائر في الغير

قد يلحق التاكسي الطائر في دبي، أضراراً ومخاطر بغير الراكب. كأن يمتد الضرر إلى أشخاص أخرين غير مشمولين في عقد النقل، مثل: البيئة والأفراد العاديين والمرافق وأي أضرار أخرى تصيب الغير، وفقاً للمادة (282) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي، التي نصت على أنه: «كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر».

نظمت اتفاقية روما (1952)، مسؤولية مستثمر الطائرة عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض إذ تنص المادة الأولى منها، على أن: «لكل شخص أصابه ضرر على سطح الارض الحق في التعويض وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ويكفيه أن يثبت أن الضرر نتج عن الطائرة في حالة طيران أو عن شخص أو شيء ما» .

(1) «ولا يجوز للناقل الجوي أن يتمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها في هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أن يثبت أيضاً أن ذلك كان أثناء تأدية وظائفهم وقضت المادة (361) على أنه: «1) إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل جاز له أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (359) إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منه أثناء قيامه بخدماته. 2)ومع ذلك لا يجوز لتابع الناقل أن يتمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانبه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك.»

وتنشأ المسؤولية من الإخلال بالواجب القانوني العام، بالتزام بالحيطة والحذر وعدم الإضرار بالغير. وكما قلنا سابقاً، فلم تصدر هيئة الطرق والمواصلات لائحة تنظم عمل التاكسي الطائر وتبين مخاطره. ولكن تشغيل التاكسي الطائر قد يفرز العديد من المخاطر عند تشغيله؛ مخاطر في الجو، كتعطيل حركة الملاحة الجوية، التصادم مع الطائرات أثناء الاقلاع والهبوط؛ خاصة إذا لم يلتزم بالمسارات المخصصة له. وقد يسبب أضرار بسطح الأرض؛ إذا ما سقط أو انتهك حرمة المنازل وخاصة أنه يسير بخطوط جوية قريبة جداً من سطح الارض. ومن هنا؛ من هو الشخص المسؤول عن هذه الأضرار التي تلحق بالغير؟ هل المشغل أم المالك ام قائد الطائرة عن بعد؟ وهل يختلف الشخص المسؤول باختلاف طبيعة الضرر الحاصل؟

تقديم: تندرج الطائرات بشكل عام، ومنها التاكسي الطائر، ضمن الأموال المنقولة،[1] ومن ثم تتطلب الحراسة عند استخدامها، وإذا أحدثت ضرراً، رتبت المسؤولية عن الأشياء التي جاءت بها المادة (316) من قانون المعاملات المدنية التي نصت على أنه: «كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية، يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر، إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الاخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة».[2]

المطلب الأول: شروط قيام المسؤولية

تختلف شروط قيام المسؤولية عن فعل الأشياء، باختلاف الأساس القانوني لهذه المسؤولية، وارتأينا الحديث عن شرط، الشيء محدث الضرر، والضرر كنتيجة لفعل الشيء، وشرط الحراسة. وذلك تماشياً مع توجهات الفقه والقانون الإماراتي والذي أقام المسؤولية عن فعل الأشياء، على أساس الإضرار.

الشرط الأول: وجود الشيء الذي يتطلب عناية خاصة

وعلى اعتبار أن الطائرات شيء مستحدث لم يعرفه فقهاء المسلمون قديماً، إلا أنهم عرفوا السفينة واعتبروها (شيئًا) يتطلب عناية خاصة للوقاية من ضرره، واعتبر أحد العلماء، أن السفينة والطائرة يشتركان في كونهما موضع حاجة، وليس بينهما فرقٌ مؤثر يوجب اختلافهما في الحكم.[3]وقد قسم الفقه الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، وفقاً للمادة (316) إلى: 1) أشياء خطرة

(1) المادة من قانون الطيران

(2) والتي تقابل المادة (1384) من القانون المدني الفرنسي

(3) يونس عبد الرب فاضل، حكم الصلاة في الطائرة وكيفيتها (جامعة الايمان: الرياض، 2013)، بحث منشور على الرابط التالي:
http://www.jameataleman.org/main/articles.aspx?selected_article_no=1329 visited on 10-4-2019

بحكم تكوينها أو تركيبها؛ 2) أشياء خطرة بحكم الظروف والملابسات التي تحيط بها.[1]

وتدخل الطائرات بشكل عام ضمن مفهوم الآلات الميكانيكية. فقد عرفت المادة (1) من قانون الطيران المدني الإماراتي الطائرة بأنها: «أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة على سطح الأرض...». ومن ثم حسب المادة (316) من قانون المعاملات المدنية، فإن هذه الآلة تحتاج إلى حراسة للوقاية من ضررها. وتدخل الطائر ضمن النوع الثاني من الآلات حسب تقسيم الفقه المتمثلة، في الأشياء الخطرة بحكم الظروف والملابسات التي تحيط بها.

وكما سبق وتحدثنا في المبحث الأول، أن تعريف الطائرة الوارد في المادة (1) من قانون الطيران الإماراتي، جاء بعبارات واسعة وفضفاضة، بدرجة تسمح لنا بسحبه على كل أنواع الآلات التي يمكن أن تظهر في المستقبل، ويكون الهدف الرئيسي لها هو الطيران في الجو بصرف النظر عن هدف هذا النشاط، أو القصد من عملية الطيران في حد ذاتها، كالتاكسي الطائر مثلاً.

وبناءً عليه؛ يعتبر التاكسي الطائر، آلة تستطيع أن تستمد بقاؤها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة على سطح الأرض، وهو من الجمادات والأموال المنقولة التي تحتاج إلى حراسة للوقاية من ضررها، والتي ليس لها حركة إلا بتحريك صاحبها.[2]

الشرط الثاني: أن يحدث الشيء ضررا

عرف الفقه الضرر، بأنه: «الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له، سواء تعلق ذلك الحق أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو عاطفته، أو بماله أو حريته أو شرفه أو غير ذلك»[3] وهو «الخسارة المادية أو المعنوية التي

(1) مصطفى محمد عطية، المسؤولية الناشئة عن الأشياء، بحث منشور بتاريخ 3 / 3 / 2016، على الرابط التالي: https://liabilitypedia.wordpress.com/2014/03/06/responsabilite_objective_3/

(2) فقد قضت المحكمة الاتحادية العليا بأنه: «يتناول المسئولية عن الجمادات - غير البناء - التي ليس لها حركة إلا بتحريك صاحبها فكان ما يحدث عنها من الضرر من قبيل الضرر المباشر والمباشرة لا يشترط فيها التعدي، وإن ما يحدث من هذه الأشياء والآلات من ضرر يضاف إلى من هي تحت تصرفه فضلا عن قاعدة - الغرم بالغنم ونحوها دون فكرة الخطأ المفترض ، وهذا النص يقتصر على الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة والأشياء الميكانيكية وبمقتضى النص فإن المقصود بالأشياء تلك التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو ألآت ميكانيكية والمقصود بعبارة من كان تحت تصرفه أشياء، من له السيطرة الفعلية على الشيء سواء أكان مالكا أم غير مالك كمستأجر الآلات مثلا ، وبذلك تختلف أحكام نص المادة 315 عنه بالمادة 316 وما ترتبه كل منهما من آثاره». حكم المحكمة الإتحادية العليا في الطعن رقم، 605 لسنة: 20 قضائية، منشور بتاريخ 18 - 10 - 2000

(3) فاروق الأباصيري، أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي (الشارقة: مكتبة الجامعة، 2010)

تلحق بحق الضحية نتيجة التعدي الذي وقع عليه».ويشترط في الضرر كشرط للمسؤولية عن فعل الأشياء أن يكون محققا ومباشر و شخصيا.[1]

وبالرجوع لمحل البحث، فقد عبر الاستاذ مطر الطاير، أن وجود تاكسي دبي الطائر، سيسهل على الأفراد التنقل بأقل وقت وجهد ممكن، كما سيقلل الحدة المرورية بواقع 25%، وستزيد نسبة الأمان في التنقل. كما وتسعى هيئة الطرق والمواصلات بدبي إلى تحويل 25% من إجمالي رحلات التنقل في دبي إلى رحلات ذاتية القيادة من خلال وسائل المواصلات المختلفة بحلول عام 2030.

كما وأعلنت الهيئة عن بعض مواصفات التاكسي الطائر الذي يمتاز بمواصفات أمان عالية، وذلك من خلال التصميم الذي يحوي على 18 محركا، وتضمن للمركبة الطيران والهبوط الآمن في حال تعطل أي محرك، كما يمتاز بخاصية الطيران الآلي والذاتي القيادة، والانتقال من مكان إلى آخر دون الحاجة إلى تدخل بشري، على متن التاكسي.

ولكن بالرغم من ذلك، شهدت الدول التي استخدمت التاكسي الطائر، أعلى نسبة حوادث ضمن عمليات النقل الجوي، فقد سجلت الولايات المتحدة الأمريكية، (20 - 25) حادث بالتاكسي الجوي، خلال سنة واحدة فقط.[2]

وتختلف الأضرار التي من الممكن أن يحدثها التاكسي الطائر، فقد يوقع أضرارًا في الجو وأضرارًا أخرى على سطح الأرض.[3] وتتمثل الأضرار التي قد تلحق بالجو؛ مثل تصادم التاكسي الطائر مع الطيارات، أو مع تاكسي طائر آخر.

وقد ذهب جمهور من العلماء،[4] إلى القول بأنه، إذا وقع تصادم بين طائرتين، وتلفت الأموال أو بعضها، فعلى عاقلة كل من قائدي الطائرتين، ضمان الأضرار الناجمة، إذا كانوا

(1) المرجع السابق.

(2) Improving Air Taxi Safety - Flight Safety Foundation. http://www.flightsafety.org/asw/may08/asw_may08_p30-35.pdf

(3) ليس هناك أدنى صعوبة فيما يتعلق بالإضرار التي تلحق بالغير وهو على سطح الأرض لكن الخلاف أثير حول تطبيق أحكام اتفاقية روما في حال وجود الطائرة في أعالي البحار؛ لأن المادة (23) من الاتفاقية نصت على (اعتبار السفينة أو الطائرة في أعالي البحار جزءًا من إقليم دولة تسجيلها فإن أصابت طائرة في الجو أشخاصا أو أموالا في السفينة أو الطائرة المتواجدة في أعالي البحر تجد أحكام اتفاقية روما مجالها للتطبيق ويتحدد بذلك ما إذا كانت الطائرة التي تسببت في الضرر أجنبية بالنسبة إلى السفينة أو الطائرة المضرورة)، وإذا كان يشترط أن يلحق الضرر بالغير على سطح الأرض فإن الاتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي تصيب الغير على متن طائرة أخرى وهي في حالة طيران؛ أي أن الاتفاقية لا تنطبق في حالة تصادم الطائرات

(4) الإمام الشافعي، والحنابلة والمالكي.

أحرارا غير تابعي لشركة أو جهة معينة.[1]

وقد يلحق التاكسي الطائر، ضرراً بمركبة أخرى أو تاكسي آخر واقف، قبل الإقلاع أو عند الهبوط، أو أن يصطدم في إحدى الأبراج الشاهقة في دبي. ففي هذه الحالة يثبت الضمان على مشغل التاكسي الطائر؛ على اعتبار أنه متعدياً.[2] وقياساً عليه، قال الرحيباني: «إذا كان إحدى السفينتين المصطدمتين واقفة، وكانت الأخرى سائرة، واصطدمتا فغرقتا، فلا ضمان على قيم الواقفة؛ لأنه لم يتعد ولم يفرط».[3]

وقد قضت المادة (6) من اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، على أنه: «الأحداث التي يشترك فيها اثنان أو أكثر من المشغلين 1 -عندما تكون طائرتان أو أكثر مشتركتين في حدث نجم عنه ضرر تسري عليه هذه الاتفاقية، يصبح مشغلو تلك الطائرات مسؤولين بالتضامن والانفراد عن الضرر الذي لحق بطرف ثالث. 2 -إذا كان مشغلان أو أكثر مسؤولين عن الضرر على هذا النحو، يعتمد حق الرجوع فيما بينهم ومداه على حدود مسؤولية كل منهم ومدى إسهامهم في الضرر».

وقد يلحق الضرر بسبب سقوط شيء من التاكسي الطائر؛ كأن يفتح حافظة الأمتعة الخلفية، وتسقط منها أمتعة الراكب، فتلحق ضرراً بأشخاص أو أموال على سطح الأرض. وقد جاء في المبسوط: «إذا وقد من الرجل متاعه الذي يحمله معه، فأصاب إنساناً في السير، كان ضامناً؛ لأن هذا مما يمكن التحرز منه، وإنما سقط لأنه لم يشد عليها، أو لم يحكم ذلك، فكأنما ألقاه بيده على الطريق، وكذلك من عطب به بعدما وقع على الأرض، فإن عثر به أو تعقل فهو ضامن له، بمنزله ما لو وضعه بيده على الطريق».[4]

أن ضمان الهلاك أو التلف الحاصل بسبب سقوط التاكسي الطائر، أو أي شيء منه على الأرض واجب؛ لأن الشيء الساقط هو المتلف، وهو المباشر للهلاك أو الإتلاف، وتاكسي دبي الطائر في هذه الحالة كالدابة في قول العلماء. فيجوز للمشغل أن يستخدم المجال الجوي؛ بشرط ألا ينتج عن استخدامه هذا ضرر، سواء بنفس أو مال، فإذا سقطت الأمتعة أو الطائرة أو شيء منها، فأهلك وأتلف وجب الضمان.[5]

(1) أبو هولي، أحكام حوادث الطائرات في الفقه الاسلامي، (رسالة ماجستير)، الجامعة الإسلامية، غزة، 2012، 75.

(2) قضت المادة (924) من مجلة الأحكام العدلية، بأنه: «يشترط التعدي في كون التسبب موجباً للضمان على ما ذكر آنفاً يعني ضمان المتسبب في الضرر مشروط بعمله فعلاً مفضياً إلى ذلك الضرر بغير حق...»

(3) فاروق الأباصيري، مرجع سابق، 100,

(4) أبو هولي، المرجع السابق، 48.

(5) ياسر عبد الرحمن حسن أبو هولي، أحكام حوادث الطائرات في الفقه الاسلامي، مرجع سابق، 50.

وفي تقرير للجمعية العمومية، لمنظمة الطيران المدني الإيكاو، يقول أن أغلب الأضرار التي تصيب الطائرات، ترجع إلى اصطدام الطيور في الطائرات أثناء الإقلاع أو الهبوط، خاصة وأنها تكون على ارتفاع منخفض.[1]ويرى الباحث، أنه يمكن أن يكون اصطدام أحد الطيور سبباً لسقوط التاكسي الطائر، أو سبباً لإحداث أي أضرار سواء بالجو أو على سطح الأرض. خاصة وأن التاكسي الطائر لا يطير إلا بارتفاعات منخفضة ولا يجوز له الإقلاع عالياً، كما أنه لا يوجد طيار على متنه يقوم بتدارك خطورة قدوم طائر قد يصطدم في التاكسي.

الشرط الثالث: عنصر الحراسة

يقصد بالحراسة، السيطرة الفعلية على الشيء، وتتحقق الحراسة بتوفر ثلاث سلطات: الأولى؛ تتمثل في سلطة السيطرة والأمر على الشيء، والثانية؛ في سلطة الرقابة على الشيء وتوجيهه، إلى جانب سلطة استعمال الشيء كسلطة ثالثة. واعتبرت المحكمة الاتحادية العليا، أن الحارس: «هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي ــ الذي تكون له السيطرة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً؛ لأن العبرة في قيام الحراسة الموجبة للمسؤولية هي سيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة سواء كان مالكاً أو غير مالك ما دامت تلك السيطرة لحساب نفسه ولا تنتفي هذه المسئولية إلا إذا ثبت أن الفعل الذي تسبب عنه الضرر لا يمكن التحرز منه إعمالاً للقاعدة الشرعية من أنه لا تكليف إلا بمقدور»[2]

وبالرجوع لطبيعة التاكسي الطائر في دبي، وباعتباره مركبة جوية ذاتية القيادة، هذا يعني أنه لا وجود بداخله لطيار يقودها؛ وعلى هذا الأساس، يثور لدينا تساؤل: من هو الحارس؟ هل الراكب؟ أم المشغل؟ أم قائد التاكسي عن بعد؟

الراكب في تاكسي دبي الطائر، هو شخص طبيعي لا يملك سوى الصعود إلى التاكسي، وربط حزام الأمان، فقد زود التاكسي بشاشة لمس أمام مقعد الراكب، تحتوي على خريطة

(1) تقدر الخسائر المادية لشركات الطيران العالمية بسبب حوادث الاصطدام بالطيور، بحوالي مليار ومائتي مليون دولار سنوياً (حسب مختبر العلوم المركزي في بريطانيا)، والجزء الأكبر للحوادث والخسائر من نصيب الولايات المتحدة الأمريكية. وتُحصي التقارير المتخصصة أن حوادث اصطدام الطيور بالطائرات أسفرت عن مقتل نحو 200 شخص منذ عام 1988 في جميع العالم، بينما كان أكبر الحوادث سنة 1960 الذي أدى إلى مقتل 62 راكبًا. إسماعيل قاسمي، الاصطدام بالطيور هو السبب الأول في حوادث الطيران، تقرير منشور على موقع طقس العرب، بتاريخ 18 / 10 / 2018، على الرابط التالي:

https://www.arabiaweather.com/content visited on 17-4-2019.

(2) دولة الإمارات العربية المتحدة | المحكمة الإتحادية العليا - الأحكام المدنية والتجارية، في الطعن رقم : 199 لسنة : 21 قضائية، منشور بتاريخ .21 - 2 - 2001

تتضمن كل الوجهات على شكل نقاط، والمسارات المعدة مسبقاً للمركبة، ويختار الراكب الوجهة التي يريد الوصول إليها، وبعد ذلك يبدأ التشغيل الآلي للمركبة والانطلاق والتحليق، ثم الهبوط في المكان المحدد، ويكون التحكم ومراقبة أداء عمل المركبة من خلال مركز تحكم أرضي.

ومن هنا نرى أنه ليس للراكب أي سلطة فعلية، في قيادة وحركة التاكسي الطائر، فيده ليست يد حراسة، بل هو مجرد مستعمل للتاكسي، ولا يتدخل بأي شيء في أمور القيادة وحركة التاكسي، وعليه لا يمكن أن يكون الراكب حارساً على المركبة؛ لأنه لا يوجد له أي سلطة فعليه عليها.

وننتقل بالحديث عن قائد التاكسي الطائر عند بعد؛ صحيح أن التاكسي الطائر في دبي لا يحتاج لقائد طائرة، داخل المقصورة يقوم بعملية القيادة والتسيير، إلا أن التاكسي الطائر يحتاج إلى طيار يجلس في محطة توجيه على الأرض يحدد لنظامها الآلي مسار الطيران، ويتحكم بها عبر الأقمار الصناعية.(1)

فالطائرات «بدون طيار» تتطلب في الحقيقة أن يكون لها طيار في محطّة أرضية، وعليه تحديد نقاط مسار الطائرة، وبعدها تقوم الطائرة بتوجيه نفسها بنفسها وفق هذه الإحداثيات بواسطة نظامها الأوتوماتيكي، أي بتوجيه من نظام طيرانها الآلي. فمن واجب قائد التاكسي الطائر من الأرض، التركيز والدقة. خاصة وأنه لا يمكنه رؤية ما يوجد خارج الطائرة بعينيه بشكل مباشر، وإنما عبر الكاميرات، ولذلك عليه الانتباه دائماً لتجنب تصادم الطائرة بدون طيار مع أية طائرات أخرى في الجو.

فالطائرة بدون طيار –بشكل عام- يمكنها الكشف عن العقبات التي تواجهها بواسطة أجهزة استشعار مركّبة على متنها، كالكاميرات الضوئية العادية وكاميرات الأشعة تحت الحمراء والرادار، ويرسل نظام الطيران الآلي هذه المعلومات إلى الطيّار البشري الموجود في المحطة الأرضية.(2)

(1) ديرك شميت من معهد الرحلات الجوية في المركز الألماني لأبحاث الطيران والفضاء DLR.
https://www.dw.com/cda/ar/%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%AA%D8%B9%D9%85%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A8%D8%AF%D9%88%D9%86-%D8%B7%D9%8A%D8%A7%D8%B1/a-16528794

(2) الطائرة «دون طيار» تقطع مسافات طويلة بعد برمجة أنظمتها الملاحية، جريدة الاتحاد، منشورة بتاريخ :- 26 يناير 2013.

وعـرف قانـون الطيـران المدنـي قائـد الطائـرة بأنـه: «الطيـار المسـؤول عـن تشـغيل وسـلامة الطائـرة فـي أثنـاء فتـرة الطيـران.[1] واعتبـرت أن المـادة (11) مـن القانـون ذاتـه أن: «قائد الطائـرات مسـؤول عـن تشـغيل الطائـرة وسـلامتها بمـن عليهـا فـي أثنـاء فتـرة الطيـران، ولـه سـلطة اتخـاذ التدابيـر اللازمـة لحفـظ النظـام علـى متنهـا، وعليـه مراعـاة تطبيـق القواعـد المعمـول بهـا فـي هـذا الشـأن.»إضافة؛ إلـى مجموعـة مـن الواجبـات الواقعـة علـى عاتـق قائـد الطائـرة، والتـي وضحتهـا المـادة (23)،[2] والمـادة (32 / 2) مـن القانـون ذاتـه.

كمـا فوضـت لائحـة الطيـران الكنديـة، قائـد التاكسـي الطائـر، فـي المـادة (723 - 15) منـه، بالحفـاظ علـى أمـن وسـلامة التاكسـي أثنـاء العمليـة التشـغيلية.[3]وعرفت المـادة (8) مـن اتفاقيـة شـيكاغو، الطيـار عـن بعـد، بأنـه: «شـخص كلفـه المشـغل بالمهـام الأساسـية لتشـغيل طائـرة موجهـة عـن بعـد، ويعالـج مفاتيـح السـيطرة علـى الطيـران، علـى النحـو الملائـم، خـلال وقـت الطيـران». وبالتدقيـق فـي التعريـف؛ نـرى أن قائـد الطائـرة عـن بعـد، هـو عبـارة عـن شـخص مكلـف مـن قبـل المشـغل (شـركة النقـل الجـوي)، للقيـام بالمهـام الأساسـية لتشـغيل الطائـرة. فكلمـة مكلـف هنـا تعطـي معنـى التبعيـة، أي أنـه مسـؤول مـن قبـل شـخص أخـر.

وقائـد التاكسـي الطائـر هـو بالنهايـة موظـف يعمـل لـدى الشـركة المشـغلة للتاكسـي، والـذي تربطـه فيـه علاقـة التبعيـة. ومـن هنـا، يمكـن رد المسـؤولية عـن الأضـرار التـي يسـببها قائـد التاكسـي الطائـر، إلـى المشـغل؛ علـى أسـاس مسـؤولية المتبـوع عـن أعمـال تابعه.فـلا يكفـي أن تكـون لقائـد التاكسـي عـن بعـد، سـلطة اسـتعمال الشـيء وتوجيهـه حتـى يكتسـب صفحـة الحـارس، بـل يتطلـب عـلاوة علـى ذلـك؛ أن يكـون اسـتخدامه لهـذه السـلطات، لحسـاب نفسـه،

(1) ويقصد بفترة الطيران: «فترة الطيران: الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها. «ونصت المادة (356) من قانون المعاملات التجارية على أنه: «2) ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه.
3 ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار ومع ذلك إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل جوي وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك.»

(2) «1)على قائد أي طائرة:التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة؛ 2) التأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام طبقا للقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن بما في ذلك الإجراءات البديلة. 3) قيادة الطائرة طبقا لقواعد الجو المعمول بها. 4)التقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية 5).التقيد بجميع تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية.

(3) Responsibility and Authority “Operational control is delegated to the pilot-in-command of a flight by the Operations Manager who retains responsibility for the day-to-day conduct of flight operations”.

وعلى ذلك فإن التابع –قائد التاكسي عن بعد- لا يكتسب صفة الحارس، طالما يستخدم هذه السلطة لحساب متبوعة،[1] الذي يعتبر هو صاحب هذه السلطة، فالسلطة الفعلية تفترض في الحارس، استعمال الشيء بحرية واستقلال، وهو ما لا يمكن تحققه بالنسبة للتابع.[2]

وبهذا الخصوص، فقد قضت المحكمة الاتحادية العليا، بأنه: «أن الحارس الذي يفترض الخطأ في جانبه هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي له السيطرة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً ولا تنتقل منه إلى تابعه المنوط به رقابته لأنه وإن كان للتابع السيطرة المادية على الشيء إلا أنه يعمل لحساب متبوعة ويأتمر بأمره ويتلقى تعليماته منه مما يفقد العنصر المعنوي للحراسة ويجعل المتبوع وحده هو الحارس للشيء كما لو كان هو الذي استعمله».[3] كما أنه من واجب المتبوع أن يحسن اختيار التابع؛ حتى يتحاشى أكبر قدر ممكن من الأخطاء، فقد أكدت إحدى الأبحاث، أن (70%) من حوادث التاكسي الطائر في أمريكا، سببها خطأ الطيار، والراجع لإهماله وقلة تركيزه، وأنه كلما زاد عمر الطيار كلما زادت أخطاؤه.[4]

وعليه؛ إذا تسبب التاكسي الطائر، أي إضرار أو تصادم مع طائرة أخرى في الجو، أو ألحق أي أضرار على الأرض، نتيجة سقوطه، أو الإضرار بأي شيء على سطح الأرض. يتحمل المتبوع (المشغل) المسؤولية، على أساس علاقة التبعية بينه وبين التابع (قائد الطائرة).

---

(1) فقد قضت المحكمة الاتحادية العليا بأنه: «النسبة للمسؤولية عن الأشياء والآلات التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها متى أحدثت ضررا بالغير فإن المسئولية عن هذا الضرر - وفق ما تقضى به المادة 316 من قانون المعاملات المدنية - يكون هو من كانت تلك الأشياء أو الآلات تحت تصرفه وقت وقوع الضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، والأصل أن مالك الشيء هو صاحب السيطرة الفعلية عليه إذ هو القائم باستعماله لحسابه الخاص، أما إذا انتقل الحق في استعماله أو توجيهه ورقابته إلى شخص آخر غير مالكه، فإن هذا الشخص يكون هو صاحب السيطرة عليه، وعلى ذلك فإن من استأجر الشيء من مالكه يكون ضامنا لما يحدثه هذا الشيء من ضرر دون مالكه المؤجر له طالما أن حيازته قد انتقلت إلى المستأجر الذي لا يعتبر تابعا للمالك المؤجر للشيء وبالتالي فإن الأخير لا يكون مسئولا في هذه الحالة عما يحدثه هذا الشيء من ضرر للغير».

(2) أنور حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية للطبيب (رسالة دكتوراه) (القاهرة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2014) ط1، 514.

(3) حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الأحكام المدنية والتجارية، في الطعن رقم، 309 لسنة 25 قضائية، منشور بتاريخ 15 - 11 - 2006

(4) «These factors can operate in isolation or in combination with one another. Although the overall frequency of air-taxi crashes decreased progressively during the study period, the proportion of air-taxi crashes that involved older pilots increased significantly. The increasing proportion of air-taxi crashes involving older pilots may simply reflect the fact that the air-taxi pilot population is aging. Overall». https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2810200/

وعلى اعتبار أن شركة (jda) الأمريكية، تحمل صفة مشغل التاكسي الطائر في دبي، فإن أي خطأ من قائد التاكسي، ناجم عن إهماله أو تقصيريه، وعدم اتباع الإرشادات واللوائح، يحمل المشغل المسؤولية على أساس أن قائد التاكسي، هو تابع للمشغل، ويفترض أن يقوم الأخير بالرقابة على تابعيه.

ولا يمكن نفي مسؤولية المتبوع (المشغل)، بدعوى أنه وقت وقوع الضرر، لم يقم بالرقابة الفنية على التابع (قائد الطائرة)، ولم يعطيه أي تعليمات أو أوامر كانت السبب في وقوع الضرر. خاصة وأن وامتلاك المتبوع لسلطة الرقابة والتوجيه كشرط لقيام علاقة التبعية لا يشترط فيها أن تنصب على الناحية الفنية بل يكفي فقط أن تكون من الناحية الإدارية للقول بوجودها.[1] فقد قضت المحكمة الاتحادية العليا، بأنه: «إن مناط مسئولية المتبوع عن أعمال التابع هو أن يكون للمتبوع سلطة فعلية في إصدار الأوامر للتابع في طريقة أداء عمله وفي الرقابة عليه في تنفيذ الأوامر والتعليمات ومحاسبته عند الخروج عليها حتى ولو لم يكن حرا في اختيار تابعه وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما كان في مكنته استعمالها.»[2] ومن ثم إذا تحققت شروط مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، تقوم المسؤولية. وقضت المحكمة الاتحادية العليا، بأنه: «يشترط لقيام مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه توافر ثلاثة شروط:

1. قيام علاقة تبعية بين التابع والمتبوع
2. وقوع خطأ من جانب التابع.
3. أن يقع الخطأ حال تأدية الوظيفة أو بسببها، فإذا كان خطأ التابع أجنبيا عن الوظيفة ولم يكن بينهما ارتباط مباشر بحيث ما كان الخطأ ليقع لولا تلك الوظيفة انتفت مسؤولية المتبوع عما يقع من التابع»[3].

المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية

إن الأضرار التي تحصل للركاب أو لأمتعتهم أو حتى للغير، لا تكون مرجعها دائماً إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته أو الإهمال في اتخاذ الحيطة والحذر الكافي، بل قد يكون مردها إلى أسباب أجنبيه، خارجة عن نطاق نشاط الناقل، والمجرى العادي للأمور. فقد

(1) يونس مختار، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون الانجليزي، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، مجلد 14، عدد2، لسنة 2017.

(2) حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم 15 لسنة 16 قضائية، منشور بتاريخ 13 - 11 - 1994

(3) حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم 752 لسنة 23 قضائية، منشور بتاريخ11 - 4 - 2004

جاءت دراسة أمريكية، وأكدت أن أغلب حوادث التاكسي الطائر في أميركا مردها لأسباب أجنبية، منها ما هو متعلق بالبنية الفنية والأعطال الميكانيكية للتاكسي، ومنها ما هو متعلق بالظروف الجوية.[1]

وبإخضاع التاكسي الطائر، لقانون المعاملات التجارية، نرى أن المادة (367) تقضي بأنه: «يعفى الناقل الجوي من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور ويجوز للمحكمة أن تخفض مسئولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر.»[2]وجاء في المادة (316) «كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الاشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه...»، وعبارة «ما لا يمكن التحرز منه» هي تطبيقا للقاعدة الشرعية أنه لا تكليف إلا بمقدور».[3].وتأكيداً للمادة (286) من قانون المعاملات المدنية، بأنه: «إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حدث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير ، أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان، ما لم يقضي القانون أو الاتفاق بغير ذلك».

كما وقضت المحكمة الإتحادية العليا بأنه: «ولكي يتخلص حارس الشيء من التزامه بالضمان، يجب عليه أن يهدر ركناً من الأركان اللازمة لقيام هذه المسئولية وذلك بإثبات أن الشيء الذي وقع منه الضرر لا يتطلب للوقاية من ضرره عناية خاصة أو أنه لم يكن حارساً له وقت وقوع الضرر أو أن الضرر الذي وقع لا يمكن التحرز منه بإثبات أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع ضرر الشيء عن الغير أو أن الضرر لم يكن في الاستطاعة منع وقوعه لأنه لا تكليف إلا بمقدور، أو طبقا للقواعد العامة بإثبات أن الضرر لم يكن متولداً عن الشيء بل راجعاً إلى السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه.»[4]

واثبات مشغل تاكسي دبي الطائر، لوجود أي من الأسباب السابقة، هذا يؤدي بدوره

---

(1) Of the 1751 air-taxi crashes studied, 28% resulted from mechanical failure, 25% from loss of control at landing or takeoff, 7% from visual flight rule conditions into instrument meteorological conditions, 7% from fuel starvation, 5% from taxiing, and 28% from other causes. Crashes among older pilots were more likely to occur during the daytime rather than at night and off airport than on airport.
George W. Rebok, Pilot Age and Error in Air-Taxi Crashes, Aviat Space Environ Med. 2009 Jul; 80(7): 647–651.

(2) تقابل المادة (21 / 2) من اتفاقية المونتريال

(3) حكم المحكمة الاتحادية العليا، في الطعن رقم : 126 لسنة 16 قضائية، منشور بتاريخ1 - 11 - 1994

(4) حكم المحكمة الاتحادية العليا، في الطعن رقم : 203 لسنة : 23 قضائية، منشور بتاريخ11 - 3 - 2003

إلـى قطـع العلاقـة السـببية بيـن الفعـل والضـرر الـذي لحـق بالراكـب أو الغيـر.

ويعتبـر العيـب الذاتـي للتاكسـي الطائـر، أحـد أهـم الأسـباب الأجنبيـة التـي تدفـع مسـؤولية (المشـغل). ولكـن الأضـرار الوخيمـة التـي تتربـت علـى وجـود مثـل هـذا السـبب، تسـتدعي بالضـرورة البحـث عـن الشـخص المسـؤول عـن هـذا العيـب؟

كلفـت المـادة (32 / 2) مـن قانـون الطيـران الإماراتـي أن يقـوم قائـد الطائـرة ب: «أن يـدون فـي السـجل الفنـي للطائـرة البيانـات الآتيـة:

- معلومـات عـن أي عيـب فنـي أو عطـل فـي أي جـزء مـن الطائـرة أو أي مـن معداتهـا يحـدث فـي أثنـاء الرحلـة وعلى قائد الطائـرة أن يوقـع علـى مثـل هـذه البيانـات ويؤرخهـا...» كمـا أوجبـت المـادة (23) مـن القانـون ذاتـه، أن يقـوم قائـد الطائـرة بتفقد الطائـرة والتأكـد مـن تحقـق شـروط السـلامة قبـل بـدء الرحلـة. ولكـن بالرغـم مـن ذلـك؛ قـد تحـدث حـوادث وتوقـع الطائـرة أضـرارًا بالغيـر، لا يمكـن لقائـد الطائـرة توقعهـا وتجنبهـا. ومـن هنـا مـا علـى قائـد الطائـرة، إلا أن يثبـت أنـه قـام بواجبـه وبـذل الحيطـة والحـذر، فـي إعـداد التاكسـي الطائـر قبـل الرحلـة وتأكـد أنـه صالـح للطيـران.

وقـال مطـر الطايـر، أنـه تـم التعاقـد مـع الشـركة الألمانيـة (فولوكوبتـر) لتصنيـع مركبـات التاكسـي الطائـر، علـى اعتبارهـا مـن أفضـل الشـركات الأوروبيـة فـي تصنيـع مثـل هـذا النـوع مـن الطائـرات،[1] كمـا أنهـا حائـزة علـى شـهادة السـلامة والأمـان العالميـة للطيـران، والتـي تراعـي أعلـى معاييـر السـلامة والأمـان المطلوبـة فـي تصميـم وعمـل الطائـرات.

فممكـن أثنـاء التصنيـع، يتـم الإهمـال فـي جـودة المـواد الخـام المصنعـة منهـا قطـع التاكسـي الطائـر، طريقـة تركيـب القطـع، وعـدم التأكـد مـن تاريـخ القطعـة المصنعـة، أو أي خطـأ فـي التصميـم، أو الخطـأ فـي تطبيـق معاييـر السـلامة، أو حـدوث أي خلل فـي بطايات التاكسـي الطائر، دون أن تظهـر لقائـد التاكسـي أي إشـارة تفيـد بذلـك، ؛[2]أو مـن الممكـن أن يحـدث خـلال الرحلـة، خلـل فـي كاميـرات المراقبـة الموجـودة علـى هيـكل التاكسـي الطائـر مـن الخـارج، والتـي بدورهـا تقـوم بتصويـر الرحلـة ونقلهـا لقائـد التاكسـي عـن بعد فـي المحطة الأرضيـة، وهذا الخلـل قد يؤدي إلـى قطـع الاتصـال وصعوبـة رصـد تفاصيـل الرحلـة، وقد يلحـق أضـراراً إذا ما اصطدم التاكسـي

(1) ويتمتع التاكسي بمواصفات تجعله صديقا للبيئة، حيث يعمل بالطاقة الكهربائية النظيفة، وكذلك انخفاض نسبة الضجيج لأقل مستوى، وطول مدة الطيران التي تصل لقرابة 30 دقيقة، بسرعة تتراوح بين 50 كيلومتر إلى 100 كيلومتر في الساعة، ويبلغ ارتفاع التاكسي الجوي قرابة مترين، فيما يبلغ قطر الإطار الدائري للتاكسي الجوي شاملا المحركات قرابة سبعة أمتار. للمزيد انظر: محمد المنجي، مجلة المسار، مرجع سابق.

(2) على أساس أنه يقوم بالعمل على الطاقة الكهربائية، حيث تحتاج بطايات التاكسي الطائرة شحن ساعة كاملة، لتقوم بالرحلة مدتها نصف ساعة.

الطائر بأحد الطائرات أو المباني، أو ألحق أي أضرار على سطح الأرض.

وعلى هدي ما سبق، فإن جميع الفرضيات سالفة الذكر؛ تؤدي بدوره إلى وجود عيب ذاتي في التاكسي الطائر. وهذا العيب غالباً ما يكون خفياً لا يمكن كشفه، ويستحيل على المشغل توقعه، وبالتالي لا يمكن تلافيه.

وعليه؛ إذا تبين أن السبب الكامن وراء وقوع الضرر بالغير، هو خلل في بنية التاكسي الطائر، ناتج عن مشكلة في التصنيع، فلا ريب بأن الذي يتحمل المسؤولية عن هذه الأضرار المترتبة، هي الشركة المصنعة، على أساس أنها ملزمة بضمان سلامة التاكسي الطائر. ويمكن لقائد التاكسي نفي علاقة السببية، بين فعله والنتيجة الضارة، بإثبات السبب الأجنبي المتمثل بوجود عيب بالتصنيع كحدث فجائي، مانع من المسؤولية.

ولكن إذا كان من الممكن لقائد التاكسي عن بعد، تجنب وقوع ضرر، فور اكتشاف العيب –كتعطل محرك المركبة فجأة- بأن يقوم بالهبوط الاضطراري ولم يفعل، ومن ثم سقط التاكسي الطائر، وأحدث ضررًا بالغير على سطح الأرض، فهنا بلا شك أن جزءًا من الضرر يقع على عاتق قائد التاكسي عن بعد، باعتباره مباشرًا في الضرر، وتعطل المحرك بشكل مفاجئ هو بمثابة المتسبب.[1] ونرى هنا أن المسؤولية جاءت مشتركة بين المباشر والمتسبب. وقد قضت المادة (219) من قانون المعاملات المدنية، بأنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار، كان كل منهم مسؤولا بنسبة نصيبه فيه، وللقاضي أن يحكم بالتساوي أو بالتضامن أو بالتكافل فيما بينهم».[2]

(1) أخذ القضاء الفرنسي، بفكرة تجزئة الحراسة، إلى حراسة تكوين (المصنع) حراسة استعمال (المالك)، ورتب المسؤولية على المتسبب «المصنع» إذا كان فعله أقوى من المباشر «المالك»، ولا يملك الأخير إمكانية وتوجيه الطاقة الذاتية للمنتج، ولا يملك أي وسيلة لتجنب أخطارها. حمدي دويك، المسؤولية المدنية للمنتج عن منتجاته المعيبة أو الخطرة (رسالة ماجستير)، (الأردن: جامعة مؤتة، 2010) 127.

(2) وقد قضت المحكمة الإتحادية العليا بأنه: «إن النص في المادة 282 من قانون المعاملات المدنية على أن «كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر» والنص في المادة 283 من ذات القانون على أن «1 - يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب. 2 - فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضيا إلى الضرر» يدل وعلى ما أفصحت عنه المذكرة الإيضاحية على أن المشرع بعد أن قرر القاعدة العامة من أن كل فعل يصيب الغير بضرر فإنه يستوجب التعويض والتي تستند إلى ما هو مقرر في الشريعة الإسلامية من أنه «لا ضرر ولا ضرار» و «والضرر يزال»، تناول طرق الإضرار ونص على أنه إذا كان الإضرار كالإتلاف بالمباشرة أي إذا انصب فعل الإتلاف على الشيء نفسه ويقال لمن فعله فاعل مباشرة لم يشترط التعمد ولا التعدي، وإذا كان بالتسبب - أي بإتيان فعل في شيء آخر فيفضي إلى إتلاف الشيء مثلا - اشترط التعمد أو التعدي، ومرجع التفرقة في الحكم بين المباشرة والتسبيب أن المباشرة علة مستقلة وسبب للإضرار بذاته فلا تجوز إسقاط حكمها بداعي عدم التعمد أو عدم التعدي أما التسبب فليس بالعلة فلزم أن يقترن العمل فيه بصفة التعمد أو التعدي ليكون موجبا للضمان». حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 99 لسنة : 16 قضائية، المنشور بتاريخ 17 - 12 - 1995

وقضت المادة (284) من قانون المعاملات المدنية أنه: «إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر». ولكن استجابة لمقتضيات العدل والانصاف، قرر الفقه الإسلامي، إلقاء عبء الضمان على المتسبب (فعل مصنع التاكسي الطائر في حالتنا) بالرغم من اجتماعه من المباشر (فعل قائد التاكسي عن بعد)، وذلك عندما يكون فعل المباشرة مبنية على المتسبب ومتولدة عنه؛ هذا يعني، لولا وجود العيب في المحركات لما وقع الحادث، ومن ثم لما ترتب عليه الإضرار بالغير، حيث جاء في كتاب الحنبلي بأنه: «إذا كانت المباشرة مبنية على السبب، وناشئة عنه، وكانت المباشرة لا عدوان فيها بالكلية استقل السبب وحده بالضمان».

وقد يكون الضرر لحق بالغير، نتيجة لخطأ هذا الغير، مثلا أثناء طيران التاكسي الطائر، قام الغير برمي شيء مما أدى إلى سقوط التاكسي أو إحداثه ضرراً، فهنا يعتبر الغير هو المتسبب في وقوع الضرر، والتاكسي الطائر هو المباشر، وجاء في المادة (21) من اتفاقية وارسو، بأنه: «إذا أثبت الناقل أن الشخص الذي يطالب بالتعويض هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو شارك فيه بإهماله أو خطئه أو امتناعه، فيعفى الناقل من مسؤوليته، قبل هذا الشخص كلياً أو جزئياً، بنسبه ما سببه من هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع عن ضرر، أو بمقدار ما يكون قد شارك فيه».[1]

(1) كانت المادة (21) من اتفاقية وارسو قبل التعديل تنص على: «إذا أثبت الناقل الجوي أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعده على وقوعه، فالمحكمة تطبيق أحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها». ولكن تم تعديلها بالشكل الموضح أعلاه، بموجب المادة (7) من بروتوكول لاهاي.

نصت اتفاقية روما على اسباب محددة يمكن لمستغل الطائرة الاستناد اليها لدفع مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ، لعل من هذه الاسباب هي:ـ أ- النزاع منه منها النزاع المسلح أو الاضطرابات الداخلية لكي يستطيع مستغل الطائرة دفع مسؤوليته يجب أن يكون الضرر الذي اصاب الغير نتيجة مباشرة للنزاع المسلح او للاضطرابات الداخلية وليس نتيجة لنشاط المستغل او تابعيه، ويلزم أن يكون هذا النزاع أو تلك الاضطرابات غير متوقع ولا يمكن تلافيه أما إذا كان النزاع قائما أو كان مفاجئا ولكن في مقدور قائد الطائرة تلافيه تقررت مسؤولية مستغل الطائرة .ب ـ خطا المضرور أو تابعيه إذا كان خطا المضرور أو إهماله أو أحد تابعيه أو وكلاؤه السبب المباشر للضرر الذي حاق به، لا تثور مسؤولية مستغل الطائرة ويتعين على هذا الأخير إثبات خطأ المضرور أو أحد تابعيه أو إهماله لكن إذا كان خطأ المضرور أو إهماله قد أثر في جسامة الضرر الذي حاق به بمعنى أنه في كل الأحول كان سيصاب بضرر من فعل الطائرة إلا أن خطأه أو إهماله أدى إلى تفاقم هذا الضرر يتعين النزول بالتعويض نزولا مطردا يتماشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر وتمتد هذه الأحكام ليس فقط الى دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على مستغل الطائرة وإنما إلى كل دعوى يرفعها أي شخص غير المضرور تأذى من الضرر كورثة المضرور المتوفى أو أقارب المضرور الذي صار عاجزا عن الكسب مثالا .ج ـ منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة فإذا استولت السلطات على الطائرة لم يعد في مقدور مستغل الطائرة استعمالها ومن ثم لا تثور مسؤوليته إذا تسببت الطائرة في الإضرار بالغير على سطح الارض بعد هذا الاستيلاء وتصبح السلطات العامة مسؤولة عن تعويض هذه الاضرار مالم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية او لأغراض الجمارك. للمزيد من التفاصيل حول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي

الخاتمة:

وعلى هدي ما سبق، يمكن القول: إن تاكسي دبي الطائر ذو طبيعة قانونية خاصة، فهو يجمع بين التاكسي الأرضي، من حيث التسمية وتبعيته لهيئة الطرق والمواصلات في دبي، وبين الطائرة بدون طيار، من حيث صفة الطيران الذاتي والنقل الجوي.

أما فيما يتعلق بالمبحث الثاني من الدراسة، وإزاء عدم وجود نص صريح يوضح القواعد واجبة التطبيق، على عمليات النقل الجوي الداخلي. رأينا الأخذ بأحكام المسؤولية الواردة في نظام الطائرات بدون طيار، الصادرة عن الإيكاو، باعتباره قانوناً خاصاً، وقانون المعاملات التجارية الاتحادي، باعتباره القانون صاحب الولاية الذي يرجع إليه في حال عدم وجود نص خاص ينظم مسألة معينة، وكل ذلك بما لا يتعارض مع أحكام قانون المعاملات التجارية، سنداً للمادة (2) منه.

وفي تحديد من هو الشخص المسؤول عن الأضرار التي يحدثها التاكسي الطائر في الركاب، اعتبرنا شركة (JDA) الأمريكية، هي المشغل للتاكسي الطائر أي تمثل (الناقل الفعلي) تطبيقاً لما جاء في اتفاقية غوادالاخارا، على أساس أنها هي الجهة التي تملك أفراد يحملون شهادات تمكنهم قيادة التاكسي الطائر، وهيئة الطرق والمواصلات هي (الناقل المتعاقد) على أساس هي الجهة التي تقدم خدمة التاكسي الطائر، وبالتالي يجوز للمضرور رفع دعوى التعويض، ضد الناقل الفعلي والمتعاقد مجتمعين أو منفصلين –وذلك حسب الأحوال-

وفي المبحث الثالث، رأينا أنه في حالة وقوع ضرر على الغير، سواء في الجو أو على سطح الأرض، يجوز للأخير الرجوع على هيئة الطرق والمواصلات بصفتها صاحبة السلطة العامة، أو يرجع على شركة (jda) الأمريكية، بصفتها مشغل التاكسي الطائر، والمسؤولة عن قائد الطائرة التي يقوم بتشغيل التاكسي وقيادة الرحلة، على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

وإذا تبين أن السبب الكامن وراء وقوع الضرر بالغير، هو خلل في بنية التاكسي الطائر، ناتج عن مشكلة في التصنيع، فلا ريب بأن الذي يتحمل المسؤولية عن هذه

في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد النقل الجوي، انظر: أماني موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 (مجلة العدل، 2014) س16، ع42. كما انظر: حسنين مكي جودي أبو دكه، أحكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الأضرار التي تسببها الطائرة (دراسة مقارنة)، منشور في: المؤتمر العلمي السنوي الثالث عشر لكلية القانون، جامعة أهل البيت، منشور على الرابط التالي:

http://abu.edu.iq/research/articles/12271 visited on 17-4-2019.

الأضرار المترتبة، هي الشركة المصنعة، على أساس أنها ملزمة بضمان سلامة التاكسي الطائر. ويمكن لقائد التاكسي نفي علاقة السببية، بين فعله والنتيجة الضارة، بإثبات السبب الأجنبي المتمثل بوجود عيب بالتصنيع كحدث فجائي، مانع من المسؤولية.

التوصيات:

1. السير على هدي المشرع المصري، في تعريف النقل الجوي الداخلي، والنص صراحة على انطباق قانون المعاملات التجارية، على عمليات النقل الداخلي، فقد جاءت المادة (285) من قانون رقم (17) لسنة (1999) بشأن إصدار قانون التجارة، بالقول بأنه: «1 - تسري على النقل الجوي الدولي أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر. 2 - وتسري على النقل الجوي الداخلي أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية. 3 - يكون النقل الجوي داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية».

2. نوصي هيئة الطرق والمواصلات، وهيئة الطيران المدني في دبي، الاطلاع والاستفادة من لوائح الطيران الفيدرالية الامريكية، ولوائح تنظيم التاكسي الطائر في كندا، والاستفادة من قوانينهم وتجربتهم قبل وضع لائحة ضوابط تشغيل التاكسي الطائر في دبي.

3. ويرى الباحث أن المصلحة الأساسية، التي يسعى البحث لتحقيقها من الدراسة، هو تحقيق الضمان للمضرور، جراء تشغيل التاكسي الطائر، بغض النظر عن سبب الضرر. لأن الواقعة الضارة، التي يحدثها التاكسي الطائر، لا تتعدد بتعدد أنواع المسؤولية التي يستند إليها المضرور، عقدية كانت أو تقصيرية مناطها الخطأ التقصيري أو مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه أو المسؤولية الشيئية وغيرها من أنواع المسؤولية التقصيرية. لذلك يقترح الباحث، أن يتم إلزام هيئة الطرق والمواصلات، بالتأمين تأميناً شاملاً ضد جميع الأضرار، قبل تشغيل التاكسي الطائر، بما يضمن توافر الموارد المالية لدى الناقل لدفع التعويضات، وحتى لا يتخوف الأفراد من استخدام الخدمة، وبالتالي يحقق التاكسي الطائر، هدف هيئة الطرق والمواصلات، من تحويل 25% من وسائل النقل في دبي، إلى ذاتية القيادة. لذلك نوصي المشرع الإماراتي، الاستفادة من لوائح التاكسي الطائر الكندي، والنص على واجب التأمين الشامل، على هذا النحو: «لا يجوز لمشغل التاكسي الجوي أو الناقل الجوي للركاب العمل في النقل الجوي أو تقديم أو عرض

توفير النقل الجوي ما لم يكن هناك في الواقع تأمين ضد المسؤولية يغطي هذا النقل والذي يتضح من شهادة التأمين الحالية المسجلة لدى الإدارة».

قائمة المصادر والمراجع:

اولاً- المراجع باللغة العربية:

1. أبو هولي، أحكام حوادث الطائرات في الفقه الاسلامي، (رسالة ماجستير)، الجامعة الاسلامية، غزة، 2012، 75.
2. العربية نيوز، تقرير بعنوان «كيفية التحكم في الطائرات بدون طيار»
3. عيسى الربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي (عمان: جامعة جرش، 2011)
4. فاروق الأباصيري، أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي (الشارقة: مكتبة الجامعة، 2010)
5. محمد الدسوقي، المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي «دراسة مقارنة»، مجلة العلوم القانونية، السنة الأولى - العدد الثاني: ربيع الأول 1435هـ - يوليو 2013.
6. مصطفى محمد عطية، المسؤولية الناشئة عن الأشياء، بحث منشور بتاريخ 3 / 3 / 2016.
7. يونس عبد الرب فاضل، حكم الصلاة في الطائرة وكيفيتها (جامعة الايمان: الرياض، 2013).
8. إسماعيل قاسمي، الاصطدام بالطيور هو السبب الأول في حوادث الطيران، تقرير منشور على موقع طقس العرب، بتاريخ 18 / 10 / 2018.
9. أنور حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية للطبيب (رسالة دكتوراه) (القاهرة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2014) ط1.
10. حسنين مكي جودي أبو دكه، احكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الأضرار التي تسببها الطائرة (دراسة مقارنة)، منشور في :المؤتمر العلمي السنوي الثالث عشر لكلية القانون، جامعة أهل البيت.
11. حمدي دويك، المسؤولية المدنية للمنتج عن منتجاته المعيبة أو الخطرة (رسالة ماجستير)، (الأردن: جامعة مؤتة، 2010)
12. راشد السيد أحمد، الطائرة بدون طيار (عمان: كلية الملك فيصل الجوية، 1997)
13. محمد المنجي، تمديد التشغيل التجريبي لتاكسي دبي الطائر إلى حين استيفاء شروط السلامة (مجلة المسار) الصادرة عن هيئة الطرق والمواصلات، العدد 109 يوليو 2017، 10.
14. ---------، حمدان بن محمد: الإبداع أهم جسور العبور إلى المستقبل (مجلة المسار) العدد 113 نوفمبر 2017
15. ---------، شهد أول رحلة تجريبية للتاكسي الجوي ذاتي القيادة حمدان بن محمد: الإبداع أهم جسور العبور إلى المستقبل، مجلة المسار الصادرة عن هيئة الطرق والمواصلات في دبي، العدد 113 - نوفمبر 2017، ص10.
16. مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاته، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، عدد 1، مجلد رقم 15، 2018، ص7.
17. مساعد الليحاني، أمن وسلامة الطائرات (مجلة الأمن والحياة) المملكة العربية السعودية، جامعة نايف: 2014.

18. وضحة المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية (الأردن: جامعة الشرق الأوسط، 2011) 2 - 10.
19. يونس عبد الرب فاضل، حكم الصلاة في الطائرة وكيفيتها (جامعة الإيمان: الرياض، 2013)،
20. يونس مختار، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون الإنجليزي، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، مجلد 14، عدد2، لسنة 2017.

الأحكام القضائية:

21. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 99 لسنة : 16 قضائية، المنشور بتاريخ 17 - 12 - 1995
22. حكم المحكمة الإتحادية العليا في الطعن رقم، 605 لسنة: 20 قضائية، منشور بتاريخ 18 - 10 - 2000
23. حكم محكمة تمييز دبي، في الطعن رقم، 221 لسنة 2004 قضائية، منشور بتاريخ19 - 2 - 2005
24. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم 15 لسنة 16 قضائية، منشور بتاريخ 13 - 11 - 1994
25. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم 752 لسنة 23 قضائية، منشور بتاريخ11 - 4 - 2004
26. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الأحكام المدنية والتجارية، في الطعن رقم، 309 لسنة 25 قضائية، منشور بتاريخ 15 - 11 - 2006
27. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 126 لسنة 16 قضائية، منشور بتاريخ1 - 11 - 1994
28. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 203 لسنة : 23 قضائية، منشور بتاريخ11 - 3 - 2003
29. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الأحكام المدنية والتجارية، في الطعن رقم : 121 لسنة : 26 قضائية، منشور بتاريخ
30. محكمة التمييز دبي، في الطعن رقم، 362 لسنة 1997 قضائية، المنشور بتاريخ :. 28 - 3 - 1998.
31. وحكم محكمة تمييز دبي، في الطعن رقم : 371 لسنة 1997 قضائية، المنشور بتاريخ ، 27 - 12 - 1997.
32. وحكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم، 800 لسنة 22 قضائية، المنشور بتاريخ : .11 - 6 - 2003،
33. حكم محكمة التمييز دبي، الأحكام المدنية، في الطعن رقم 462 لسنة 2003 قضائية،
34. حكم محكمة التمييز دبي، - في الطعن رقم : 462 لسنة، 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 20 - 3 - 2004.
35. حكم المحكمة الإتحادية العليا، في الطعن رقم : 800 لسنة : 22 قضائية، المنشور بتاريخ . 11 - 6 - 2003
36. حكم محكمة التمييز دبي، الأحكام المدنية، في الطعن رقم 462 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ ، 20 - 3 - 2004.
37. حكومة دبي، حكم محكمة التمييز دبي، في الأحكام المدنية، الطعن رقم 470 لسنة 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 27 - 3 - 2004.
38. حكم محكمة التمييز دبي، - في الطعن رقم : 462 لسنة، 2003 قضائية، المنشور بتاريخ 20 - 3 - 2004.
39. المملكة المغربية، مرسوم رقم 1077 لسنة 1999 بشأن تغيير وإتمام المرسوم رقم 161 لسنة 1961 بتنظيم الملاحة الجوية المدنية، المنشور بتاريخ 18 - 5 - 2000.
40. حكم المحكمة الإتحادية العليا في الطعن رقم، 800 لسنة : 22 قضائية، منشور بتاريخ 11 - 6 - 2003.

References Arabic Transliteration: الترجمة الحرفية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

Almaraj'e bi Allughati Al'arabiah:

1. Abu Huly, Ahkam hawadith alta'irat fi alfiqh al'islamy, (risalat majster), aljami'at al'islamiah, Ghazza, 2012 , 75.
2. Al'arabiah niuoz, taqreer bi'unwan "kyfiat altahakkum fi altta'irat biduon tayaar".
3. Essaa Alrabdy, mas'ouliat alnaaqil aljawwiy aldawly (Amman: jami'at Jarash, 2011).
4. Farouq Alabasiry, Ahkam almas'uoliah altaqsiriah fi qanoun almu'amalat almadaniah al'imaraty (alshariqah: maktabat aljami'ah, 2010)
5. Muhammad Aldusuqy, almas'ouliah al'aqdiah lilnaqil aljawwy 'an salamat almusafireen wafqan littifaqiat muntirial 1999 bish'an tawheed b'ad qawa'id alnaql aljawwy aldawly "dirasah muqaranah", majallat al'uloum alqanuniah, alsanah al'uolaa – al'adad althany: Rab'e Al'awwal 1435 h - yuliu 2013 m.
6. Mustafa Muhammad Atia, almas'uoliah alnashi'ah 'an al'ashya', bahth manshour bitarikh 3/3/2016.
7. Yunis Abdulrabbi Fadil, hukm alsalah fi alta'irah wa kayfiatuha (jami'at al'iman: Alriyad 2013).
8. Ismaeil Qassimy, Alistidam bi altuyour huwa alsabab al'awwal lihawadith altayaran, taqrir manshour 'alaa mawq'e Taqs Al'arab, bitareekh 18/10/2018.
9. Anwar Hussain, Rukn alkhat'a fi almas'uoliah almadaniah liltabeeb (risalat duktuorah) (Alqahirah: dar alfikr walqanoun lilnashr waltawz'e, 2014) t 1.
10. Hassanain Makky Joudah Abu Diqah, Ahkam alittifaqiat aldawliah lilt'ameen min al'adrar allty tusabbibuha altta'irah (diraasah muqaranah), manshur fi: alm'utamar al'ilmy alsanawy althalith ashar likulliat alhuqouq, jami'at Ahlulbait.
11. Hamdy Duwaik, almas'uoliah almadaniah lilmuntij 'an muntajaatih alma'eebah 'aw alkhatirah (risalat majisteer), (Al'urdun: jami'at M'utah, 2010)
12. Rashid Alsayed Ahmad, Alta'irah bidoun tayyaar (Amman: kulliyat Almalik Faysal Aljawwiyah, 1997)
13. Muhammad Almunjy, tamdeed altashgheel altajreeby litaksy Dubai alta'ir 'elaa heen 'istifaa' shurout alsalamah (majallat almasaar) alsadirah 'an hay'at alturuq walmuwasalat, al'adad 109 yuliu 2017, 10.
14. ---------, Hamdan bin Muhammad: al'ibda'e 'aham jusour al'ubour 'ela almustaqbal (majallat almasaar) al'adad 113 nufimbir 2017
15. ---------, shahida 'awal rihlah tajreebiyah liltaksy aljawwy dhatiy alqiyadah, Hamdan bin Muhammad: al'ibda'e 'aham jusour al'ubour 'ela almustaqbal, majallat almasaar alsadirah 'an hay'at alturuq walmuwasalat bi Dubai, al'adad 113 - Nofambir 2017, s 10.

16. Murad bin Sagheer, Ishkalat alt'ameen 'an makhatir alnaql aljawy wa tatbiqatuh, bahth manshour fi majallat jami'at alshariqah lil'uloum alqanuoniah, al'adad 1, almujallad raqm 15, 2018 , s 7.
17. Musa'ed Allihyany, Amn wa salamat alta'irat (majallat al'amn walhayaat), Almamlakah Al'arabiah Alsa'oudiah, jami'at Nayif: 2014.
18. Wadiha Almutairy, mas'ouliat alnaaqil aljawwy aldawly fi 'aqd naql alrukkab wafqan lilqanuonain: alkuwaity wal'urduny wa alittifaqiat aldawliah (Al'urdun: jami'at Alsharq Al'awsat, 2011) 2-10.
19. Younis Abdulrabbi Fadil, hukm alsalah fi alta'irah wa kaifiyatuha (jam'at Al'iman: Alriyad 2013).
20. Younis Mukhtar, mas'uoliat almatbo'u 'an 'a'emal tabi'eih fi alqanoun al'inglizy, bahth manshour fi majallat jami'at Alshariqah lil'uluom alshar'iah walqanouniah, almujallad 14, al'adad 2, lisanat 2017.

Al'ahkam Alqadaaiya:

21. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 99 lasnat: 16 qada'yah almanshour bi tareekh 17/12/1995.
22. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 605 lasnat: 20 qada'yah, manshour bi tareekh 18-10-2000.
23. Hukm mahkamat tamyez Dubai fi alt'an raqm 221 lisanat 2004 qada'yah, manshour bi tareekh 19/02/2005.
24. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 15 lasnat: 16 qada'yah, manshour bi tareekh 13/11/1994.
25. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 752 lasnat: 23 qada'yah manshour bi tareekh 4/11/2004.
26. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi al'ahkam almadaniah waltijariah fi alt'an raqm 309 lilsanat qada'iyah 25 manshour bi tareekh 15 /11/ 2006.
27. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 126 lasnat: 16 qada'yah, manshour bi tareekh 11/1/1994.
28. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 203 lasnat: 23 qada'yah, manshour bi tareekh 3/11/2003
29. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi al'ahkam almadaniah waltijariah fi alt'an raqm 121 lilsanat: 26 qada'iyah manshur bitarikh.
30. Mahkamat tamyeez Dubai, fi alt'an raqm 362 lisanat 1997, qada'iyah, almanshour bitarikh: 28-3-1998.
31. Wa Hukm mahkamat tamyez Dubai fi alt'an raqm 371 lisanat 1997 qada'iyah almanshour bitarikh 27/12/1997.

32. Wa Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 800 lasnat: 22 qada'yah, almanshour bi tareekh: 06/11/2003 m.
33. Hukm mahkamat tamyez Dubai, al'ahkam almadaniah, fi alt'an raqm 462 lisanat 2003 , qadayiyun.
34. Hukm mahkamat altamyez Dubai fi alt'an raqm 432 lisanat 2003 qada'iyah almanshour bitarikh 03/20/2004.
35. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 800 lasnat: 22 qada'yah, manshour bi tareekh 11-6-2003
36. Hukm mahkamat tamyez Dubai, al'ahkam almadaniah, fi alt'an raqm 462 lisanat 2003 , qada'iyah. manshour bi tareekh 3/20/2004.
37. Hukumat Dubai, Hukm mahkamat altamyez Dubai, fi al'ahkam almadaniah, alt'an raqm 470 lisanat 2003 , qada'iyah. almanshour bi tareekh.27/3/2004.
38. Hukm mahkamat altamyez Dubai, fi alt'an raqm 462 lisanat 2003 , qada'iyah. almanshour bi tareekh 03/20/2004.
39. Almamlakah almaghribiah, marsoum raqm 1077 lisanat 1999 bish'an taghyeer wa 'itmam almarsoum raqm 161 lisanat 1961 bitantheem amilahah aljaweyah almadanh almanshour bitarikh 5 / 18-2000.
40. Hukm almahkamah alittihadiah al'ulya fi alt'an raqm 800 lasnat: 22 qada'yah, manshour bi tareekh 11 /6/ 2003.

ثانياـ المراجع باللغة الأجنبية:

Mark Lacagnina, Improving Air Taxi Safety, Aerosafety world , may 2018, 3.

Robert A. Borski, AVIATION SAFETY Air Taxis The Most Accident-Prone Airlines Need Better Oversight, United Slates General Accounting Office Washington, DG 20648 (1-1992).

George W. Rebok, Pilot Age and Error in Air-Taxi Crashes, Aviat Space Environ Med. 2009 Jul; 80(7): 647–651.

The Civil Liability for Flying Taxi Accidents in Dubai: A Prospective Study

Shooq Houssien Shwaiky

Mahmoud Ibrahim Fayyad

College of Law - University of Sharjah

Sharjah - U.A.E.

Abstract:

The Roads and Transport Authority in Dubai announced the trial operation of the autonomous air taxi at the beginning of 2017, but it was not officially operated until all the safety and security requirements related to the operation of this type of vehicles are met. This study seeks to explore the legal nature of the Dubai Flying Taxi, which was launched by the Roads and Transport Authority in Dubai, to highlight the civil liability that the flying taxi may inflict on passengers, and to determine who is the person responsible for the damage caused by the flying taxi to passengers, especially in the absence of An explicit text clarifying the rules applicable to domestic air transport operations. The study will accordingly be concerned with explaining the framework of liability in case of damage to others, whether in the air or on the surface of the ground. It will indicate whether responsibility falls on the RTA, in its capacity as the authority of the public authority, or on the American (JDA) company, as the flying taxi operator and responsible for the pilot operating the taxi and leading the trip, based on the liability of the follower for the business of his subordinates. And if it becomes clear that the underlying cause of the occurrence of damage to others is a defect in the structure of the flying taxi, resulting from a manufacturing problem, we will see whether the manufacturer can be held responsible for these consequential damages, given its obligation to guarantee the safety of the flying taxi.

Keywords: Dubai Flying Taxi, Autonomous Air Vehicle, Civil Liability Air Vehicle, Civil Liability Flying Taxi.