

المسؤولية المدنية الناشئة عن سقوط المركبات الفضائية

الدكتور سنان الشطناوي

استاذ مساعد في القانون المدني

جامعة الشارقة

الملخص

إن لغزو الفضاء إيجابيات جعلت من العالم صورة أكثر معرفة وإشراقاً. وكان لعلماء الفضاء الدور الأكبر في اكتشاف الفضاء وسبر أعماقه، ومما زاد من إنتاج العلوم والمعارف التي تطور من مناهج الحياة في كافة المناحي، إلا أن الخطر قد يصبح وشيكاً في ازدياد الغزو في المركبات الفضائية، مع ازدياد عدد الرحلات التي من النتيجة بمكان أن تؤدي إلى سقوطها وإحداث آثار بليغة في أي مكان تسقط فيه، من أضرار مادية أو معنوية. وعليه بدت الحاجة ماسة لمواجهة تلك المخاطر، مع الأخذ بعين الاعتبار أن وجود القواعد العامة في القوانين ومنها قانون المعاملات المدنية الإماراتي أعطت مجالاً للمعرفة على المستوى الوطني بأن أفردت بعض النصوص المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية.

لذا استلزم علينا في هذه الدراسة:

1. تسليط الأضواء والكشف عن مدى احتمالية وقوع الأضرار من قبل المركبات الفضائية سواء المحلية مثل وكالة الإمارات للفضاء أو العالمية وكيفية التعامل معها. ومن حيث وضع معايير خاصة للسلامة والمواصفات الفنية كتدبير احترازي فعال وكذلك لمعرفة تبعات الآثار الناتجة عن سقوط المركبات الفضائية.
2. النظر إلى استحداث قواعد قانونية تتلاءم مع المخاطر التكنولوجية الحديثة، والطبيعة الخاصة للأضرار التي تحدثها المركبات الفضائية في حال سقوطها على بقعة معينة

Abstract

Discovery of Space has its objectives that made the world an image of more knowledge and shining. The scientists of the space had the biggest role in the space discovery and know its depths, the thing which increased the production of sciences and education which develop the lifestyles in all aspects. But danger could be near in the increase of the number of trips of the space vehicles which may result in its fall and to the occurrence of huge results in any place such space vehicles may fall in, materialistic or moral damages.

Thereupon, the need has become necessary to confront such dangers, taking into consideration the availability of general regulations in Laws such as the Emirates Law of Civil Transactions which have given a space for knowledge on the national level by giving some contexts related to the tort.

Therefore, in this study, have to:

- 1- Focus the lights and discover what the possibility of the occurrence of some of the damages from the space vehicles, whether the domestic, such as Emirates Space Agency, or the international, and how to deal with them. By deciding a special criteria for the safety and technical specification as a precautionary measure effectively and to know the consequences of the impacts arising from the fall of space vehicles.
- 2- Consider new legal regulations that suit modern technological risks, and the nature of the damages the space vehicles occur in case falling on a certain spot.

المقدمة

على الرغم من الدراسات المتعلقة بالموضوع في مجالات العلم، إلا أنه من الناحية القانونية كان البحث فيها متواضعا. فقد قدم بهذا الخصوص من ناحية طبية وعلمية العديد من البحوث ولا يزال البحث والدراسة جاريتين، وما تختص به دراستنا هذه يتعلق بتحديد الدراسة القانونية لتلك الأضرار من جراء سقوط المركبات الفضائية على الأرض وما تخلفه من عواقب على الإنسان والأشياء والبيئة.

ولقد اضحى هذا الموضوع من ضرورات العصر التي لا يستغنى عنها سيما انه اصبح متداولاً من الجميع على اختلاف مستوياتهم، وخصوصاً بإنشاء وكالات الفضاء ومحطات الإطلاق ومن بينها وكالة الإمارات الفضائية على المستوى العربي. ولما لهذه التقنية من إيجابيات وسلبيات ومخلفات قد تكون مضرّة بالصحة العامة على مستوى الفرد والجماعة، مع كثرة الجدل في الوقت الحاضر حوله إثبات تأثيره على صحة الإنسان ومدى المسؤولية القانونية عن هذه الأضرار.

أهمية البحث :

تكمن أهمية الدراسة في أنها تتناول مشكلة قانونية جديدة، ناتجة عن انتشار المدى الكوني والبحث الدؤوب في الفضاء مما يخلف من آثار ومخاطر على علاقات الدول وصحة الإنسان وقد تؤدي هذه الأضرار إلى موت ونفوق للكائنات. هذه المشكلة القانونية لم تحظ بعناية المشرعين على الرغم من خطورتها، وكما ان الدراسات القانونية المتخصصة في هذا المجال نادرة وشبه معدومة. فهذه الأضرار بلا محالة تؤدي إلى إيذاء الإنسان وهو الذي يمثل هدف وغاية القانون بوجوب توفير الحماية له، لذا كان لزاماً علينا في بحثنا هذا من احاطة الموضوع لإيجاد دليل يتدخل عن طريقه المشرع ليضع قواعد قانونية تنصب على توفير الحماية لسيادتها بداية ومن ثم للمواطنين من هذه التأثيرات على إقليمها ورعاياها.

اشكالية البحث:

إن ما أصبحت عليه الحياة اليوم من زيادة تكنولوجية ومنافسة بين دول العالم في الحاق الركب من المعرفة والسيادة واستغلال الفضاء قد يؤثر بداية في مدى إقليمها وعلاقتها وقد تورث بالنتيجة اضرارا علائقية بين الدول، والأكثر رهبة في حال سقطت المركبة أو جزء منها على إقليم دولة ما محدثة دمارا وخرابا وقتلا. سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، وهي ما تثير مشكلات معقدة بسبب طبيعتها وصعوبة السيطرة عليها لكونها غير واضحة المصدر، وقد لا تظهر آثارها إلا على المدى الطويل من اكتشاف لوجود مواد سامة تؤثر على الكائنات بعد مدة من الزمن، وهي حقيقة مشكلة الدراسة التي لا بد من فحصها وتنظيمها من قبل المشرع الذي لم يتطرق لهذه المشكلات التي تلحق ضررا للبشر أو للكائنات بشكل عام، مما يستدعي تدخله بنصوص قانونية توفر الحماية القانونية والتعويض لأولئك الذين يعانون منها كخطر تكنولوجي حديث، وكذلك التعريف بدور المحاكم الوطنية في الإمارات العربية أو محكمة العدل الدولية في النظر بهذه القضايا سواء اكانت على مستوى دولة الإمارات أو على مستوى العالم من مركبات وطنية أو أجنبية.

فرضيات البحث:

يتركز موضوع الدراسة على الحماية القانونية من الأضرار الناتجة عن سقوط المركبات الفضائية، ولفت النظر إلى طبيعة هذه الأضرار وللإجابة عن العديد من التساؤلات منها: ما هو المقصود بالضرر، وما المقصود بالمركبة الفضائية؟ وما هي طبيعة هذه الأضرار؟ وما هي الكيفية القانونية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة؟ وما هو الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية وإثبات الضرر؟ وإلى من يتم الرجوع للقيام بإقامة الدعوى القضائية؟ وهل تكون القوانين الواجبة التطبيق هي قانون القاضي أم أن هنالك محاكم أخرى لها سلطة الاختصاص؟ وما هو النطاق الذي يحكم المركبات المهجورة؟ وما هي مدة التقادم لرفع الدعاوي المدنية؟ وهل يمكن ان نعتبر المركبات الفضائية التي لا مالك لها حكم اللقطة؟ وهل هناك فرق بين الفضاء الخارجي الخارج عن الجاذبية منعدم الجاذبية أو الحدود الخارجية للفضاء الأرضي فهي الغلاف المغناطيسي، الذي يكون السطح البيئي بين الغلاف المغناطيسي للكوكب والرياح الشمسية والحدود

الداخلية من الغلاف الأيوني. والمنطقة الواقعة بين الغلاف الجوي للأرض ومدار القمر بالفضاء. والفضاء ما بين الكواكب، أي الفضاء الواقع بين الشمس وكواكب النظام الشمسي. هذه التساؤلات التي تم طرحها لا بد لها من اجابة لإعطاء الموضوع أهمية قانونية.

هيكلية البحث:

نقدم دراستنا هذه ببحث يتناول الموضوعات التالية، توضح للقارئ أسلوب البحث وتجييب عن الاسئلة السابقة:

المبحث الأول: مفهوم الاضرار كفعل ناتج عن سقوط المركبات الفضائية

المطلب الأول: التعريف بالإضرار والمركبات الفضائية.

المطلب الثاني: أنواع الاضرار المحدثة عن سقوط المركبات الفضائية.

المبحث الثاني: الحماية القانونية من سقوط المركبات الفضائية

المطلب الأول: مفهوم الضرر والخطأ وتحديد المسؤولية المدنية.

المطلب الثاني: موقع الاضرار الناتجة والعلاج القانوني لها

المبحث الثالث: إثبات الضرر والمحكمة المختصة بالنظر.

المطلب الأول: إثبات الضرر.

المطلب الثاني: المحكمة المختصة بنظر الدعوى.

المبحث الأول

مفهوم الإضرار كفعل ناتج عن سقوط المركبات الفضائية

للتطور الهائل الذي استملكته الدول المتقدمة، من غزو الفضاء وتصنيع المركبات ووجود بعض الأخطاء التصنيعية أو العملية فيها، مما يحدث أضراراً تلحق الغير وتؤجج المتضررين من دول وافراد. كان لا بد لنا من وضع تعريف يوضح المعنى القانوني لكل من الأضرار والمركبات. وهو ما سندرسه في مبحثنا هذا في المطلبين التاليين:

المطلب الأول

التعريف بفعل الإضرار والمركبات الفضائية.

يشهد العالم حالياً أنواعاً عديدة من المخاطر الكامنة وراء التكنولوجيا وصناعة المركبات التي تعمل على الصواريخ الدافعة للمركبات من الطاقة التي يمكن توليدها مع مصادر الطاقة سواء الكهربائية أو الكيميائية أو النووية أو الشمسية. وبالنتيجة لكونها تحدث أضراراً عامة وقد تؤدي إلى مخاطر جسيمة في حالة وقوعها. فما هي هذه الأضرار وما طبيعتها وكذلك هل تتطلب هذه المخاطر إيجاد التشريعات اللازمة لمواجهة أضرارها.

الفرع الأول

التعريف بالإضرار كفعل:

لم يحدد المشرع الإماراتي ولا غيره من المشرعين المقصود بالأعمال التي يتحقق بها الإضرار فيحدد القاضي هذه الأعمال بحسب طبيعتها معتمداً بذلك على قاعدة (عدم الإضرار بالغير) سواء كان خطأً أو إهمالاً لا يتوافق مع المنطق، بإحداث الفعل مباشرة أو بالتسبب أي غير مباشر، بالقصد والعمد أو بالتعدي. وعلينا أن نميز بين الإضرار كفعل وعن الضرر كنتيجة فهما يختلفان اختلافاً كلياً في المعنى والأحكام^١.

وقد نصت المادة (٢٨٢) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أن: (كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر). فهي مجاوزة الحد الواجب الوقوف عنده في الفعل أو التصدير عن الحد الواجب الوصول إليه في الامتناع مما يترتب عليه الضرر^٢.

^١ انظر لاحقاً في بحثنا هذا موضوع المطلب الأول من المبحث الثاني: مفهوم الضرر والخطأ وتحديد المسؤولية المدنية.
^٢ د. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٨٧، ص ٣٣٦.

يعد الخطأ أو فعل الإضرار هو الركن الأول من أركان المسؤولية المدنية ويتعلق دائماً بأحد طرفي المسؤولية وهو الفاعل الذي أتى بهذا التصرف. فليس كل تصرف نتج منه ضرر يعد خطأ تجب فيه المسؤولية وإنما يشترط لذلك شرطان: الأول هو أن يقع التصرف على وجه تتحقق به نتيجة غير مأذون فيها والشرط الثاني هو أن تقع من ذي ذمة حيث تكون الذمة مشغولة بالتزام ما في مقابل الضرر الناتج من التصرف^٣.

وبناء عليه؛ يمكن تعريف الإضرار وهو الفعل الخاطئ أو الخطأ أو الفعل غير المشروع. وهو المساس بحق أو بمصلحة مشروعة.

وفي واقع الدراسة نوجز الإضرار بأشكال متنوعة، فعند اقلاع المركبة بداية قد تتعرض المركبة لأضرار وقد يكون الفعل اما بالإقلاع أو بالهبوط أو بعدم القدرة على السيطرة عليها اثناء طيرانها فهي محفوفة بالمخاطر فمثلا تتعرض المركبة إلى مخاطر جمة عند هبوطها من الغلاف الخارجي للأرض، حيث انعدام الجاذبية، ودخولها الغلاف الجوي للأرض، وملامسة مدرج الهبوط. ترجع إلى أسباب تتعلق بالمركبة ذاتها أو لأسباب تتعلق بطاقم المركبة أو بالوكالة ذاتها. لعدم استخدام الكثير من الحسابات الدقيقة التي قد تخطئ في تقديراتها وهبوطها قبل وصول المدرج أو بعد نهايته^٤.

أولاً: فبالنسبة لفعل الإضرار المتعلقة برواد الفضاء. فإن لرواد الفضاء الذين يقضوا مدة طويلة من الزمن بالمقارنة ممن يركب الطائرة العادية فقد يمكث فيها قرابة ستة أشهر على متن المركبة الفضائية والتي تبعد قرابة ٢٠٠ ميل عن سطح الأرض. مما يؤدي إلى فقدهم لكتلة من العضلات وتقلص للعظام كونهم في الفضاء وهذا مما يجعل الخطورة أكبر وعدم قدرتهم على البقاء في الفضاء لمدد أطول. وقد يكون التأثير صحياً أيضاً فهو اضرار مباشر على أجسامهم وتزداد احتمالية الغثيان والأكثر قلقاً هو أيضاً مشكلة التأكد

^٣ يطلق على الخطأ في اللغة على ما لم يعتمد من الفعل و على ما هو ضد الصواب أما الخطأ الذي تفرم عليه المسؤولية و هو موضوع الدراسة لا يراد به الفعل المقترن بوعي و إدراك و لم يصادف نتائج المقصودة منه بل يراد منه كل تصرف لم يقصد وقوعه ولم تقصد نتائجه . و هذا المفهوم الواسع للخطأ هو ما تفرضه القاعدة بضمان المباشر بمجرد حصول الضرر منه و ضمان المتسبب إذا نتج الضرر من تعديه و هي قاعدة تميز بها التشريع الإسلامي لأنها تقيم المسؤولية على أساس من العدالة لا تفرط فيها بحق المضرور

^٤ جلال الجبوري. هبوط مركبات الفضاء محفوف بالخطر دوماً. جريدة الشرق الاوسط. الاحد ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣ هـ ١٦ فبراير ٢٠٠٣ العدد ٨٨٤٦.

من عودة كل مسافر إلى مقعده بعد أن استمتعوا بانعدام الجاذبية واختلفت أماكنهم. وكذلك أثناء العودة إلى الأرض يشعر رائد الفضاء بشيء من الثقل، أو فاقدًا للوعي. والشعور بالإعياء، وفقدان الجسم للسوائل، وفقدان الشهية إضافة إلى آلام الظهر. ولأسباب شدة التسارع والتباطؤ الأفقي للمركبة الفضائية، سيكون من الصعب على القلب أن يضخ الدم إلى الدماغ فمن الممكن أن يتعرض الرائد لمرض من أمراض القلب والأوعية الدموية^٥.
ثانياً: كما يكون فعل الإضرار ناجماً عن تصادم الأقمار الصناعية أو المركبات الفضائية. وقد حصلت حادثة التصادم للمرة الأولى في شهر فبراير عام ٢٠٠٩، بتصادم قمرين صناعيين لأغراض تجارية لكل من أمريكا وروسيا، إلا أن المخاوف تثور من أن يلحق الضرر بالأقمار الصناعية الأخرى العاملة في الفضاء الخارجي، وما تنتجه من النفايات الفضائية، أي كل ما يفقد في الفضاء، ابتداءً بالمفكات، مروراً ببقايا مشغلات الصواريخ، وانتهاءً بأجزاء كاملة من أقمار صناعية لم تعد صالحة للعمل^٦.

ثالثاً: والمرحلة الأهم في فعل الإضرار وهو ما يتعلق أكثر بدراستنا هو سقوط المركبات الفضائية لخلل فني أو نفاذ الوقود أو التخلي عنها لفقدان الأمل في إصلاحها^٧.

الفرع الثاني

تعريف المركبات الفضائية.

المركبة الفضائية^٨ هي مركبة تكون عادة مأهولة برائد فضاء أو أكثر قادرة على الوصول إلى الفضاء الخارجي، محمولة على صاروخ قوي يقلع بها. منها ما حمل رواد

^٥ فيليبيا روكسبي. ما الأخطار الصحية المترتبة على السفر في الفضاء؟ الشؤون الصحية - بي بي سي. الأحد، ١٦ ديسمبر/ كانون الأول، ٢٠١٢،

http://www.bbc.com/arabic/scienceandtech/2012/12/121216_space_health.shtml

^٦ بلغ عدد الأقمار الصناعية التي أطلقت منذ عام ١٩٥٧ إلى الفضاء الخارجي حوالي ستة آلاف، وحوالي ٨٠٠ منها يعمل حالياً لخدمة أغراض في مجال البحث العلمي والمجال العسكري ومجال الاتصالات. المهندس أمجد قاسم. النفايات الفضائية. الفضاء والكون. خطر داهم على الأقمار الصناعية والمركبات الفضائية. أكتوبر ٢٠٠٥، ٢٠١٤. انظر الموقع الإلكتروني :

<http://al3loom.com/?p=12493>

^٧ كما حدث سابقاً للخلل في كبسولة الشحن المرتبطة بالمركبة الروسية (بروجرس ام - ٢٧ ام)، الأمر الذي جعل من الصعب على وكالة الفضاء الروسية روسكوزموس التوصل أو السيطرة على المركبة، بعد العديد من المحاولات اليائسة لإنقاذ سفينة الفضاء، قررت وكالة الفضاء الروسية على التخلي عنها والسماح لها بالسقوط على الأرض في غضون ١٠ أيام.

^٨ مركبة: هي (اسم) جمعها : مركبات وهي كل ما يُعد للركوب والاعتلاء من سيارة أو حافلة أو دراجة بخارية أو غيرها . فما يركب هو مركبة. وأما ان تكون. مركبة برمائية : تعمل على اليابسة وفي الماء ، أو مركبة جوية: مركبة قادرة على الطيران في الجو ، أو مركبة خاصة : يركبها صاحبها ، أو مركبة عومية : معدة للإبحار أو للارتفاع العام أو مركبة فضائية : عربية رواد الفضاء ، وهي شبه غرفة مصممة لمواجهة الأحوال الجوية المختلفة ومزودة بالآلات الدقيقة ، وتحمل شخصاً أو أكثر

فضاء إلى القمر مثل مركبة القيادة ووحدة الخدمة أو مركبة الهبوط على القمر. وينتمي إليها أيضا مكوك الفضاء المأهول ويحمل معه الأقمار الاصطناعية والمعدات^٩. أما القمر الاصطناعي فهو جهاز يصنع ويطلق ليستقر في مدار محدد له في الفضاء الخارجي حول الكرة الأرضية أو حول كوكب آخر^{١٠}، ولا يوجد به رواد. والإمارات العربية أطلقت قمرا صناعيا عام ٢٠٠٨، وكان لأغراض البث التلفزيوني والأغراض السلمية من الخدمات العسكرية وربط الاتصالات^{١١}. فهو جهاز يطلق بطريقة الصواريخ التقليدية ويستقر في الفضاء. إلا أن حكمه يأخذ حكم المركبة في حالة سقوط جزء منه أو كله. لذا فإن معرفة أحكام سقوط مركبة من الفضاء تأخذ حكم أي جسم من الفضاء مملوك لاحد الشركات أو الدول. مع العلم أن ما يتعلق بموضوع الطيران الدولي وقانونه نظم أحكام سقوط الطائرات أو سقوط البضائع منها، أو أي من شأنه أن يحدث ضررا بالغير. وهنا اختلاف واضح فيما يتعلق بالطيران أو الجو أو الفضاء ولكل منها أحكامه الخاصة ،

وتدور حول الأرض. انظر <http://www.almaany.com>؛ أي انها تعمل وفق نظام إلى دقيق. وتركب في الفضاء. ويمكن ان المراكب الجوية . إلا ان الفرق بينهما غرض الاستعمال والامتخدام. فمتى كان للفضاء غرض سلمي لمواجهة الاحوال الجوية أو ربط الاتصالات والمنطلقة نحو الكواكب... الخ فهي فضائية.

^٩ <https://ar.wikipedia.org>

^{١٠} أول قمر اصطناعي في التاريخ يعود للاتحاد السوفيتي سابقا، وأطلق عليه اسم "سبوتنك ١" وقد أرسل سنة ١٩٥٧، وعدد الأقمار الاصطناعية التي أطلقت حتى نهاية أكتوبر الماضي ومنذ ١٩٥٧ بلغ ٦٥٧٨ قمرا اصطناعيا، وآخرها " تشينج ٢" وهو تابع للصين.

^{١١} تمتلك عدد من الدول والمؤسسات العربية أقمارا اصطناعية أغلبها لأغراض تجارية خاصة بالبث التلفزيوني والاتصالات، وكانت المؤسسة العربية للاتصالات الفضائية التي تتبع الجامعة العربية سبباقة إلى إطلاق أول قمر اصطناعي عربي سنة ١٩٨٥ رغم أن الفكرة تم تداولها عربيا منذ سنة ١٩٦٧ في دورة تونس، أي بنحو تسع سنوات قبل تأسيس المؤسسة نفسها التي يوجد مقرها بالمملكة العربية السعودية. ومن أكبر المساهمين في هذه المؤسسة المملكة العربية السعودية بنحو ٣٧% من رأسمالها، وحتى اليوم قامت المؤسسة بإطلاق أربعة أجيال من الأقمار الصناعية، آخرها الجيل الرابع بدر ٤. ومن بين المؤسسات العربية الأخرى البارزة نجد "نايل سات" المصرية والتي تأسست سنة ١٩٩٦، وتمتلك فيها الدولة المصرية ٤٠% من رأسمالها، وأطلقت ثلاثة أقمار صناعية حتى اليوم، كان أولها "نايل سات ١٠١" سنة ١٩٩٨. وفي الإمارات على الرغم من أن شركتي "النياسات" و"الثريا" سبق وأن أطلقتا عددا من الأقمار الاصطناعية لخدمات الاتصالات، إلا أن "نيبي سات" يعتبر أول قمر اصطناعي حكومي للإمارات، وتشير الأرقام إلى أنه كلف نحو ٥٠ مليون دولار، وقد أطلق من محطة إطلاق في كازاخستان. ويمتلك المغرب قمرا اصطناعيا كذلك هو "توريسات" وقد أطلق سنة ٢٠٠٠ وهو لأجل أغراض الاتصالات وكذلك بعض الأهداف العسكرية، كما أن هناك قمر "الزاسات" الجزائري وهو ذو طبيعة عسكرية، وللسعودية قمرا المسمى "سعودي سات". لكن ما تزال الدول العربية وحتى اليوم غير قادرة على بناء محطة إطلاق فضائية أسوة ببعض دول الجوار في الشرق الأوسط، وتعتمد في إطلاق أقمارها على محطات في روسيا وكازاخستان وفرنسا وبعض الدول الأخرى. انظر:

<http://www.alidarimagazine.com/article.php?categoryID=43&articleID=814>

ودراستنا تقتصر على الفضاء فحسب^{١٢}. علما اننا نفرق بين الفضاء الخارجي والإقليم الجوي بعدة معايير، إلا انه لابد من التمييز بمعرفة كل ما هو في الإقليم الجوي سيادي للدولة التي تحكمه، والفضاء الخارجي مشاع لا مالك له.

المطلب الثاني

أنواع فعل الإضرار المحدث عن سقوط المركبات الفضائية

بيننا سابقا ان المركبة الفضائية معرضة للسقوط سواء كان بخلل فني أو تقني أو دون دقة بالحسابات. وقد يكون اثناء الإقلاع أو الهبوط أو أثناء الرحلة الجوية. فبعد ان تطلق المركبة، يبدأ بالصعود عموديا كما الصاروخ التقليدي، ثم بألية معينة يتم فصل الصاروخين العاملين بالوقود الصلب بعد نفاذ الوقود، ومن ثم يفصل الخزان الفارغ وقد تكون بحسابات المنظمين بأن يسقط في المحيط ١٣، وقد لا يصل إلى المحيط بل إلى بقعة معينة وخلفا وراءه الدمار. وقد يسقط بتغيير اتجاهه إلى مكان لم يكن بالحسبان من لحظات من إقلاعه، وقد يسقط بعد دخوله الغلاف الجوي لصعوبة التحكم لحظتها. وما يهمنا في هذا المطلب هو دراسة أنواع الإضرار وسندرسها في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول

فعل الإضرار الواقع على الانسان

هنا نتحدث عن الفعل ذاته، وهو أساس المسؤولية التقصيرية والركن الأول. لاعتبار فعل الإضرار ما يؤدي إلى حوث نتيجة وهي الضرر الذي يشمل على الإصابات المميئة التي ينجم عنها إزهاق النفس البشرية دون سبب قانوني شرعي، والإصابات غير المميئة من الإيذاء كالإتلاف الكلي أو

^{١٢} لقد وجدت التعابير القانونية واللغوية للمصطلحات المتعلقة بالطيران والفضاء والجو، ولو اخذنا كل كلمة على حدة لوجدنا اختلافا كبيرا، مع ما يمكن ان في بعضه ما لا يتلاءم مع طريقة عمله، فمثلا؛ كلمة الطيران تنطبق بكل ما له اجنحة كالطير الذي يطير بجناحيه. فوجدت الطائرة بأجنحة وكل ما يطير فهو طائر. وهي مركب الي على هيئة الطائر يسبح في الجو، ويستعمل في النقل والحرب. وهنا يجب اضافة بأجنحة... وهذا مصداقا لقوله تعالى: (وَمَا مِنْ دَابَّةٍ فِي الْأَرْضِ وَلَا طَائِرٍ يَطِيرُ بِجَنَاحَيْهِ) [الأنعام: ٣٨]. وقوله تعالى (أولم يروا إلى الطير فوقهم صافاتٍ ويقيضن. ما يُصيكنهُنَّ إلا الرُّحْمَنُ. إلهُ بكلِّ شيءٍ بصيرٌ) [الملك: ١٩]. اما كلمة الجو والتي نستعملها في القانون الجوي عما يتحرك من الطائرات والمركبات والجو هو الفضاء بين السماء والأرض. وهو ما ورد بقوله تعالى: (الم يروا إلى الطير مسخراتٍ في جوِّ السماء) [النحل آية ٧٩]. بينما يمكن تعريف القانون الجوي بأنه هو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم النشاط الإنساني فيما يخص الملاحة الجوية و استخدام الطائرات و الفضاء الجوي و هو يبحث في جميع صور الاستغلال الجوي من استخدام الصواريخ و المركبات الفضائية و الاتصالات السلكية و اللاسلكية و الرادار. وبناء عليه؛ يمكن التفرقة بين كل مصطلح بينهما لغويا وقانونيا وتتصل اتصالا وثيقا وتدخل بموضوعات الجو والطيران والفضاء.

¹³ <https://ar.wikipedia.org>

الجزئي للأعضاء، أو كفتد يد أو عين أو أصبع أو شعر أو جلد. أو الفوات الكلي أو الجزئي لمنافع الأعضاء وأن بقيت على حالها، كفتد العقل أو البصر أو القدرة على المشي أو الجماع أو الإنجاب ونحوها. أو فوات الجمال، كتشويه الوجه وسائر الأعضاء. أو الجروح والكسور، ولو تعافى المضرور من الإصابة¹⁴. فلو حصل وان سقطت مركبة فضائية بمكان ما مما أحدث ضررا بالإنسان فهو بالحالات السابقة فعل إضرار. ولكن القانون لم يجعل ذلك حكرا على القانون المدني وإنما يشمل أيضا القانون الجزائي. بأن يعاقب مرتكب الفعل سواء كان بعمد وقصد أو بغير عمد. وهو ما يلاحظ تطبيقه في قواعد القانون الخاص والعام من قبل قاضي الموضوع الإماراتي. الذي يطبق أحكام القانون الإماراتي لكون الفعل تم من مركبة فضائية إماراتية تلزم الفاعل بالضمان وإيقاع العقوبة أيضا. فالمادة (٢٩٩) من قانون المعاملات المدنية تنص على أنه : (يلزم التعويض عن الإيذاء الذي يقع على النفس). وأيضا في القضاء الإماراتي عنصر من عناصر الضرر المادي ، ويعوض عنه منفرداً، بغض النظر عن آثاره التبعية، مالية كانت أو أدبية¹⁵.

الفرع الثاني

الإضرار بشكل عام

لقد بنى المشرع الإماراتي اعتقاده على مواجهة الأضرار التي تلحق الأشياء من اشخاص وحيوان ونبات وكذلك نظم أحكاماً قانونية سواء في قانون المعاملات الإماراتي أو قانون حماية البيئة أو غيرها من القوانين والتشريعات¹⁶.

¹⁴ اتحادية عليا، الطعن ١٠٤ مني لسنة ٢٣ قضائية في ٢٠٠١/٩/٣٠ ، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية، المرجع السابق، س٢٣/٢٠٠١ ، المبدأ ٢١٧. ص ١٤٥٧.

¹⁵ جاء في حكم لمحكمة تمييز دبي ، أنه من المقرر أن التعويض يلزم عند الإيذاء الذي يقع على النفس ويشمل الضرر المادي والجسماني والأدبي ، والضرر الجسماني هو المعبر عنه شرعاً بجراح الجسد التي تصيب الإنسان وتؤثر على سلامة جسده وهو عنصر من عناصر الضرر يشمل التعويض عن العجز الصحي المؤقت والعجز الجزئي المستمر ، ونقضت الحكم لاكتفائه بتعويض المضرور عن مصروفات العلاج والألام البدنية والأدبية ، ولم يأخذ بحسابه ما ثبت لديه من عجز جزئي دائم بسبب بتر بعض أصابع قدمه . الطعن ٤٣٣ لسنة ١٩٩٤/١٩٩٤/٥/٧ ، مجلة أحكام المحكمة ، س١٩٩٥ ، المبدأ ٦٩ ، ص ٤٠٧ .

انظر: محاضرات أ. د عدنان سرحان. الضرر. جامعة الشارقة. كلية القانون. ٢٠١٢.

¹⁶ هناك قوانين أخرى لتنظيم هذه الأضرار وحماية الطبيعة، مثل: المرسوم بقانون اتحادي رقم (٩) لسنة ١٩٨٣ في شأن تنظيم صيد الطيور والحيوانات. والقانون الاتحادي رقم (٢٣) لسنة ١٩٩٩ في شأن استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية. والقانون الاتحادي رقم (١١) لسنة ٢٠٠٢ بشأن تنظيم ومراقبة الاتجار الدولي بالحيوانات والنباتات بالانقراض. والقانون الاتحادي رقم (١٦) لسنة ٢٠٠٧ بشأن الرفق بالحيوان. وكما صدر على المستوى المحلي قانون رقم (٢٢) لسنة ٢٠٠٥ بشأن تنظيم الصيد البري بإمارة أبوظبي.

من هنا سنوضح الأضرار التي تلحق الأشياء والانسان والحيوان والنبات وكذلك الأضرار البيئية فيما يلي:

١. الإضرار التي نظمها قانون المعاملات المدنية الاتحادي

من خلال استعراض مواد قانون المعاملات المدنية، نجد ان المشرع نظم الإضرار عامة في ١٨ مادة في المواد (٢٩٩ إلى ٣١٧) وكانت موضوعاته تتلخص في المسؤولية عن الأعمال الشخصية؛ من الضرر الذي يقع على النفس. وإتلاف المال. والغصب والتعدي. وجعل المسؤولية تقع على من يحدث ضررا بنصوص أخرى تتعلق بالمسؤولية عن فعل الغير. وأحكام أخرى بالمسؤولية عن الحيوان والأشياء واستعمال الطريق العام. وبناء على ذلك، نحدد هذه الأضرار، بأي فعل من الأفعال التي تصيب الانسان أو الحيوان أو النبات هي من قبيل الأضرار التي توقع المسؤولية على فاعلها. وهي ما تلزم فاعلها التعويض أو الضمان.

٢. فعل الإضرار بالبيئة التي نظمها قانون حماية البيئة

إن المركبات الفضائية تحتوي على محركات صاروخية تحمل وقود مؤكسدة وفي حالة سقوطها وانفجارها تعد كارثة مدمرة. وقد صدر في دولة الإمارات العربية المتحدة القانون الاتحادي رقم (٢٤) لسنة ١٩٩٩ بشأن حماية البيئة وتنميتها، واللوائح التنفيذية الصادرة بشأنه. ويبن هذا القانون أنواع هذه الأضرار التي تلحق البيئة من بيئة بحرية وبرية والهواء، وقد وضع المشرع في مادته الأولى تعريفات توضح المقصود من المصطلحات التي تحدد نطاقه. وقد عرفت البيئة على أنها: (المحيط الحيوي الذي تتجلى فيه مظاهر الحياة بأشكالها المختلفة ويتكون هذا المحيط من عنصرين :عنصر طبيعي يضم الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات ، وغيرها من الكائنات الحية وموارد طبيعية من هواء وماء وتربة ومواد عضوية وغير عضوية ، وكذلك الأنظمة الطبيعية . وعنصر غير طبيعي يشمل كل ما أدخله الإنسان إلى البيئة الطبيعية من منشآت ثابتة وغير ثابتة وطرق وجسور ومطارات ووسائل نقل وما استحدثه من صناعات ومبتكرات وتقنيات). وقد عرفت كذلك تلوث البيئة من نفس المادة من نفس القانون على أنها: (التلوث الناجم بشكل طبيعي أو غير طبيعي ناتج عن قيام الإنسان بشكل مباشر أو غير

مباشر، إرادي أو غير إرادي، بإدخال أي من المواد والعوامل الملوثة في عناصر البيئة الطبيعية ، والذي ينشأ من جرائه أي خطر على صحة الإنسان أو الحياة النباتية أو الحيوانية أو أذى للموارد والنظم البيئية). فالتلوث بحد ذاته فعل يصيب ضرار بشيء ما. ونصت المادة ١٧ من نفس القانون على أن: (تهدف حماية البيئة المائية من التلوث إلى تحقيق الأغراض الآتية: ١ . حماية سواحل وشواطئ الدولة وموانئها من مخاطر التلوث بجميع صورته وأشكاله. ٢ . حماية البيئة البحرية ومواردها الطبيعية الحية وغير الحية وذلك بمنع التلوث أياً كان مصدره وخفضه والسيطرة عليه. ٣ . حماية مياه الشرب والمياه الجوفية والعمل على تنمية مصادر موارد المياه).

ولم يترك المشرع هذا الفعل دون عقوبة لفاعله، فقد حددت المادة (٧٣) من هذا القانون عقوبات صارمة لكل من يخالف أحكامه، تصل في بعض الأحيان إلى حد الإعدام والغرامة بما لا يقل عن مليون درهم، كحالة الأشخاص الذين يستوردون أو يجلبون المواد والنفائات النووية، أو يقومون بدفنها أو إغراقها أو تخزينها أو التخلص منها بأي شكل من الأشكال في مجال بيئة الدولة.

كما عمل هذا القانون على مكافحة التلوث بجميع أشكاله من خلال وضع نظام وطني للرصد البيئي، وتحديد خطط لمواجهة الكوارث البيئية وحماية شواطئ الدولة وبيئتها البحرية ومواردها ومحمياتها الطبيعية والكائنات التي تعيش فيها. فلو نتج عن سقوط المركبة الفضائية تلوثاً لمنطقة ما أو بقعة معينة، فإن هذا يعد أكثر جساماً من الفعل الشخصي الذي يضر بعدد معين من الأشخاص أو شيء معين بذاته. وهنا يطبق قانون حماية البيئة طالما كان الأمر قد صنف على أنه تلوثاً والدولة تعتبر طرفاً في الدعوى. وهذا اشد صرامة من حكم القاضي في أمر يتعلق بقانون المعاملات المدنية، بوجود فعل يضر بمصلحة الآخرين.

كما ان المخلفات الفضائية لها دور كبير في تلويث البيئة، وتعد الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي السابق هما المسببان الأكبر للمخلفات الفضائية على مدى أكثر من ٥٠ عام منذ التجربة الفضائية الأولى. هذا بالنسبة للأثر في الفضاء وكذلك في حالة تلوث يتم على بقعة معينة من الارض. كل هذا بالنسبة للإضرار بالبيئة في الدولة

ذاتها مع وجود تلوث يصيب البيئة في حالة سقوط المركبة باعتبارها أجنبية وهنا تثار المشكلة بوجود تلوث بيئي أخطر عدا عن الأضرار المادية التي تصيب بقعة ماء، وهنا تعد إشكالية الرجوع للقانون الدولي بالمطالبة بالحصول على حقهم امرا متعسرا.

وفي تقرير لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية كما أشارت اللجنة الفرعية أنه وفقا لقرار الجمعية العامة ١١٦/٥٧، النظر في البند المتعلق بالحطام الفضائي وفقا لخطة العمل التي اعتمدت أثناء دورتها الثامنة والثلاثين (١٣٠) الفقرة من الوثيقة ٧٦١ / A.١٠٥ / AC. وعلى الحاجة إلى قيام تعاون دولي لتوسيع الاستراتيجيات المناسبة المحتملة التكلفة من أجل التقليل إلى أدنى حد من التأثير المحتمل للحطام الفضائي على البعثات الفضائية مستقبلا. وعلى أنه ينبغي للدول الأعضاء أن توجه المزيد من الانتباه إلى مشكلة اصطدام الأجسام الفضائية، بما فيها تلك التي تحمل على متنها مصادر للقدرة النووية، بالحطام الفضائي^{١٧}.

وأخيرا نخلص إلى أن فعل الإضرار أي الخطأ هو مسألة تتعلق بالقواعد العامة إلا أنه في مجال الفضاء وعن سقوط المركبة الفضائية لا يمكن أن نطالب بوجود الخطأ. وبناء عليه يمكن القول أن فعل الإضرار أو الخطأ ليس مهما هنا والمهم هو إثبات الضرر بأنه ناتج عن سقوط مركبة فضائية، ومن يسخر المركبة ويسيطر عليها يتحمل المسؤولية بتعويض الضرر^{١٨}. ومن ناحية أخرى إن احتمالية التأثير على البيئة قد يكون بسبب حطام المركبات الفضائية وقد يؤثر سلبا على دولة أو بقعة ماء، مما يكون لها الحق بعد إثبات الضرر المطالبة بالتعويض عما لحقها من أضرار.

^{١٧} تقرير لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية. اللجنة الفرعية بشأن الحطام الفضائي، على النحو المبين في تقرير اللجنة الفرعية (القرارات ١١٦-١٣٥ من الوثيقة ٨٠٤ / A.١٠٥ / AC). وقد اتفقت اللجنة مع اللجنة الفرعية والعلمية والتقنية على أهمية دراسة موضوع الحطام الفضائي. وإلى الجوانب الأخرى من موضوع الحطام الفضائي ١٢٥ من الفقرة الوثيقة ٨٠٤ / AC.١٠٥ / (ونلك وفقا لقرار الجمعية العامة ١١٦/٥٧).

^{١٨} انظر ما وافقت عليه الجمعية العامة عام ١٩٧١ في ٢٩ نوفمبر على اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق الغير والتي تتسبب عن مركبات الفضاء التابعة لها.

المبحث الثاني

الحماية القانونية من سقوط المركبات الفضائية

على الرغم من أهمية عنصر الضرر الذي يمثل جوهر المسؤولية المدنية إلا أنه لا يوجد له تعريف جامع مانع في نصوص التقنين المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، بل ترك ذلك إلى الفقه ليتولى هذه المهمة وعليه فقد عرفه بعضهم بأنه (الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة له معتبرة شرعا سواء اتصلت هذه المصلحة المشروعة بسلامة جسمه أو بماله أو في اعتباره أو في كرامته أو في أحاسيسه)¹⁹. ويرى الفقه الفرنسي²⁰ بأن الضرر هو الاعتداء على مصلحة مالية أو غير مالية لشخص معين يسمى المضرور. والمضرور قد يصيبه الضرر بطريقة مباشرة، وهذا ما يمكن تسميته بالمضرور بالمباشرة. بعض الفقهاء عمل على تطوير هذه الفكرة بإيجاد فكرة مختلفة مستندين في ذلك على الجانب القانوني والذي هو بالضرورة مصطنع. ومن ناحية أخرى تجدر الإشارة إلى تحديد مفهوم الضرر كي نوقع المسؤولية على الفاعل، فهو بلا شك مسؤول عن افعاله بقدر الضرر الذي اثبتته المتضرر، وهنا فالمسؤولية مدنية توجب التعويض، وقد تكون جزائية أيضا بإيقاع عقوبة ما. وعلى ضوء هذا ندرس مبحثنا هذا في مطلبين على النحو التالي:

¹⁹ د. حسن علي الذنون، أصول الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٩٧ م، ص ٢١١.

²⁰ Le dommage est traditionnellement défini comme l'atteinte à un intérêt patrimonial ou extra-patrimonial d'une personne que l'on appelle victime. La victime peut être «immédiate», c'est-à-dire lorsqu'elle subit le préjudice de façon immédiate. Elle peut être également «par ricochet», c'est-à-dire lorsqu'elle subit le préjudice de façon médiate, donc par l'intermédiaire de la victime d'un préjudice. Il existerait trois types de dommages : le dommage corporel, le dommage matériel et le dommage moral. Mais parce que cette présentation n'est qu'une construction juridique qui s'avère être de moins en moins adaptée à la réalité qu'elle entend régir, certains auteurs s'appuient sur l'aspect juridique et nécessairement artificiel de la notion pour la faire évoluer et proposer ainsi une conception différente. Ch. Broche, "la notion juridique de dommage en droit de la responsabilité civile extracontractuelle", thèse 2010, Université de Grenoble. P 224.

المطلب الأول

مفهوم الضرر وتحديد المسؤولية المدنية.

الضرر هو الركن الثاني من أركان المسؤولية وهو يتعلق بالطرف الآخر وهو المضرور الذي وقع عليه التصرف. والمراد به هنا إتلاف شيء أو إدخال نقص عليه من غير قصد^{٢١}. ويقصد بالضرر بصفة عامة المساس بحق أو مصلحة مشروعة لشخص مساساً يترتب عليه جعل مركزه أسوأ مما كان عليه قبل ذلك لأنه انتقاص من المزايا والسلطات التي يخولها هذا الحق أو تلك المصلحة بصاحبه^{٢٢}. ويشترط لوقوع الضرر ثلاثة شروط: أولاً: أن يكون الضرر محققاً حيث أنه شرط في غاية الأهمية حيث أن الضرر في أكثر حالاته يظهر أثره في محل قائم و موجود فعلاً مما يجعل أمر تحققه ظاهراً للعيان لا يحتمل جدلاً إلا أنه يبدو في بعض الأحيان في صورة تفويت حق مأمول و منفعة مرتجاة فلم يقع الضرر في محل قائم إنما فوت على المرء حقاً كان يأمله. فسقوط المركبة الفضائية أو جزء منها، هو فعل يبتدئ لإنتاج الضرر، والضرر حتى يحكم القاضي بوجوده من عدمه لا بد من إثباته، أي أن يكون محققاً، وموجوداً، وظاهراً للعيان، فلا يحتمل الشك.

ثانياً: اشتراط كون الضرر حقيقياً وقد يحدث صدفة أن يتم إحداث نفع من سقوط المركبة الفضائية في مكان ما، وهذا في أصله ضرر، ولكن مع وجود نفع من السقوط كأن يدمر أجهزة مراقبة وتجسس على الدولة التي سقط عليها، أو سقط فكشف عن مخازن لأسلحة الاعداء، إلى غير ذلك. فهنا قد لا يحصل النفع أو يحصل أو يتوازن بين النفع والضرر. ومعنى ذلك أن يدخل الضرر على المحل الذي وقع عليه نقص و يشمل ثلاث حالات. الأولى: ألا يحصل نفع من التصرف يقابل الضرر فأحياناً كما ينتج من التصرف ضرر ينتج منه نفع يوازي الضرر الحاصل له أو يزيد عليه فهنا لا ضرر حقيقي مادام حصل لمن أصابه ضرر نفع يعادله أو يزيد عنه فلا تجب المسؤولية على من وقع منه التصرف. ثانياً: ألا يكون الضرر محقق الوقوع و لو لم يحدث خطأ فأن الضرر حينئذ

^{٢١} فكلمة إتلاف تعني نقل الشيء من حالة الوجود إلى حالة العدم كقتل الإنسان أو قتل الدابة أو إحراق المال. كما تعني إخراج الشيء عن أن يكون منتفعا به المنفعة المقصودة كتكسير الأنية وهدم المبنى. وكلمة شيء تشمل الإنسان والمال من حيوان ونبات وجماد. وكلمة إدخال نقص عليه كإتلاف بعض أجزائه مثل إتلاف عضو من أعضاء الإنسان.

^{٢٢} د. سعيد عبدالسلام. التعويض عن ضرر النفس في القانون الوضعي و الفقه الإسلامي و الدول العربية. الطبعة الأولى. ١٩٩٠. مؤسسة شباب الجامعة. الإسكندرية مصر. ص ٣٤.

ليس نتيجة التصرف حيث أن المحل كان في سبيله إلى التلف والزوال ولو لم يقع هذا التصرف. أما الحالة الثالثة: ألا يكون الحال التي آلت إليه العين مقصودة لمالكها بحيث يقع من المرء تقصير يؤدي إلى حال يقصدها صاحب هذا المال كأن يقطع حديد أو خشباً كان صاحبها ينوي تقطيعه لبناء أو صناعة.

ثالثاً: أن يصيب الضرر محلاً متقوماً و محترماً وقد يعني ان هذا الفعل وهو سقوط المركبة أو أجزاء منها قد اصاب شيئاً غير مشروع اصلاً. فلا يحق لمن تضرر أن يحصل على التعويض. أي أن يصيب حقاً محترماً فإن كان حقاً غير محترم فلا مسؤولية عما يصيبه من ضرر كإتلاف المنكرات كالخمور أو المطبوعات المضلة^{٢٣}.

المطلب الثاني

موقع الأضرار الناتجة والعلاج القانوني لها

كما حصل لمركبة الشحن الفضائية بروغرس ٥٩ التي انفصلت عن الصاروخ الروسي سيوز نتيجة خلل فني رئيسي، بُعيد إطلاقها في ٢٨ أبريل/٢٠١٥ وهي في طريقها للإلتحام بمحطة الفضاء الدولية وعلى متنها نحو ثلاثة أطنان من المواد^{٢٤}، من الإمدادات المتجهة إلى طاقم مكون من ستة أشخاص يعيشون في المختبر المداري، وبحجم السفينة الكبير نسبياً والتي يصل طولها إلى ٧ أمتار ويبلغ وزنها حوالي سبعة من الأطنان، والمحتمل سقوطها آنذاك بأنها لن تسقط ككتلة واحدة بل ستفكك إلى أجزاء عند دخولها الغلاف الجوي للأرض مع احتمالية إحداث أضراراً هائلة^{٢٥}.

وبشكل عام إن أي عمل يحدث ضرار للأخرين كما لو سقطت المركبة على إقليم دولة ما. فإن المسؤولية لا محالة تطال الشركة المسؤولة عن الحاق الضرر وتكون المسؤولية هنا مسؤولية تقصيرية ناشئة عن الفعل الضار وهو فعل الإضرار، وهذه الأضرار

^{٢٣} د. محمد بن عبدالله بن محمد المرزوقي. مسؤولية المرء عن الضرر الناتج من تقصيره. الطبعة الأولى ٢٠٠٩. الشبكة العربية للأبحاث. بيروت لبنان. ص ٦٥.

^{٢٤} المركبة بروغرس ٥٩ انفصلت عن الصاروخ الروسي سيوز في ٢٨ أبريل/نيسان نتيجة خلل فني بعد وصولها لمدار الأرض (الأوروبية). تحت عنوان (غموض يحيط بسقوط مركبة فضاء روسية للأرض). منشور على موقع الجزيرة نت. الخميس ١٤٣٦/٧/١٨ هـ - الموافق ٢٠١٥/٥/٧ م.

<http://www.aljazeera.net/news/sciencean>.

^{٢٥} سامح أحمد. سقوط مركبة فضائية على كوكب الأرض خلال أيام. مايو ٢٠١٥. نشرت بواسطة:

<http://ten-lines.com>

الناجمة عن سقوط المركبات إما أن تكون أضراراً مادية أو معنوية كما بينا سابقاً، ولكي نعتبره ملزماً للضمان^{٢٦} لأبد من معرفة أشكاله، فهي تختلف باختلاف حجم الضرر ذاته وطبيعته والعناصر المكونة له من خلال تكييفه^{٢٧}. فهل يكون الضرر الموجب للتعويض مؤكداً ام احتمالياً ام مستقبلياً؟ فلاحتمال السقوط مع تأكيده فرق واضح وكبير، ويعيننا هنا ان الأضرار^{٢٨} يمكن أن تكون حالة مادية: في الأشياء مثل فقدان المال، والقدرة على العمل، أو في الجسم أو أخلاقية مثل الإعياء العقلي، واضطرابات في الجسم. أو مستقبلية في المستقبل (أي من المحتمل أن تحدث في وقت لاحق)^{٢٩}. فإن كان الضرر مؤكداً الوقوع^{٣٠} هو الضرر الذي لم يقع بعد ولكن وقوعه مؤكد محتم الوقوع في المستقبل^{٣١} كما لاحظنا بالإعلان الذي حذرت به مصادر من روسيا تخطر بوقوع مركبة فضائية. اي اننا هنا نؤكدنا من وقوعه لأسباب تتعلق بعدم القدرة على التحكم أو أسباب فنية أخرى. فسبب الضرر لا بد أن يتحقق مؤكداً كما كان حقيقة بأن سقطت المركبة، ومن هنا تستطيع الدولة المتضررة أن تقوم بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي وقع فعلاً من جراء اصابتها ولكن في حالات معينة، بالواقع العملي قد يقع الضرر حتماً في المستقبل أي لا يكون قد أحدث أثره بعد، فالتعويض يشمل الضرر الحالي والضرر المستقبلي المحقق الوقوع والذي يستحق التعويض عليه^{٣٢} أو أن يظهر على أحد من الأشخاص اضرار نتيجة تلوث بقعة ما ويزيادة الاضرار الجسمية عليهن هنا نعتبره ضرراً مؤكداً الوقوع^{٣٣}.

^{٢٦} المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي- الالتزام بضمان الضرر كل اضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر .

^{٢٧} د . منذر الفضل. الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، المجلد السادس العدد ١، سنة ١٩٨٧، ص ٢٥٥.

^{٢٨} د. جلال علي العدوي، أصول الالتزامات، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م، ص ٤٢٤-٤٢٥

^{٢٩} المادة ٢٨٣ - أنواع الأضرار ١ - يكون الأضرار بالمباشرة أو التسبب . ٢ - فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضياً الى الضرر .

^{٣٠} KALONGO MBIKAYI, Droit Civil des Obligations, notes de Cours, ULPG/UNIKIN, 1994, P. 142.

^{٣١} انظر حكم المحكمة الاتحادية العليا بطعن رقم ٦٢١ لسنة ٢٣ ق. جلسة ١٠٠٤/٠٦/٢٧. في مجموعة الأحكام . العدد الثالث. رقم ٢٠٩.

^{٣٢} د. عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني ج ١ سنة ١٩٥٠ - القاهرة ص ٨٦٥ والهامش رقم ٢.

^{٣٣} قرار محكمة التمييز العراقية ٣٣٩ مدنية أولى - ١٩٧٥ في ١٩٧٥/١١/١٢ مجموعة الأحكام العنلية العدد ٧ السنة السادسة، ص ٢٢ عام ١٩٧٥ .

أما لو كان الضرر المحتمل وهو الضرر الذي قد يقع وقد لا يقع فلا تعويض عليه إلا إذا ثبت وقوعه في المستقبل. أما الضرر الاحتمالي غير المحقق الوقوع فإن التعويض عنه لا يستحق إلا إذا وقع فعلاً^{٣٤}. ولا تقوم عليه المسؤولية المدنية بل ينتظر حتى يصبح الاحتمال يقيناً فلا تعويض عنه إلا إذا تحقق فعلاً لأنه ينتقل من ضرر احتمالي إلى ضرر مستقبلي مؤكد. وإن كان عن خطأ جسيم فيكون مسؤولاً عن الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع كما في المسؤولية التقصيرية^{٣٥}. وهنا يجبر المتسبب بالتعويض عن أصابه المضرور بالضرر في مصلحة مالية^{٣٦} أو مباشرة بحق مالي^{٣٧} وأن الشخص الذي يصاب بأضرار جسمانية يكون قد أصيب في حقه، وهنا لا بد من المحافظة على سلامة جسمه^{٣٨}، والمتضرر يستحق تعويضاً عما لحقه من ضرر مع اختلاف جسامته الأذى مع الضرر^{٣٩}. وبفس الوقت لا نعتبر التعويض عقوبة. كل هذا بالرجوع إلى القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية الإماراتي وهو ما يتوافق بدراستنا والرؤية التي نتطلع إليها بالحكم على الضرر من عدمه والتثبت منه، وهنا نعتبر أن تطبيق القواعد العامة يحقق مقصود العدالة.

المبحث الثالث

إثبات الضرر والحكمة المختصة بالنظر

تعددت الأسباب الناتجة عن إحداث الضرر في سقوط المركبات الفضائية وكذلك تتعدد الأضرار، وكلها راجعة بدراستنا إلى خلل أدى إلى سقوط المركبة، فهي في غالب الحالات مستخدمة لأغراض سلمية منها ما هو لأسباب علمية وأخرى استكشافية وأخرى سيادية وعسكرية، ولا يستبعد بأن تكون مركبة حربية، وطالما وقع الخلل في المركبة

^{٣٤} . نقض منني في ١٣ مايو سنة ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض السنة ١٦ رقم ٩٣ ص ٥٧٠.

^{٣٥} NONGU EKOBONDE, Jean-Pierre, De la responsabilité civile en droit positif congolais: cas des dommages causés par des fous à travers la ville de Kisangani, TFC inédit, G3, F.D, UNIKIS, 2006-2007, p.8.

وانظر د. الشهابي الشرفاوي. مصادر الالتزام غير الارادية. الافاق المشرقة ناشرون. ط٢. ٢٠١٣. ص ٢٢.

^{٣٦} . د. السنهوري - المصدر السابق - ص ٨٦٢.

^{٣٧} KALONGO MBIKAYI, Droit Civil des Obligations, notes de Cours, ULPL/UNIKIN, 1994, P. 142.

^{٣٨} . من أصيب في ماله كمن احرقته داره أو تهدمت بفعل الغير يكون قد تضرر في حق مالي

^{٣٩} . الأذى هو نوع من أنواع الضرر والضرر نوعان ضرر قاصر وضرر متعدي فلو شرب أحدهم خمراً يكون قد أضر نفسه فهذا ضرر قاصر اقتصر على الشخص نفسه أما أن يدخن الانسان بين الناس فهذا ضرر متعدي للغير وهو ضيرار كما جاء في الحديث الشريف "لا ضرر ولا ضيرار"

وسقطت على أرض ماء، ونتج عنها اضراراً، فإن المسؤولية تقع مباشرة على الفاعل. ففي القواعد العامة، إن مهمة القاضي تكون صعبة في تحديد العلاقة السببية التي جمعت بين الضرر والإضرار لأن المشكلة بالنسبة للقاضي هي تحديد السبب الدقيق والدافع المباشر وغير المباشر من جراء حدوث السقوط وما إذا كان متعمداً من غيره. ولكن هل تعتبر العلاقة السببية مهمة لتحديد ما إذا لزم التعويض من عدمه.

ومن جهة أخرى، هل تحديد جنسية المركبة أمر في غاية الأهمية لتحديد القانون الواجب التطبيق. وهو أمر يختلط في حال كانت المركبة مملوكة لبلد ما وتم اطلاقها من بلد آخر، أو تتعدد الدول التي تمتلك تلك المركبة.

من هنا لا بد لنا من دراسة هذا المبحث بمطلبين يتمحوران على إثبات الضرر أولاً والمحكمة المختصة في نظر الدعوى ثانياً.

المطلب الأول

إثبات الضرر

قد يكون الطرف المضرور في هذه الحالة فرداً أي: شخصاً طبيعياً وقد يكون دولة كشخص اعتباري. ومن المؤكد أن المضرور يقع عليه عبء إثبات الضرر لأنه يسعى لأخذ حقه من المتسبب، إلا أنه قد لا نعرف من الاصيل في إحداث الضرر أو المساهم فيه، لعدم القدرة على تحديد مساهمة كل من تسبب في إحداث الضرر، وهذا ورد تنظمه في الفقرة ٢ من المادة 1837 من القانون المدني الفرنسي كانت باستخدامها من قبل المحكمة العليا الفرنسية في عدة احوال⁴⁰، توضح هذه الفكرة أن وجود أي علاقة لاعتبار دور المتسبب في إحداث الضرر أو السبب من وراء ذلك هو انه إذا وجد ما يسبب الضرر اعتبرناه ضرراً⁴¹. كما لا توجد القدرة في حالات ما على تحديد حصة كل مسبب للضرر يجعل من العسير تحديد قيمة الضرر ويصعب على ضوئه تجزئة الضرر⁴².

⁴⁰ . Cass. Civ., 11 juillet 1826, D. 1826.1.424, S. 1826.1.138 ; Cass. Civ., 3 mai 1827, S. 1827.1.435, D. 1827.1.230 ; Caen, 23 mai 1873, D. 1875.2.41 ; Cass. Civ., 11 juillet 1892, D., 1894.1.561.

⁴¹ H. et L. Mazeaud, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, tome 2, 4e éd., p. 786.

⁴² François Chabas, L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation, thèse, no16, page 22, 23.

وهنا اختلفت الآراء من قبل العديد من المؤلفين ومن بين ذلك استحالة التقسيم لأساس الضرر ومصدره كما ورد في نص المادة ١٢١٨ من القانون المدني الفرنسي^{٤٣}. والمشكلة هي ما إذا كان عدم قابليتها للتجزئة للضرر الذي يجعل الالتزام المضمون يتفق مع التضامن وأن عدم قابليته للتجزئة لا يعفي من التعويض وأن لكل متسبب على حدة أن يدفع قيمة أو مقداراً يحدده القاضي دون تضامن منهم^{٤٤}. لذا فإن وجد الضرر سواء كان من مساهم أو من عدد من المساهمين مع الاصيل أو بمعرفة الضرر ممن وقع، فالنتيجة بيد القاضي هي تعويض المضرور عما لحقه من ضرر. ولكن لا تكتمل دراسة الموضوع إلا ببيان عبء الإثبات وسلط القاضي التقديرية في تقدير الضرر وحالة انقضاء العلاقة السببية، وهذا ما سنوضحه في الفروع التالية:

الفرع الأول

عبء إثبات الضرر

قد نجد الفعل حقيقة من سقوط المركبة الفضائية على بقعة ماء، أهلة أو غير أهلة، كأن تكون الصحراء مثلاً دون ساكنين أو دون مزروعات. وقد يدعي المالك مثلاً بوجود اضرار اصابته من اثر السقوط فأصاب حقا ماليا أو مصلحة مالية واثبت للقاضي الضرر، اي قام بإثبات الضرر اذ يقع عبء الإثبات على من يدعيه وذلك وفقا لما تقضي به القاعدة العامة من أن المدعي هو المكلف بإثبات ما يدعيه " البينة على من ادعى " وإثبات الضرر أو نفيه من الأمور الواقعية التي تقدرها محكمة الموضوع ولا رقابة فيها للمحكمة العليا، فإنه يستحق تعويضا عما لحقه من ضرر اما إذا كانت المصلحة المالية غير محققة أو غير محققة الاستمرار فإنها لا تعوض^{٤٥}. كل ذلك راجع إلى الإخلال بمصلحة المضرور، حيث لا يشترط اذن أن يشتمل الإخلال بالضرورة على حق للمضرور بل يكفي أن يمس

⁴³ J. Français, De la distinction entre l'obligation solidaire et l'obligation in solidum, thèse Paris, ٢٠٠٦ page 98; Baudry-Lacantinerie et Barde, op. cit., tome II, no 1304; RAHMEH Pierre .L'obligation in solidum en matiere de délits civil Memoire Online.

Université La Sagesse - 2006.

⁴⁴ Ph. Malaurie, L. Aynès et Ph. Stoffel-Munik, Droit civil, les obligations, Defrénois, 2004, no 1284

^{٤٥} وفي حال اجتماع الضرر المباشر والمتسبب فإن التعويض لازم هنا وهذا ما اكده تمييز دبي في الطعن رقم ١٦٢ لسنة ٢٠٠٥ مدني. مجموعة الأحكام. عدد ١٦. ج ٢. ص ١٩٥٢.

بمصلحته^{٤٦}. فعبء الإثبات يقع على المتضرر وله الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر كما يمكن أن يكون نائبه أو خلفه أحد رافعي ومقيمي الدعوى والقائمين بإثبات الضرر. وفي حال كان الشخص أجنبيا وهو ما يسمى بالغير اي لم يطله ضرر. وقام برفع الدعوى فلا يكون له الحق بالمطالبة بالتعويض عن ضرر لم يصبه.

ومسألة تحديد الضرر وبيان عناصره وموجباته وتكليفه كلها تخضع لرقابة المحكمة العليا لأنها كلها من مسائل القانون التي يخضع فيها قاضي الموضوع للرقابة. هذا سواء اكان المدعي فردا أو جماعة مقدمة دعواهم إلى محكمة إمارتية. تختص بالنظر في الدعوى المقدمة إليها. علما بأن الدعوى هنا من الممكن أن تكون جزائية أو مدنية وعليه فإذا ثبتت العلاقة السببية فلا اختلاف في محل الدعويين المدنية والجنائية، وفي حالة عدم توافر وحده المحل أو الموضوع يكون الإثبات مطلوبا أمام القاضي المدني في الدعوى المدنية وغير مطلوبة بالنسبة لحجية الحكم الجنائي على القاضي المدني^{٤٧}.

الفرع الثاني

سلطة القاضي التقديرية في تقدير الضرر

بيننا سابقا أن التعويض الذي يحكم به القاضي هنا قائم على أساس المسؤولية التقصيرية^{٤٨}. وبها يجبر الضرر للمضرور^{٤٩}. ويقوم على اسس وعوامل تؤثر في قيمة التعويض بعد إثبات المسؤولية المدنية. سواء كانت هذه العوامل خاصة بالمتضرر أو بالمسؤول عن الضرر أو عن خطأ مشترك^{٥٠}، وأن مسؤولية المتسبب في الضرر تتعلق مسؤوليته بفعل غير مشروع حتى يكون هنالك التعويض بعد إثبات هذا الفعل. وإثبات

^{٤٦} MAZEAUD ET TUNC ; Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle, T.I, 5e éd. Paris Montchrestien, 1957, P. 378.

^{٤٧} هناك من الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم الفرنسية بشأن الأضرار وقد حدد المشرع الفرنسي أيضا الأحكام القانونية في مواد عدة منها مدنية وأخرى في قانون العمل وأخرى في قانون البيئة والقانون الجنائي. وهناك حكم قضائي يتعلق ما يتعلق بالمساس بسلامة جسم الإنسان، أصدرت محكمة النقض حكما استنادا إلى المادة لام ١١٤٢-١ من قانون الصحة العامة، ولكن ليس للمادة ١١٤٧ من القانون المدني.

^{٤٨} د. شفيق شحاته. النظرية العامة للالتزامات في الشريعة الإسلامية. ج ١. طبعة الاعتماد بمصر. ١٩٣٦. ص ١٧٩.

^{٤٩} د. احمد حشمت ابو سكين. نظرية الالتزام. مصادر الالتزام. ط ٢. سنة ١٩٥٤. ص ٤٥٨.

^{٥٠} المادة ٢٩٠ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي - اشترك المتضرر في احدث الضرر يجوز للقاضي أن ينقص مقدار الضمان أو لا يحكم بضمان ما اذا كان المتضرر قد اشترك بفعله في احدث الضرر أو زاد فيه .

الضرر وربما تجزئته^{٥١}. وهنا كل بحسب إحدائه للضرر يكون التعويض^{٥٢} لأن وظيفة التعويض هي جبر الضرر وحتى يحقق التعويض هذه الوظيفة يجب أن يكون معادلاً للضرر بحيث يغطي التعويض كل الضرر وما فاتته من خسارة وهذا هو مبدأ التعويض الكامل للضرر^{٥٣}، وهو مبدأ أساسي في المسؤولية المدنية.

فالمركبة الفضائية مملوكة، وغالبا يكون مالکها هو المسؤول عنها بالضرر الذي تحدثه المركبة، أو يكون المسؤول عنها أخرا وهو محدث الضرر. وفي حال تركت المركبة في الفضاء مهجورة من قبل مالکها فهي تعد جزء من الفضاء طالما سقطت على منطقة ما بعد إثبات تركها، وقد يتدخل المشرع بتحديد مدة قانونية تصبح فيها المركبة ملكا لأخر، وكما يحق لأي كان أن يملكها وتصبح لمن يسيطر عليها. وهي بالتالي ملك لمن يستخدمها، ويتحمل فعل الاضرار والضرر الذي تحدثه المركبة في حال سقوطها.

الفرع الثالث

انتفاء العلاقة السببية

انتفاء المسؤولية عن الضرر غير المباشر فرابطة السببية أو العلاقة السببية إما أن تكون كاملة أو جزئية والتي خصصت في مجالات تكون فيها الضحية غير مباشرة أي تعرض المضرور للضرر بطريقة غير مباشرة^{٥٤}. ويتم انقطاع علاقة السببية عادة بوجود القوة القاهرة أو الحادث الفجائي اللتان لا يمكن توقعهما ويستحيل دفعهما وينتج عنها انقطاع العلاقة السببية في المسؤولية التقصيرية. فمن الناحية الواقعية والعملية فإن الضرر المحقق والنتائج عن سقوط مركبة فضائية. قد يكون بوجود الخطأ ومهما كان هذا الخطأ بسيطا فإن المتسبب

⁵¹ Cass. Civ., 15 juillet 1895, D. 1896.1.31 ; Cass. Civ., 31 mars 1896, D. 1897. 1. 21 ; Cass. Civ., 10 novembre 1897, D. 1898.1.310 ; Paris, 7 avril 1898, D. 1898. 2. 501 ; Cass. Civ., 24 janvier 1898, D. 1899.1.109.

^{٥٢} المادة ٢٩١ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي - تعدد المسؤولين عن الفعل الضار إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسئولاً بنسبة نصيبه فيه وللقاضي أن يحكم بالتساوي أو بالتضامن أو التكافل فيها بينهم .

^{٥٣} المادة ٢٩٢ - تقدير الضمان يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار .

⁵⁴ MIGNO Marc, Les obligations solidaires et les obligations in solidum en droit privé français, Dalloz, thèse 2002 page 417.

ملزم بالتعويض عن الضرر ٥٥. والإعفاء من التعويض قد يكون جزئياً طالما كان الضرر
حصيلة القوة القاهرة أو بغير خطأ من المسؤول ٥٦. ولكن السؤال المطروح هنا: هل انتفاء
العلاقة السببية هنا يؤثر في الأضرار الناتجة عن سقوط المركبات الفضائية؟

من المؤكد أن هناك عدة عوامل تمنع وتنفي العلاقة السببية والمسؤولية بين الفعل
والضرر وهي تتلخص في عدة حالات تم ادراجها في معظم القوانين ومنها قانون
المعاملات المدنية الإماراتي وهي: الآفة السماوية و القوة القاهرة و الحادث الفجائي أو
المفاجئ أو فعل الغير واخيراً فعل المتضرر. ولكن نجد أن سقوط المركبات الفضائية
على اي بقعة كانت تؤدي إلى ضمان الضرر مهما كان الظرف الذي أحدث الضرر.
فمثلاً سقوط المركبة الفضائية وإحداث الضرر راجع إلى أسباب السقوط كان لحادث
فجائي أو خلل ميكانيكي. أو عن طريق الغير كأن يقوم احد بإطلاق صاروخ على
المركبة وأدى إلى سقوطها فإن المضرور لا بد من تعويضه مهما كان سبب السقوط.

فالبحث عن العلاقة السببية في إحداث الضرر نتيجة الفعل هنا مهمة بالرجوع إلى القواعد
العامّة، ولكن نجد أن إثبات الضرر هو الأهم حتى يلزم التعويض فلا يمكن إعفاء المتسبب من
المسؤولية طالما كانت نتيجة فعله وجود أضرار للغير. وعليه؛ نجد أننا نخالف القواعد العامة
التي تحكم المسؤولية التقصيرية. أيضاً ان سقوط المركبة على بقعة ما بسبب تركها لا يعد
انتفاء للعلاقة السببية لاعتبارها مهجورة، فهي لمن يسخرها لمصلحته إذا ثبت التخلي عنها،
ولكن نرى في الوقت ذاته إذا تركت مهجورة دون مالك فهل تصبح جسماً فضائياً وهذا أيضاً
ما نرى أن العمل على أعماله لا بد أن يتطلب جهوداً بدراسة المسؤولية عن حكم هجر المركبة
طالما تخلى عنها المالك وهل تصبح بحكم الجسم الفضائي في الفضاء كالمذنب الذي إذا سقط
على الأرض لا تقوم المسؤولية على احد.

⁵⁵ BOMPAKA NKEYI, Droit civil les obligations, Cours inédit, G3, F.D, UNIKIS, 2007-2008, p.68.

⁵⁶ Cass. Civ Aix, 11 janvier 1873, D. 1874.2.68 ; Angers, 10 mars 1875, D. 1876.2.14 ; Cass. Civ., 12 février 1879, D. 1879.1.281 ; Cass. Civ., 6 février 1883, D. 1883.1.451 ; Douai, 4 mai 1891, D. 1893.2.39 ; Cass. Civ., 22 juillet 1892, D. 1892.1.335

المطلب الثاني

الحكمة المختصة بنظر الدعوى

لعل من أهم العوامل التي تساعد على تصنيف ما إذا كان الفعل ناتجا من شركة وطنية إماراتية من شركة أجنبية داخل دولة الإمارات، فإننا نطبق قانون المعاملات المدنية الإماراتي، أو القانون الدولي الخاص. والأكثر صعوبة في ذلك هو أن يكون فعل الإضرار ناجما عن شركة أجنبية لا تمارس نشاطا داخل الدولة، فإذا سقطت المركبة الفضائية كلها أو جزء منها على إقليم دولة الإمارات، فمن الطبيعي أن تتعدّد المسألة أكثر لأن العناصر أجنبية فيه وقد تتدخل محكمة العدل الدولية بذلك لكونهم أطرافا فيها، أو باللجوء إليها بإرادة الأطراف.

وإن مسألة تحديد القانون ما إذا كان هو القانون الداخلي أو القانون الدولي هو الذي سيحكم الدعوى المرفوعة، لا بد أن نميز بين أطراف الدعوى (الأشخاص) ونطاق التطبيق. وهذا ما سنوضحه من خلال دراسة الفرعين التاليين:

الفرع الأول

القانون والفاضي الداخلي

مما لا شك فيه أن سيادة الدولة لها من الاعتبارات القانونية ما يعطيها أكبر الحق بأن تنظر في القضايا المعروضة عليها سواء كانت الدعوى مدنية أو جزائية أو إدارية. طالما كانت الحادثة وقعت على أرضها وهو ما يسمى بمبدأ الإقليمية. فمتى أصيب حق أو مصلحة للفرد أو للدولة كان للقضاء أن يحكم بناء على ما ورد في أحكام كل قانون، وبحسب اختلاف نوع الدعوى المنظورة.

ولكون سقوط المركبة الفضائية أو جزء منها يحدث أضرارا بالغير، فلا بد أن نفرق بين ما إذا كانت المركبة مملوكة لدولة الإمارات أولا وهنا نطبق القانون الإماراتي، طالما وقع الضرر على إقليم الإمارات. وأن مساهمة الدولة في جزء من الضرر يلزمها دفع تعويض بنصيب من الضرر بحسب نصيبها من الفعل أو في جزء منها أو بمسؤولية تضامنية كما بينا سابقا، والدولة التي تحمل علما غير دولة الإمارات العربية تتحمل الجزء الأكبر. حتى وإن حدثت

هذه الاضرار على إقليمها. كل هذا بالرجوع إلى قواعد القانون الدولي الخاص أم قواعد قانون المعاملات المدنية الإماراتي أو قواعد القانون الدولي.

الفرع الثاني

القانون والقاضي الدولي

بوجود العديد من الاتفاقيات التي تعالج موضوعات القانون الدولي وهي عامة وشاملة، وفي حال كانت دولة الإمارات منظمة إلى معاهدة أو اتفاقية فهي تتخذ التدابير اللازمة لتنفيذ هذه المعاهدات عن طريق حكومات الإمارات وبإصدار القوانين واللوائح التي تقوم بالالتزام بالتنفيذ^{٥٧}. وقد دخلت دولة الإمارات العربية المتحدة كعضو في محكمة العدل الدولية، وقد بينت أن الحق للأطراف كدول فقط التقدم والمثول أمام المحكمة. ويبلغ عدد الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التي يحق لها ذلك ١٩١ دولة. وبينت المادة (٣٨) من القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية الوظائف المتعلقة بها^{٥٨}، وبناء على الفقرة الثانية من المادة نجد أن لدولة الحق بتقديم الدعوى لتنظرها محكمة العدل الدولية. حيث تشمل ولاية المحكمة جميع القضايا التي يعرضها عليها المتقاضون، كما تشمل جميع المسائل المنصوص عليها بصفة خاصة في ميثاق "الأمم المتحدة" أو في المعاهدات والاتفاقات المعمول بها^{٥٩}. وكما أن للدول التي هي أطراف في هذا النظام الأساسي أن تصرح، في أي وقت، بأنها بذات تصريحها هذا وبدون حاجة إلى اتفاق خاص. وقد تقر للمحكمة بولايتها الجبرية في نظر جميع المنازعات القانونية التي تقوم بينها وبين دولة تقبل الالتزام نفسه، متى كانت هذه المنازعات القانونية تتعلق بنوع التعويض المترتب على

^{٥٧} انظر المادة (٤٧) من الدستور الإماراتي لعام ١٩٧١.

^{٥٨} حيث ذكرت (١) - وظيفة المحكمة أن تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لأحكام القانون الدولي، وهي تطبق في هذا الشأن: (أ) الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترفاً بها صراحة من جانب الدول المتنازعة. (ب) العادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال. (ج) مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتمدنة. (د) أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم ويعتبر هذا أو ذلك مصدراً احتياطياً لقواعد القانون وذلك مع مراعاة أحكام المادة ٥٩، ٢ - لا يترتب على النص المتقدم ذكره أي إخلال بما للمحكمة من سلطة الفصل في القضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف متى وافق أطراف الدعوى على ذلك).

^{٥٩} المادة (٣٦) من القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

خرق التزام دولة ومدى هذا التعويض. وفي حالة قيام نزاع في شأن ولاية المحكمة تفصل المحكمة في هذا النزاع بقرار منها^{٦١}.

فهذا ما يدخل في الفضاء الهوائي وما يعد من اقليم الدولة، إلا أن التنظيم القانوني حدد مفهوم الفضاء الخارجي من غزو الفضاء عن طريق الاقمار الصناعية والصواريخ والمحطات الفضائية وما يتعلق بالأجرام السماوية. ووجدت بعض النظريات والمعايير الفقهية في تحديد الحد الفاصل بين الفضاء الخارجي والاقليم الجوي الخاضع لسيادة دولة ما^{٦٢}. وهذا من الموضوعات التي تعرض لها القانون الدولي العام. وقد جاءت الجمعية العامة باتفاقيتها مهتمة باستخدام الفضاء الخارجي ولم تكن دولة الإمارات العربية من ضمن الاعضاء^{٦٣}. وبناء عليه؛ يمكن أن تكون هي الأولى والأخيرة التي تحدد استخدام الفضاء للاستعمالات السلمية^{٦٤}. ولكن الأوجب أن تستمر الاتفاقيات وأن تدخل أيضا موضوعات التعويض عن الأضرار التي تمس الفضاء الخارجي بداية وإقليم الدول في حالة وقوع ضرر ما.

^{٦٠} المرجع السابق.

^{٦١} انظر: د. عبد القادر الفار. القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. القاهرة. ٢٠٠٨. ص ٢٨٢ - ٢٨٥.

^{٦٢} وفقا لقرارات الجمعية العامة ١٤٧٢ ألف (د-١٤) (١٢) المؤرخ كانون الأول / ديسمبر ١٩٥٩ و ١٧٢١ هـ (د-١٦) (٢٠) المؤرخ كانون الأول / ديسمبر ١٩٦١ و ٣١٨٢) د-٢٨ (١٨) المؤرخ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٣ و ١٩٦/٣٢ بء المؤرخ ٢٠ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٧ و ١٦/٣٥ المؤرخ ٣ تشرين الثاني / نوفمبر ١٠ المؤرخ ٥٦/٥١ و ١٩٩٤ ديسمبر / الأول كانون ٩ المؤرخ ٤٩/٣٣ و ١٩٨٠ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠١ و ١١٦/٥٧ ١١ المؤرخ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٢ ومقررها ٣١٥/٤٥ المؤرخ ١١ كانون الأول / ديسمبر ١٩٩٠ تألفت لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية من الدول الأعضاء ال ٦٥.

^{٦٣} لاحظت لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية أن برنامج الأمم المتحدة للتطبيقات الفضائية شارك في رعاية الفريق المعني بأبحاث الفضاء في ال بلدان النامية، الذي عقد في الدورة الرابعة والثلاثين للجمعية العلمية للجنة أبحاث الفضاء أثناء انعقاد المؤتمر العالمي للفضاء في هيوستن، تكساس، الولايات المتحدة، من ١٠ إلى ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢.

الخاتمة

نخلص مما سبق أن المسؤولية هي مسؤولية داخلية للدولة ذاتها عن الاضرار التي تسببها المركبات أو الأجسام الفضائية والتي تمس إقليمها وسكانها وهذا بالرجوع إلى القواعد العامة لأحكام القانون الخاص بدولة الإمارات العربية المتحدة في تعويض الضرر من قانون المعاملات المدنية. وهنا نجد أن القانون الإماراتي حدد مفاهيم ومصطلحات التعويض وأسسه بالإضافة إلى المسؤولية المدنية على المتسبب. أو تكون مسؤولية دولية عن الأضرار الراجعة إلى المركبات أو الأجسام الفضائية سواء في استكشاف الفضاء الخارجي أو استعماله للأغراض السلمية. وهنا تكمن أهمية البحث بتحديد الضرر والمسبب للضرر من حيث هويته وما إذا كان مصدره داخلي أو خارجي.

النتائج والتوصيات

لذا فإن الواجب هو اتخاذ التدابير الاحترازية مما تحدثه المركبات الفضائية من أضرار، وهي واجب على الدول والمؤسسات الدولية مشتركة بين الحكومات والدول كاتفاق بين دولتين أو أكثر بإطلاق الأجسام والمركبات الفضائية. لذا كان من الواجب كذلك وضع قواعد وأحكام دولية فعالة تتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الأجسام والمركبات فضائية، لتعويض المتضررين من جراء ما سببته المركبات على الافراد أو الجماعات، على دولة أو أكثر. وهذه القواعد القانونية هي التي تؤمن حقوق المتضررين. وبتنفيذ الحكم الصادر لمن هو في مصلحته.

لذا نعتقد أن وجود نظام قانوني يحكم المسؤولية الناشئة عن سقوط المركبات الفضائية هو خطوة لا بد من اتخاذها وتنفيذها نظرا لأهميتها على الصعيد الوطني والدولي. وبالحكم بالمسؤولية على المتسبب وتوضيح ارتباط المكان الذي لحقه الضرر والأطراف المسؤولة كذلك عن الضرر واختلاف أحكامه عن القواعد العامة. ومن ذلك فإن المتضرر يثبت وجود اضرار اصابته من اثر السقوط فأصاب حقا ماليا أو مصلحة مالية، اي قام بإثبات الضرر للقاضي اذ يقع عبء الإثبات على من يدعيه وذلك وفقا لما تقضي به القاعدة العامة من أن المدعي هو المكلف بإثبات ما يدعيه " البيئة على من ادعى " وإثبات الضرر أو نفيه من الأمور الواقعية التي تقدرها محكمة الموضوع

ولا رقابة فيها للمحكمة العليا. ولكن الأهم أيضا إن انتفاء العلاقة السببية في سقوط المركبة على دولة ما، ليس بنفس المعنى الذي نعرفه في القواعد العامة.

فالمكان الذي وقع به الضرر إما أن يكون سطح الأرض والغلاف الجوي الداخلي كأن يحدث سقوط المركبة الفضائية تابعة لدولة أو أكثر من دولة. أو مكان آخر غير سطح الأرض وهو الغلاف الجوي الخارجي الذي تتعدم به الجاذبية، وهذا ما يدخل فيه اشكالية تحديد وإثبات مصدر الضرر ومن هو المتسبب بالضرر والمسؤول عنه وبالتالي يحكمه القانون الدولي العام في هذه الحالة. وعلى جميع الأحوال يجب تحديد أطراف العلاقة ومن الممكن أن تكون دولة ثالثة. وتكون المسؤولية تضامنية بين الدول المتسببة، أو مقتصرة على دولة دون أخرى كإطلاق جسم فضائي تابع لأكثر من دولة، ويتسبب بإحداث ضرر لدولة أخرى فتكون المسؤولية تضامنية عن كل ضرر بالتعويض للطرف المضرور.

تعتبر الإجراءات والمحكمة المختصة من الموضوعات المهمة ولها بالغ الاهتمام، إلا أن الأهم هو إيجاد دراسة موضوعية تحكم هذا الإطار بما يحدد المسؤولية بداية والإطار القانوني لها ومن ثم الأحكام اللازمة لتحقيق ذلك، مثل المسؤولية المشتركة، التضامن بالتعويض، إثبات الضرر الكلي والجزئي، النطاق القانوني والفضائي لتحقيق المسؤولية، وأيضا سلطة القاضي التقديرية بتعويض الضرر، إجراءات التقاضي والمحكمة المختصة بالنظر في الدعاوى المدنية ومسألة التقادم، وأخيرا تنفيذ الحكم القضائي.... الخ

وقد يتقدم البعض باقتراح آخر عدا عن السابق وهو بأن يكون التعويض عن المسؤولية المدنية بتقديم طلب إلى أجهزة الدولة القضائية والإدارية للبلد التي أطلقت المركبة لترفع الدعوى ضدها. ولكن هذا لا يعتبر مجديا وقد لا يكون منطقيا أيضا بان يكون الخصم هو الحكم، أي أن تتقدم دولة متضررة إلى الدولة التي أحدثت الضرر بالنظر في نزاع بينهما وبإصدار حكم يدين الدولة المتسببة للضرر، فهي لا تحكم على نفسها بتعويض المضرور.

ومما يجدر الاهتمام به وما لا يستهان به، هو أحكام القانون الدولي ولمبادئ العدالة والإنصاف، التي تركز على الاتفاقيات الدولية التي من شأنها أن تقوم باتفاق معين يشمل التعويض عن الضرر، وقد توجد اتفاقات تحكيمية بين الدول تحدد أطراف التحكيم ولجانته وكذلك القانون الواجب التطبيق. ولا اشك بقدرات دولة الامارات أن تكون سباقة بوضع إطار قانوني يحدد الحماية القانونية الداخلية والدولية لسقوط المركبات الفضائية.

المراجع

المراجع العربية

١. د. احمد حشمت ابو ستيت. نظرية الالتزام. مصادر الالتزام. ط٢. سنة ١٩٥٤.
٢. د. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٨٧.
٣. د. جلال علي العدوي، أصول الالتزامات، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧.
٤. د. حسن علي الذنون، أصول الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٩٧.
٥. د. سعيد عبدالسلام. التعويض عن ضرر النفس في القانون الوضعي والفقہ الإسلامي والدول العربية. الطبعة الأولى. ١٩٩٠. مؤسسة شباب الجامعة. الإسكندرية مصر.
٦. د. شفيق شحاته. النظرية العامة للالتزامات في الشريعة الإسلامية. ج١. طبعة الاعتماد بمصر. ١٩٣٦.
٧. د. الشهابي الشرقاوي. مصادر الالتزام غير الإرادية. الافاق المشرقة ناشرون. الامارات العربية المتحدة. ط٢. ٢٠١٣.
٨. د. عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في شرح القانون المدني ج١. القاهرة. ١٩٥٠.
٩. د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦.
١٠. د. عبد القادر الفار. القانون الدولي العام. دار النهضة العربية. القاهرة. ٢٠٠٨.
١١. د. عدنان سرحان. الضرر. جامعة الشارقة. كلية القانون. ٢٠١٢.
١٢. د. محمد بن عبدالله بن محمد المرزوقي. مسؤولية المرء عن الضرر الناتج من تقصيره. الطبعة الأولى ٢٠٠٩. الشبكة العربية للأبحاث. بيروت لبنان.

١٣. د. منذر الفضل. الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العراق. المجلد السادس العدد ١، ١٩٨٧.

المراجع الأجنبية

1. Alexandre Boyer. antennes. institut national des sciences appliquées de Toulouse. 5ème année réseau et télécom. octob.2011. p11s.
2. Baudry-Lacantinnerie et Barde، les obligations. tome II، no 1304 ;
3. BOMPAKA NKEYI, Droit civil les obligations, Cours inédit, G3, F.D, UNIKIS, 2007-2008.
4. Ch. Broche, "la notion juridique de dommage en droit de la responsabilité civile extracontractuelle", thèse 2010, Université de Grenoble.
5. François Chabas, L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation, thèse, UNIVERSITE DU MAINE Faculté de Droit et des Sciences Economiques du Mans.2003.
6. H. et L. Mazeaud, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, tome 2, 4e éd:
7. J. Français, De la distinction entre l'obligation solidaire et l'obligation in solidum, thèse Paris. 1936.
8. KALONGO MBIKAYI, Droit Civil des Obligations, notes de Cours, ULPGL/UNIKIN, 1994.
9. Laurent, Principe de droit civil, tome II, ١٩٩4.
10. Marshall Cavendish. Inventors and inventions. Library of congress cataloging in publication Data. 2008.
11. MAZEAUD ET TUNC ; Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle, T.I, 5e éd. Paris Montchrestien, 1957.
12. MIGNO Marc, Les obligations solidaires et les obligations in solidum en droit privé français, Dalloz, thèse 2002.
13. NONGU EKOBONDE, Jean-Pierre, De la responsabilité civile en droit positif congolais: cas des dommages causés par des fous à

travers la ville de Kisangani, TFC inédit, G3, F.D, UNIKIS, 2006-2007.

14.Ph. Malaurie, L. Aynès et Ph. Stoffel-Munik, Droit civil, les obligations, Defrénois, 2004.

15.TOULEMON et MOORE, le préjudice corporel et moral en droit commun, Paris, Sirey, 1968.

أحكام المحاكم

العربية:

١. -اتحادية عليا، الطعن ١٠٤ مدني لسنة ٢٣ قضائية في ٣٠/٩/٢٠٠١، مجموعة أحكام المحكمة الاتحادية، س٢٣/٢٠٠١، المبدأ ٢١٧. ص ١٤٥٧.
٢. -تميز دبي طعن رقم ٤٣ لسنة ٢٠٠٨ بجلسة رقم ٢٥/٠٥/٢٠٠٨ مجموعة الأحكام. عدد ١٩. ج١. رقم ١٤٩.
٣. -تميز دبي طعن رقم ٤٣٨ لسنة ٢٠٠٣ بجلسة رقم ١٠/٠٤/٢٠٠٤ مجموعة الأحكام. عدد ١٥. ج١. ص ٧٢٨.
٤. -تميز دبي في الطعن رقم ١٦٢ لسنة ٢٠٠٥ مدني. مجموعة الأحكام. عدد ١٦. ج٢. ص ١٩٥٢.
٥. -تميز دبي. الطعن ٤٣٣ لسنة ١٩٩٤/حقوق في ٧/٥/١٩٩٥، مجلة أحكام المحكمة، س١٩٩٥، المبدأ ٦٩، ص ٤٠٧.
٦. -حكم محكمة التمييز العراقية ٣٣٩ مدنية أولى - ١٩٧٥ في ١٢/١١/١٩٧٥ مجموعة الأحكام العدلية العدد ٧ السنة السادسة، ص ٢٢ عام ١٩٧٥.
٧. -المحكمة الاتحادية العليا بطعن رقم ٦٢١ لسنة ٢٣ ق. جلسة ٢٧/٠٦/١٠٠٤. في مجموعة الأحكام. العدد الثالث. رقم ٢٠٩.
٨. -نقض مدني في ١٣ مايو سنة ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض السنة ١٦ رقم ٩٣ ص ٥٧٠.

الفرنسية:

1. -Cass. Civ Aix، 11 janvier 1873، D. 1874.2.68 ; Angers، 10 mars 1875، D. 1876.2.14 ;
2. -Cass. Civ.، 10 novembre 1897، D. 1898.1.310 ; Paris، 7 avril 1898، D. 1898. 2. 501 ;
3. -Cass. Civ.، 11 juillet 1826، D. 1826.1.424، S. 1826.1.138 ;
4. -Cass. Civ.، 11 juillet 1892، D.، 1894.1.561 ;
5. -Cass. Civ.، 12 février 1879، D. 1879.1.281 ;
6. -Cass. Civ.، 15 juillet 1895، D. 1896.1.31 ;
7. -Cass. Civ.، 22 juillet 1892، D. 1892.1.335
8. -Cass. Civ.، 24 janvier 1898، D. 1899.1.109.
9. -Cass. Civ.، 3 mai 1827، S. 1827.1.435، D. 1827.1.230 ; Caen، 23 mai 1873، D. 1875.2.41;
- 10.-Cass. Civ.، 31 mars 1896، D. 1897. 1. 21 ;
- 11.-Cass. Civ.، 6 février 1883، D. 1883.1.451 ; Douai، 4 mai 1891، D. 1893.2.39

القوانين:

- قانون المعاملات المدنية الإماراتي
- القانون المدني الفرنسي
- قانون حماية البيئة الإماراتي
- القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية
- الجمعية العامة عام ١٩٧١ في ٢٩ نوفمبر واتفاقية المسؤولية الدولية عن الاضرار التي تلحق الغير والتي تنتسب عن مركبات الفضاء التابعة لها