

مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة عن الأضرار التي تلحقها بالغير

Responsibility of Drone's Operator On Resulted Damages to Others

الباحثة: سجا جواد كاظم

كلية القانون - الجامعة المستنصرية
saja.jawad1994@gmail.com

أ.م.د. سهام سواي طعمة

كلية القانون - الجامعة المستنصرية
sahamaltaie@gmail.com

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٣/٨/٥

تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٣/١١/١٢

الملخص

قدمت منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو)، العديد من التفسيرات من خلال المؤتمرات والدورات التي عقدتها، بغية لأدماج القواعد القانونية التي تحكم الطيران التقليدي، بتلك التي تحكم الطيران غير المأهول، بما في ذلك القواعد الواردة في كل من إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ المتعلقة بالمصالح الجوية، وإتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، فتكمن الإشكالية هنا في البحث عن مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة فيما يتعلق بالأضرار التي تلحقها بالغير، في كل من الإتفاقيات الدولية وبعض القوانين المنظمة للوضع القانوني للطائرات بدون طيار، مع تحليل الوضع التشريعي في العراق وبيان مدى كفايته لتغطية المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تلحقها الطائرات المسيرة في العراق. وفي ضوء ما تقدم تم تقسيم البحث إلى مبحثين بينا في المبحث الأول تعريف مشغل الطائرة المسيرة، وتم تحديد طبيعة مسؤوليته، وسطنا الضوء في المبحث الثاني على النطاق المادي والمكاني والزمني لمسؤولية مشغل الطائرة المسيرة، وتوصلنا في ختام البحث إلى بعض النتائج وتم اقتراح بعض الحلول لمعالجة المشاكل التي من الممكن أن يثيرها استخدام الطائرة المسيرة في العراق.

الكلمات المفتاحية: الطائرة، الأضرار، التجارة.

Abstract:

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has provided many different interpretations during the conferences and sessions held by it to mix the legal rules organized by traditional aviation with unmanned aviation, including the regulations of the air interests stated in Chicago Convention in 1944, Rome Convention in 1952 and Montreal Convention in 2009.

The problem of the research lies in the responsibility of the drone's operator on the damages resulting by him to the others according to the international conventions and the organized laws to the drones, bringing together the analysis of the legislative status in Iraq and the sufficiency to cover the responsibility by the damages that may be resulted from the drones in Iraq.



In the light of what is mentioned above, the research is divided into two chapters. The first chapter deals with the definition of the drone's operator and the determination of the nature of responsibility. The second chapter highlights the time, place, and materialistic scope of the responsibility of the drone's operator.

Finally, some results are concluded, and some solutions are concluded to solve the problems that may be instigated by the use of drones in Iraq.

Keywords: plane, damage, trade

المقدمة

أولاً: موضوع البحث

عن استخدامهما. ويتجلى مفهوم المسؤولية التزام شخص بتعويض الأضرار التي أصابت الغير، وتقوم المسؤولية حين يخل الشخص بما ألتزم به تجاه الغير قانوناً او اتفاقاً، حيث جاء في المادة ٢٠٤ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل "كل تعد يصيب الغير بأي ضرر ... يستلزم التعويض".

ثانياً: أشكالية الموضوع

تكمن المشكلة الأساسية في عدم وجود تنظيم قانوني في العراق يغطي مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة عن الأضرار التي تلحقها بالغير، في الوقت الذي يتزايد فيه استخدامها بشكل مستمر، وقد تتبع الشركات العراقية خطى الشركات الكبرى في العالم وتستخدمها في شتى المجالات.

ثالثاً: تساؤلات الدراسة

هل أن الوضع التشريعي في العراق كافي لتغطية مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة ام يجب ان يصدر قانون خاص ينظم احكام مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة؟

ما هو التكليف القانوني للطائرة المسيرة فهل هي طائرة بالمعنى التقليدي أم لا؟ لكي يتسنى لنا بيان القواعد القانونية التي تحكم مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة؟

إن التطور الحاصل في ميدان الطائرات المسيرة أدى إلى انتشار استخدامها في شتى المجالات، ولا سيما في المجال التجاري، ونظراً لما تتمتع به هذه الطائرات من مزايا فلعل أهم ما يميز الطائرات المسيرة عن غيرها من أنواع الطائرات، هو أن الطائرات المسيرة هي طائرات تطير بدون شخص على متنها، لذلك فأن الحوادث المحتملة لها أن تصطدم بالأشخاص والأموال على سطح الأرض، أو إن تسبب أضرار للغير على سطح الأرض، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع نسبة المخاطر الناتجة عن استخدام هذا النوع من الطائرات، أذ نتج عن استخدامها عدة آثار سلبية من شأنها إن تعرض أموال وأرواح الأفراد وحياتهم إلى الخطر، لذلك أتجهت المنظمات الدولية وفي مقدمتها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى حث الدول لتنظيم الوضع القانوني لهذه الطائرات، وبالفعل قامت أكثر من ثلاثين دولة خلال السنوات الأخيرة إلى تنظيم الوضع القانوني لهذه الطائرات كالولايات المتحدة الأمريكية والصين واليابان وأستراليا والامارات العربية وقطر والكويت.

وفي ضوء ما ذكر لابد من اشارة مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة، وذلك لجبر الأضرار الناتجة

طيار على متنها، وتشمل الطائرة الموجهة بالعين المجردة، والطائرة الموجهة عن بعد، والطائرة المسيرة ذاتياً^(٢)، وأخضعها لسلطة الهيئة العامة للطيران المدني، حيث جاء في المادة (٥) من قانون الطائرات بدون طيار الإماراتي رقم ٤ لسنة ٢٠٢٠ "لغايات هذا القانون، تتولى الهيئة الإشراف على تطبيق أحكامه، وتنظيم عمليات التشغيل، والأنشطة المرتبطة، بما يتفق مع التشريعات الاتحادية، والمعاهدات والاتفاقيات التي تكون الدولة طرفاً فيها أو منظمة إليها..."^(٣)، وما يؤيد كلامنا أن المشرع الإماراتي قد أخضع التاكسي الطائرة إلى سلطة هيئة المواصلات ولم يخضعه لسلطة هيئة الطيران المدني، على الرغم من أن التاكسي الطائر يقترب من الطائرة المسيرة من حيث الغرض وآلية القيادة إلا أن المشرع الإماراتي قد استثنى خضوعه لسلطة هيئة الطيران المدني كما بينا في موضع سابق.

وقد حسم المشرع القطري الأمر حيث جاء في المادة الأولى من القانون القطري رقم (١٥) لسنة ٢٠٠٢ "الطائرة بدون طيار هي طائرة يتم تشغيلها أو تصميمها للتشغيل بدون طيار على متنها"، وأكد تعريفها في اللائحة الصادرة عن هيئة الطيران المدني رقم (٥) لسنة ٢٠١٧، بشأن انظمة الطائرات بدون طيار، ويتضح من التعريف أن المشرع القطري عد الطائرات بدون طيار من قبيل الطائرات التي تخضع إلى قانون الطيران المدني ولسلطة الهيئة العامة للطيران حيث عرف الطائرة بدون طيار في قانون الطيران المدني وأكد تعريفها باللائحة الخاصة بالطائرات بدون طيار، ووضع المشرع القطري تعريفاً خالياً للطائرة بدون طيار التي تعد لعباً للأطفال أي تلك التي تستخدم كلعب للأطفال تحت سن (١٤).^(٤) وحسناً فعل المشرع القطري حين لم يسبغ صفة الطائرة على الطائرة بدون طيار المستخدمة كلعب للأطفال.

من الذي تثبت له صفة مشغل الطائرة المسيرة؟ وماهي طبيعة مسؤولية المشغل عن الأضرار التي تلحقها الطائرة المسيرة بالغير؟ وما هو الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية؟

ما هو نطاق مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة؟

رابعاً: منهجية البحث

في ضوء إشكالية البحث سنتبع المنهج المقارن، وسنقارن مع اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧ القطرية بشأن الطائرات بدون طيار، وقانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠ الإماراتي بشأن الطائرات بدون طيار، مع بيان الوضع التشريعي في العراق.

خامساً: هيكلية البحث

بغية للإمام بموضوع البحث سنقسم البحث كالاتي:
المبحث الأول: التعريف مشغل الطائرة المسيرة وطبيعة مسؤوليته.

المطلب الأول: تعريف مشغل الطائرة المسيرة.

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة.

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة.

المطلب الأول: النطاق المادي للمسؤولية.

المطلب الثاني: النطاق المكاني والزمني للمسؤولية.

المبحث الأول

التعريف مشغل الطائرة المسيرة وطبيعة مسؤوليته

كيفت منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو) الطائرات المسيرة بإنها طائرات بالمعنى القانوني للكلمة، الأمر الذي يجعلها تدخل في نطاق تطبيق إتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩^(١)، اما عن موقف القوانين المقارنة نجد ان المشرع الإماراتي عد الطائرات بدون طيار من قبيل الطائرات عندما عرف الطائرة بدون طيار بأنها " طائرة تحلق في الجو دون وجود



١/٢ من إتفاقية روما والتي تقضي " الالتزام بتعويض الضرر على السطح يقع على عاتق مشغل الطائرة"، اما بالنسبة لإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ فقد جاء في المادة (٣) منها "يجب أن يتحمل مشغل الطائرة مسؤولية تعويض الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة بشرط إن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران"، ويبدو مما تقدم إن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة المسيرة بالغير على سطح الأرض تقع على عاتق مشغل الطائرة المسيرة، فيثار التساؤل هنا من الذي تثبت له صفة مشغل الطائرة المسيرة؟ وهذا ما سنتولى بيانه في المطلب الأول. وماهي طبيعة مسؤوليته؟ وهذا ما سنبينه في المطلب الثاني.

المطلب الأول

تعريف مشغل الطائرة المسيرة

اهتمت الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بتعريف مشغل الطائرة، وذلك لأهمية هذا التعريف، والتي تتمثل بتحديد مركزه القانوني وما يفرض عليه من التزامات، وتمييزه عن غيره من اشخاص الملاحة الجوية، وفي ضوء ما ذكر سنبيين تعريف مشغل الطائرة المسيرة وفقاً للإتفاقيات الدولية بالفرع الأول، وتعريفه في القوانين المقارنة في الفرع الثاني.

الفرع الأول

تعريف مشغل الطائرة المسيرة في ضوء الإتفاقيات الدولية
سبق وإن بينا أن المسؤولية المالية فيما يتعلق بالأضرار التي تسببها الطائرة المسيرة بالغير، تحكمها القواعد القانونية الواردة في إتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، ويعتبر مشغل للطائرة وفقاً لإتفاقية روما ١٩٥٢، الشخص الذي يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، ويعد مشغل للطائرة من أستعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم

وعن موقف المشرع العراقي فقد أشار للطائرة بدون طيار من خلال نص المادة (٧٩) من قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة (١٩٧٤)، إلا أن النص المذكور قد خص الطائرات بدون طيار الأجنبية ولم يسمح لها بالمرور أو التحليق فوق اقليم الدولة إلا بتصريح من سلطات الطيران المدني، معنى ذلك أن المشرع العراقي قد عد الطائرات بدون طيار من قبيل الطائرات واخضعها إلى سلطة الطيران المدني، إلا إنه لم يرد تعريف للطائرة المسيرة في حين جاء وعرف الطائرة في الفقرة (٦) من المادة (١) في قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، ونلاحظ من إيراده لتعريف الطائرة أنه وسع من مفهوم الطائرة لتشمل أي مركبة هوائية بأستطاعتها التحليق والبقاء في الجو من ردود فعل الهواء، على أن لا تكون ردود فعل الهواء منعكسة من سطح الأرض، لتشمل المناطيد والطائرات الشرعية بالإضافة إلى الطائرات ذات الأجنحة الثابتة، وأن أستعمال المشرع عبارة "وما الى ذلك" يعني أن المشرع قد جعل الباب مفتوحاً للطائرات التي ممكن أن تستحدث في المستقبل، وبما إن الطائرة المسيرة لها القدرة على التحليق والبقاء في الجو^(٥) فيمكن أن تتدرج تحت اطار التعريف الوارد في قانون الطيران المدني العراقي، وإذا ما اردنا تعريف الطائرة المسيرة يمكننا القول بإنها "طائرة بدون طيار على متنها يتم التحكم بها لاسلكياً أو مبرمجة مسبقاً"، ونستخلص من مجمل ما ذكر أن الطائرة المسيرة هي طائرة بالمعنى القانوني للكلمة، الأمر الذي يجعلها تتدرج في نطاق إتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.

وتطبيقاً لذلك نجد أن إتفاقية روما قد ألفت المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة بالغير على عاتق مشغل الطائرة، وهذا ما جاءت به المادة

اعتبرت المسؤولية هنا تضامنية بين المشغل والمستعمل الغير شرعي أو المستعمل المؤقت.

اما بالنسبة لإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ فقد جاء في الفقرة (و) من المادة الأولى من الإتفاقيتين المزكوتين "مشغل الطائرة يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة، بشرط أنه إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلاً للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم ام لم يكن كذلك" ويتضح من نص المادة سالفة الذكر أن المشغل هو الشخص الذي يتولى تشغيل الطائرة، إلا أنه إذا كان هناك شخص له حق الادارة الملاحية للطائرة، أو كانت الطائرة تحت سيطرة شخص ما استمد حقه في السيطرة على الطائرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة من قبل المشغل عد الشخص الأول مشغلاً لها.

فالمشغل وفقاً لما ورد اعلاه لا يخلو عن أحد الفرضيتين اما أن يكون ١- الشخص الذي يشغل الطائرة المسيرة اثناء وقوع الضرر ٢- او الشخص الذي استمد منه الحق في استعمال الطائرة المسيرة بشرط ان يكون هذا الشخص قد احتفظ لنفسه بحق الإدارة الملاحية.

ونلاحظ أن هذا التعريف مماثل وليس مطابق لما جاء في المادة ٢/٢ من إتفاقية روما سالفة الذكر، وعند المقارنة بين نصوص إتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، نجد إنه غاب في تعريف المشغل في الإتفاقيتين المذكورتين وعلى نقيض إتفاقية روما افتراض أن المالك المسجل هو المشغل،

سواء أكان داخلاً ام غير داخل في نطاق اختصاصاتهم، فيعتبر ايضاً مشغلاً للطائرة من احتفظ لنفسه بحق السيطرة الملاحية على الطائرة، حتى في الحالة التي يمنحه شخص آخر حق استعمال الطائرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة ووفقاً للمادة ٢/٢ من الإتفاقية سالفة الذكر^(٦)، و"يعتبر المالك المقيد باسمه الطائرة أنه المستغل لها ومن ثم يكون مسؤولاً مالم يقيم الدليل خلال اجراءات تحديد مسؤوليته أن شخصاً غيره هو المستغل..."، وإن كانت نصوص المواد تطبق في حالة استغلال الطائرة التقليدية فإنه من الممكن تطبيقها على الطائرات المسيرة فمشغل الطائرة المسيرة وفقاً لنصوص المواد أعلاه لا يخلو من أحد الاحتمالات :

أ- المالك المقيدة باسمه الطائرة المسيرة
ب- الشخص الذي يقيم المالك الدليل على انه يستخدم الطائرة المسيرة عن عند وقوع الضرر
ت- الشخص الذي تثبت له حق الادارة الملاحية للطائرة وبعبارة اخرى الشخص الذي له حق السيطرة على الطائرة ويترتب على ذلك فأن كل ممن ذكرو يثبت له صفة المشغل الجوي، وبالتالي تتحقق مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها الطائرة المسيرة بالغير ما لم يثبت خلاف ذلك، وفي الحالة التي يقوم فيها شخصان او أكثر من مشغلي الطائرة المسيرة في التشارك في المكونات اللازمة لنظام هذه الطائرات المسيرة، فأن المالك المسجل للطائرة المسيرة هو من تثبت له صفة المستثمر مالم يثبت خلال اجراءات تحديد المسؤولية أن شخصاً غيره هو المستغل، وذلك استناداً لنص المادة ٣/٢ من إتفاقية روما ١٩٥٢، وتجدر الاشارة في حالة الاستعمال الغير شرعي^(٧) أو الاستعمال المؤقت للطائرة^(٨) تكون المسؤولية تضامنية، فأن إتفاقية روما



ويتضح من نص المشرع القطري إنه يقع على عاتق المشغل المسؤولية الناتجة عن أضرار تشغيل الطائرات بدون طيار، كما وعرف المشغل بأنه: "أي شخص طبيعي أو معنوي يشغل أو ينوب عنه في تشغيل الطائرة بدون طيار، سواء لأغراض ترفيهية أو غير ترفيهية أو اغراض تجارية"^(١٢). نستخلص من نص المشرع القطري، إن المشغل هو من يتولى تشغيل الطائرة، أو الشخص الذي ينوب عنه في تشغيل الطائرة، وقد عرف القانون الإماراتي رقم ٤ لسنة ٢٠٢٠ مشغل الطائرة بدون طيار "هو الشخص المصرح له من الهيئة للقيام بأي من عمليات التشغيل وفقاً لأحكام هذا القانون والقرارات الصادرة بموجبه". والواضح من تعريف المشرع الإماراتي أن المشغل هو الحاصل على تصريح من الهيئة بتشغيل الطائرة المسيرة.

ولم يرد تعريف للمشغل في قانون الطيران المدني العراقي، بل جاء المشرع وعرف المستثمر بأنه "الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان ذلك لحسابه او نيابة عن شخص آخر"^(١٣) ويلحظ أن المستثمر هنا اما ان يكون مالك الطائرة الذي يتولى استثمارها بتقديم خدمات النقل الجوي بمقابل وتخضع هيئة قيادتها وطاقمها لأوامره أو المستأجر الذي تولى استثمارها بشرط ان يخضع هيئة قيادتها لأوامره، ومن ثم لا ينطبق مفهوم المستثمر في حال استئجار الطائرة مع احتفاظ مالكا بتعيين هيئة القيادة إذ يعد مالكا مستثمر لها ولا ينطبق على المستأجر وصف المستثمر^(١٤).

ونلاحظ من موقف التشريعات الوطنية عند إيرادها لتعريف المشغل لم تتطرق لاحتمالية كون الطيار عن بعد هو الشخص المشغل للطائرة، وهذا الأمر خاص بالطيران المسير دون الطيران التقليدي،

ويرجع السبب في ذلك إلى أنتشار استئجار الطائرات في العصر الحاضر فأن اعتبار المالك مشغلاً لم يعد مقبولاً في الوقت الحاضر ازاء انتشار استئجار الطائرات^(٩)، ويثار التساؤل هنا في حالة وجود أكثر من مشغل لنظم الطائرة المسيرة على من تقع المسؤولية؟

في حالة وجود مشغل واحد لنظم الطائرات المسيرة فمن الطبيعي تسند المسؤولية إليه وبدون منازع، أما في حالة وجود أكثر من مشغل لنظم الطائرات المسيرة فأن التحقق من هوية المشغل تبقى مسألة واقع كما أن إتفاقية روما قد القت عبء الأثبات على المالك لكي يستطيع التخلص من المسؤولية، أي أن المالك يثبت أنه ليس هو المشغل، إلا أن اتفاقيتي مونتريال وفي ظل عدم اعتبار المالك هو المشغل للطائرة فأن عبء الاثبات يقع على عاتق المضرور، وبعبارة أخرى ان الطرف الثالث هو من يثبت صفة المشغل، وفي الحقيقة أن واضعو اتفاقيتي مونتريال راعوا مصلحة المالك وارادوا تخليص المالك من عبء الاثبات كما أن التحقق من كون الشخص مشغلاً للطائرة ام لا ليس بالأمر الصعب حيث توجد سجلات على متن الطائرة وكذلك في إدارة المطار التي تغلق منه الطائرة تحدد من هو المشغل للطائرة، أما بصدد الطائرات المسيرة ينطبق الأمر ذاته ففي كل محطة أرضية توجد سجلات تتحدد شخص المشغل للطائرة، الأمر الذي جعل اتفاقيتي مونتريال تستبعد افتراض المالك هو المشغل للطائرة^(١٠).

الفرع الثاني

تعريف مشغل الطائرة المسيرة في ضوء القوانين الوطنية
جاء في اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧ القطرية "يتحمل المشغل المسؤولية النهائية عن تشغيله"^(١١)،

على سطح الأرض بإنها مسؤولية تقصيرية وفقاً للأخلال بالتزام عام، وهو اتخاذ الحيطة والحذر في السلوك، وذلك لعدم وجود علاقة عقدية بين المسؤول عن الضرر والمضروب، فإذا ما أخل الشخص بالتزام العام عند استخدام الطائرات المسيرة، وترتب على إخلاله هذا ضرراً أصاب الغير تحققت مسؤوليته^(١٩).

وهذا ما أقرته إتفاقية روما (١٩٥٢) في نص المادة (٢٥) منها، عندما استبعدت الإتفاقية المذكورة من نطاق تطبيقها الأضرار التي تلحق بالغير والتي يرتبط فيها مشغل الطائرة والمضروب برابطة عقدية، حيث قضت المادة المذكورة من إتفاقية روما "١- لا تسري احكام هذه الإتفاقية على الاضرار التي تحدث على سطح الارض إذا كانت المسؤولية عن هذه الاضرار نظمها أما عقد بين من لحقه الضرر من جهة والمستغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر من جهة أخرى"، فالمسؤولية طبقاً لإتفاقية روما تتميز بميزتين: الأولى بإنها مسؤولية تقصيرية والثانية بإنها مسؤولية تضامنية^(٢٠)، ولما كانت المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة بالغير هي مسؤولية تقصيرية، وذلك لعدم وجود عقد بين مستثمر الطائرة وبين المضروب، ومن الجدير بالذكر أن المسؤولية غير العقدية قد تطورت، إذ شاعت في بادئ الأمر "فكرة الخطأ" كأساس للمسؤولية غير العقدية، ومن ثم ظهرت نظرية الخطأ المفترض، وفي الحقيقة ما هي إلا تطوير لفكرة الخطأ، واخيراً ظهرت "فكرة المخاطر وتحمل التبعة"^(٢١)، ويثار التساؤل هنا ماهي النظرية الأصلح لتكون أساساً لمسؤولية مستثمر الطائرة المسيرة؟

أقامت إتفاقية روما (١٩٥٢) أساس مسؤولية المشغل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة^(٢٢)،

فمن الممكن أن يكون المشغل هو الطيار عن بعد، ويمكن أن يكون الطيار عن بعد شخص آخر غير المشغل كما لو كان الطيار يعمل في شركة تقدم خدمات بطائرة بدون طيار ففي هذه الحالة تكتسب الشركة صفة المشغل الجوي، ويكتسب الشخص الذي يتحكم بالطائرة صفة الطيار عن بعد^(١٥)، وسبق وأن بينا إن أهم ما يميز الطائرات بدون طيار عن الطائرات التقليدية، هو عدم وجود الطيار "قائد الطائرة" على متن الطائرة، وقد عرف قانون الطيران المدني العراقي قائد الطائرة بأنه "الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران"^(١٦)، ويتضح من تعريف المشرع العراقي إن العبارات التي استخدمها المشرع واسعة، بحيث تشمل أي طيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة خلال فترة الطيران، وبالتالي فإن المشرع العراقي لم يحدد ما اذا كان قائد الطائرة على متنها، أو إنه يتحكم بها من محطة ارضية، ومن المعلوم أن الطائرة بدون طيار لا تستطيع التحليق في الجو بشكل كامل من تلقاء نفسها، بل لابد من وجود شخص يقوم بتوجيهها من الأرض، وهو ما يسمى بقائد الطائرة، فيتولى الأخير توجيه الطائرة من غرفة التوجيه الموجودة على سطح الأرض، كما ويقوم بالتحكم في حركة ومسار الطائرة من خلال الأشارات اللاسلكية، عبر اجهزة مخصصة لذلك^(١٧).

المطلب الثاني

طبيعة مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة

من المعلوم المسؤولية المدنية على نوعان، اما أن تكون مسؤولية عقدية ناشئة عن الأخلال بالتزام عقدي، أو مسؤولية تقصيرية ناشئة عن الأخلال بالتزام عام يفرضه القانون^(١٨)، وفي الحقيقة تتمثل المسؤولية المدنية في الحوادث التي تسبب بها الطائرات المسيرة



فوجد إن المشرع القطري والإماراتي قد أسس مسؤولية مشغل الطائرة على أساس الضرر وليس الخطأ، وفي ما يتعلق بموقف المشرع القطري نجد في اللائحة رقم (٥) لسنة (٢٠١٧) من المشرع القطري قد قسم الطائرات بدون طيار بحسب أنواعها إلى فئات، على أساس الحجم والحمولة ونسبة الخطورة، التي تلحقها الطائرات بدون طيار بالغير على سطح الأرض، ففي ما يتعلق بمسؤولية مشغل الطائرة بدون طيار من الفئة (A) فقد نصت اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧ وتحت عنوان مسؤولية المشغل " يتحمل المشغل المسؤولية النهائية عن تشغيل هذا التحرك العاجل"^(٢٣)، وذات الأمر بالنسبة لمشغل الطائرة بدون طيار من الفئة (B) حيث جاء في اللائحة سالف الذكر "يتحمل المشغل المسؤولية النهائية عن تشغيله"^(٢٤)، ويتضح من ذلك أن المشرع القطري قد أقام مسؤولية مشغل الطائرة بدون طيار من الفئة (A-B) على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة"، بمعنى إن المسؤولية هنا مسؤولية موضوعية قائمة على الضرر وليس الخطأ، أما بالنسبة للفئة (C) فلم يرد نص في اللائحة المذكورة يتعلق بمسؤولية مشغل الطائرة بدون طيار من الفئة (C)، ومع ذلك نرى إنه من الممكن الاستعانة بنص المادة التاسعة من اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧ حيث قضت الفقرة الأولى منها " من حيث المبدأ، تنطبق نفس القواعد والعمليات المطبقة على الطيران المأهول على عمليات الطائرات بدون طيار من الفئة (C)" ومن هنا يتضح لنا إن المشرع القطري قد أخضع العمليات المتعلقة بالطائرات بدون طيار من الفئة (C) إلى ذات القواعد التي تحكم الطائرات التقليدية (المأهولة) والتي نص عليها قانون الطيران المدني القطري، وبالرجوع إلى نص المادة

وهذا ما جاءت به المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة "لكل من أصابه الضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها ولا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع أو إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في الحيز الجوي وفقاً لقواعد المرور الجوية المعمول بها".

وعن موقف اتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) فوجد في نص الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الإتفاقيات المذكورة بقولها " يجب أن يتحمل مشغل الطائرة مسؤولية التعويض عن الضرر داخل نطاق هذه الاتفاقية بشرط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران"، نستخلص من نص المادة سالف الذكر إن أساس المسؤولية في ضوء اتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) قائم على فكرة "المخاطر وتحمل التبعة"، أي إن كل من الإتفاقيات المذكورة أقامت مسؤولية مستثمر الطائرة على أساس الضرر دون الاعتداد بوجود خطأ ام عدم وجوده، كما إنها عدت مسؤولية المستثمر مسؤولية موضوعية، ويلحظ إن الاتفاقية لم تعدل على أساس المسؤولية الوارد في إتفاقية روما ١٩٥٢. وإذا ما أردنا تطبيق ذلك على النقل بالطائرات المسيرة، فتكون مسؤولية مستثمر الطائرة المسيرة عن الأضرار التي تتسبب بها الطائرة للأطراف الثالثة، مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وترتيباً على ذلك فإن مستثمر الطائرة المسيرة لا يستطيع دفع المسؤولية عنه إلاّ بأثبات خطأ المضرور ذاته.

وبالعودة إلى موقف القوانين المقارنة فقد تبنت فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس للمسؤولية فيما يتعلق بالأضرار التي تسببها الطائرة المسيرة بالغير،

لسنة (١٩٥١) المعدل، جعل من الخطأ المفترض قرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها وهذا ما نصت عليه المادة (٢٣١) من القانون سالف الذكر والتي تقضي: "كل من كان تحت تصرفه الآت ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر مالم يثبت إنه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر هذا مع عدم الأخلال بما يرد في ذلك من احكام خاصة". وعليه فإن قوام هذه المسؤولية وفقاً للقانون المدني هو الخطأ في الحراسة والتي اقتبسها المشرع العراقي من الفقه الغربي من خلال القانون المدني المصري^(٢٧).

وعند التدقيق في نص المادة (١٧٤) من قانون الطيران المدني العراقي "لكل من اصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حال طيران أو من شخص أو من شيء سقط عنها"، ويتضح من نص المادة المذكور أن مشغل الطائرة يعد مسؤولاً بمجرد وقوع ضرر على سطح الارض بغض النظر عن وجود خطأ أو عدم وجوده فالمسؤولية هنا لا تقوم على اساس الخطأ سواء كان ثابتاً أو مفترضاً وانما تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وبما أن هناك نص في قانون الطيران المدني العراقي ينظم هذه المسألة فإن أساس مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة هو فكرة المخاطر وتحمل التبعة وليس الخطأ المفترض، استناداً إلى نص (٢٣١) من القانون المدني بقولها " ... هذا مع عدم الأخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة"، فنص المادة (١٧٤) يعد حكماً خاصاً وما ورد في القانون المدني هي احكام عامة، ونستخلص من مجمل ما ذكر ان مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة عن الأضرار التي تلحقها بالغير، مسؤولية تقصيرية قوامها فكرة المخاطر وتحمل التبعة.

(٧٩) من قانون رقم (٥) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران المدني القطري المعدل والتي تقضي " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض، الحق في التعويض بمجرد ثبوت إن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها"، ويلاحظ من نص المادة المذكور إن المشرع القطري قد تأثر بموقف إتفاقية روما (١٩٥٢)، وجعل مسؤولية مستثمر الطائرة مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر وتحمل التبعة.

كما جاء في القانون الإماراتي رقم (٤) لسنة (٢٠٢٠) بشأن الطائرات بدون طيار في المادة (٤٠) منه "أ- يتحمل المتسبب بالضرر الناجم عن عمليات التشغيل والأنشطة المرتبطة مسؤولية التعويض عن الأضرار"، فيتضح من نص المادة اعلاه ان المسؤولية الناتجة عن الأضرار و المتعلقة بتشغيل الطائرة بدون طيار، قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وبالعودة لموقف المشرع العراقي وفي ظل الغياب التشريعي للطائرات بدون طيار، وبما أن الطائرات بوجه عام هي من قبيل الأشياء غير الحية، وبالتالي فإن مسؤولية المتسبب بالضرر تندرج تحت قواعد المسؤولية التقصيرية عن فعل الأشياء، وبما إن الطائرات المسيرة تعتبر من قبيل الآلات الميكانيكية والتي تتطلب حراستها عناية خاصة لتوقى ضررها فقد أسس البعض^(٢٥) مسؤولية مستثمر الطائرة المسيرة على أساس الخطأ المفترض، وفي الحقيقة إن هذه النظرية لا تعدو عن كونها تحوير لنظرية الخطأ، ومؤدى هذه النظرية أنه لا يقع على عاتق المضرور أثبات خطأ المدعى عليه، بل يفترض خطأه، إلا أن هذه القرينة في بعض القوانين غير قابلة لأثبات العكس^(٢٦). إلا أن القانون المدني العراقي رقم (٤٠)



المبحث الثاني

نطاق مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة

حددت إتفاقية روما (١٩٥٢) وإتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) شروط يجب تحققها لقيام مسؤولية المستثمر الجوي، وتتمثل هذه الشروط وتتمثل هذه الشروط، بالنطاق المادي للمسؤولية وهذا ما سنتولى بيانه في المطلب الأول، والنطاق المكاني وهذا ما سنبحثه في المطلب الثاني، واخيراً النطاق الزمني للمسؤولية وسنوضح ذلك في المطلب الثالث.

المطلب الأول

النطاق المادي لمسؤولية مشغل الطائرة المسيرة

نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من إتفاقية روما (١٩٥٢) " لكل من اصابه ضرر على سطح الأرض الحق في طلب التعويض بالتطبيق لأحكام هذ الإتفاقية ... ولا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع... " يتضح من النص المذكور إنه لكي تقوم مسؤولية مستثمر الطائرة المسيرة، لابد من وقوع حادث، وإن يؤدي إلى أصابة الغير بالضرر، وإن يكون الضرر نتيجة مباشرة للحادث بمعنى توفر العلاقة السببية بين الحادث الذي تسببت به الطائرة والضرر الذي لحق بالغير، وسنتولى بيان ذلك بالتفصيل خلال الفقرات التالية:

الفرع الأول: الحادث

أشارت إتفاقية روما (١٩٥٢) في (ف/١م) سألقة الذكر على إنه يشترط لتحقق مسؤولية مستثمر أن يكون الضرر نتيجة مباشرة عن الحادث، بمعنى إن الإتفاقية المذكورة تشترط وقوع حادث، إلا إنها من جانب آخر لم تبين المقصود بالحادث، ويلحظ أيضاً إنها استعملت لفظ الحادث على خلاف إتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) التي أستعملت لفظ الحادث، ويرى

جانب من الفقه^(٢٨) إلى وجوب التمييز بين الفظين المذكورين، فلفظ الحادث يعد أكثر شمولاً من لفظ الحادث، إذ أن مصطلح الحادث يتسع ليشمل جميع الأسباب التي من الممكن أن تؤدي الى وقوع الحادث سواء أكانت متعلقة بعملية النقل أم غير متعلقة به.

اما بشأن إتفاقية مونتريال المتعلقة بتعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة قد أشارت بالفقرة (ب) من المادة الأولى منها "يقع حدث عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضرراً غير نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع" ويتضح من النص المذكور إن الإتفاقية المذكورة لم تبين معنى الحادث حيث جاءت بعبارات عامة ولم تبين بشكل دقيق المقصود بالحادث، بينما حيث جاء في الفقرة (ب) من إتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة والنتائج عن التدخل غير المشروع بأن الحادث " هو اي ضرر ناتج عن أفعال التدخل غير المشروع ويشمل طائرة اثناء الطيران"^(٢٩)

ويلحظ من نص المادة المذكور أن إتفاقية مونتريال المتعلقة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة قد حددت المقصود بالحادث فقصرت الحادث على كل ضرر ناتج عن أفعال التدخل غير المشروع^(٣٠) متى ما كان نتيجة مباشرة عن نشاط طائرة وهي في حالة طيران، وقد عرفته المحكمة العليا الأمريكية بأنه " عبارة عن كل واقعة مفاجئة وغير متوقعة تؤدي الى أذى بدني أو خسارة مالية"^(٣١)

اما بشأن القوانين الوطنية نجد في قانون الطائرات بدون طيار الإماراتي رقم (٤) لسنة (٢٠٢٠) تعريفاً للحادث "هو الواقعة التي تحدث بسبب تشغيل الطائرة بدون طيار ويؤدي الى الحاق

الذي يلحق بالغير وهو أما أن يكون مادياً أو ادبياً ويراد بالضرر المادي ذلك الأذى الذي يلحق خسارة مالية بالمضرور فيؤدي إلى نقص في نمته المالية ويراد بالضرر الأدبي الذي يلحق شرف الإنسان وسمعته واعتباره ومركزه المالي".

ونجد إن الإتفاقيات الدولية قد استبعدت بعض الأضرار من نطاق تطبيقها، فيثار التساؤل هنا ماهي الأضرار التي تصلح للتعويض؟ وما هي الأضرار التي لا تصلح للتعويض؟ سنتولى الإجابة عن ذلك عبر الفقرات التالية:

١. الأضرار التي تصلح للتعويض:

فيما يتعلق بالأضرار التي تستوجب التعويض، فيرى جانب من الفقه^(٣٧) أن الأضرار التي تلحقها الطائرات بوجه عام سواء كانت طائرات مأهولة أو غير مأهولة لا تخلو من كونها أضرار مباشرة والمتمثلة بسقوط الطائرة أو سقوط أي شيء منها، أو أن تكون أضرار غير مباشرة والتي تكمن بأضرار التحليق كأضرار الضوضاء والضجيج المنبعث من الطائرات، والأضرار التي تستوجب التعويض بموجب إتفاقية روما (١٩٥٢) هي الأضرار المباشرة، أما بشأن الأضرار غير المباشرة، فيتم التعويض عنها بالرجوع إلى أحكام القوانين الداخلية.

ولا شك إن الأضرار التي تصلح للتعويض عنها في ظل إتفاقية روما (١٩٥٢) هي الأضرار التي تلحق بالأشخاص والأموال على سطح الأرض، إلا إن جانب من الفقه^(٣٨) يتردد في القول بالتعويض عن الأموال كون أن الاتفاقية تنص في مادتها الأولى على " كل شخص أصابه الضرر..، إلا إننا لا تؤيد هذا الاتجاه وذلك لأن الضرر لا يشترط إن يصيب الإنسان بجسده، فقد يصيب الإنسان في ماله أو شرفه أو

الضرر بالأرواح أو الممتلكات أو الطائرة بدون طيار"، فلفظ الواقعة يشمل جميع حالات الضرر التي من الممكن حدوثها^(٣٢) بخلاف ما هو وارد باتفاقية مونتريال سالفة الذكر التي حددت أن يكون الحدث ناتج عن أفعال التدخل غير المشروع.

أما فيما يتعلق بالغير فينصرف مفهوم الغير إلى الأشخاص غير المرتبطين بالمستثمر برابطة عقدية^(٣٣)، كما أسلفنا سابقاً أن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير هي مسؤولية تقصيرية لعدم وجود عقد بين المتسبب بالضرر والغير على سطح الأرض، ويترتب على ذلك أنه لا يعد من قبيل " الغير " مرسلي البضائع التي تضررت وهي داخل الطائرة كونهم يرتبطون مع المستثمر بعقد نقل البضائع، كما لا يعد من قبيل الغير تابعي ووكلاء المستثمر، لأن كل من تابعي ووكلاء المستثمر مرتبطين بالمستثمر بعقد عمل أو عقد وكالة^(٣٤).

الفرع الثاني: الضرر

وفيما يتعلق بالضرر، فهو قوام المسؤولية ومن المعلوم أن المسؤولية تدور مع الضرر وجوداً وهدماً، إذ لا محل للتعويض إذا لم يكن هناك ضرراً، ولم تبين كل من الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ما المقصود بالضرر، فقد عرف جانب من الفقه^(٣٥) الضرر بأنه " ما يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مشروعة سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة ذات قيمة مالية أو لم تكن بل يكفي أن يقع على تلك المصلحة ولو لم يكفلها القانون بدعوى خاصة طالما إنها غير مخالفة أو إنه الأذى الذي يصيب الإنسان في جسمه أو ماله أو شرفه أو عواطفه"، كما عرفه جانب من الفقه^(٣٦) بأنه " الأذى



وبالرجوع إلى موقف القوانين الوطنية نجد أن المشرع الإماراتي في نص المادة (٤٠) من قانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠، قد أشار إلى الضرر كشرط لتحقيق مسؤولية المتسبب بالضرر، إلا أنه لم يبين ماهية الأضرار التي تستوجب التعويض، وكذلك بالنسبة لموقف المشرع القطري فقد جاء في اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧ "يتحمل المشغل المسؤولية النهائية عن تشغيله" وبما إن الضرر هو قوام المسؤولية ويدور معها وجوداً وهدماً، ذلك يعني ان المشرع القطري قد اشار للضرر، ولم يبين ماهية الأضرار التي يسأل عنها المشغل، ومع ذلك نجد أن الضرر الموجب للمسؤولية هو الضرر الذي يلحق بالأشخاص والممتلكات، ففي قضية (في مدينة سياتل في الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية في تاريخ ٢٨ يونيو ٢٠١٥ أنهم رجل كان يقود طائرة بدون طيار بتهمة تعريض الأشخاص للخطر، حيث فقد السيطرة على الطائرة مما أدى الى ارتطامها بمبنى وسقوطها في مكان مكتظ بالناس، واصابة امرأة في رأسها، وتم الحكم عليه بالسجن لمدة ٣٠ يوماً وغرامة قدرها \$٥٠٠^(٤٢)).

وبالعودة إلى موقف المشرع العراقي ، نرى إنه من الممكن الاستعانة بنص المادة (٧٤) من قانون الطيران المدني العراقي، والتي تقضي: " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها" ويتضح من النص المذكور أن موقف المشرع العراقي جاء مسابراً لما هو وارد في المادة الأولى من إتفاقية روما (١٩٥٢)، فالأضرار التي تستوجب التعويض وفقاً للقانون العراقي هي تلك الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأشخاص أو الممتلكات، اما عن الأضرار النفسية لم يورد قانون الطيران المدني نصوصاً

عاطفته كما أسلفنا بالتعريف السابق للضرر^(٣٩)، ويلحظ إن إتفاقية روما (١٩٥٢) لم تحدد الأضرار التي تصلح للتعويض بشكل صريح، بخلاف إتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) فقد أشارت في المادة الثالثة منها عن الأضرار التي تستوجب التعويض ونلخصها كالآتي:

٢. الأضرار الناتجة عن الوفاة او الإصابة الجسدية او الإصابة العقلية متى ما كانت هذه الأخيرة ناتجة عن مرض نفسي من الممكن التعرف عليه ويكون اما نتيجة لإصابة جسدية، أو لتعرض مباشر لاحتمال الوفاة او الإصابة الجسدية.

الأضرار التي تلحق بالممتلكات
الأضرار البيئية.

ونلاحظ من نص المادة سالف الذكر ملاحظتين: الأولى أن كل من إتفاقيتي مونتريال قد استحدثت مفهوم جديد للأضرار وهي "الأضرار البيئية"، فجعلت الأضرار البيئية من قبيل الأضرار التي يسأل عنها مستثمر الطائرة، والثانية نجد إن الإتفاقيتين المذكورتين قد أشارت بشكل صريح عن الأضرار النفسية بخلاف إتفاقية روما^(٤٠)، إلا إنها من ناحية أخرى اشترطت أن يكون المرض النفسي من قبيل الأمراض التي يمكن التعرف عليها ويكون نتيجة لأصابه جسدية، أو تعرض لاحتمال الوفاة أو الإصابة الجسدية، إما فيما يتعلق بالأضرار النفسية الأخرى التي من الممكن إن يتعرض لها الشخص نتيجة لوفاة زوجه، أو أحد ابناءه فيرى جانب من الفقه^(٤١) إن النص كان صريحاً وبالتالي فأن مثل هذه الأضرار ممكن التعويض عنها بالرجوع الى القانون الوطني. وحسناً فعل إتفاقية مونتريال ٢٠٠٩ عندما حددت الأضرار التي من الممكن إن يسأل عنها مستثمر الطائرة.

بالغير على سطح الأرض والتي يرتبط فيها المضرور مع المشغل برابطة عقدية^(٤٦)، بالإضافة إلى أن إتفاقية روما قد استبعدت من نطاق تطبيقها الأضرار التي تتسبب بها الطائرة بمجرد المرور فوق إقليم دولة متعاقدة وذلك وفقاً للفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية والتي تقضي "لا محل للتعويض ... إذا نجم الضرر عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي طبقاً لتقواعد الملاحة الجوية"، وإذا ما أردنا تطبيق ذلك على الطيران غير المأهول، فلا تطبق الاتفاقية اعلاه في حالة كون الطائرة المسيرة مخصصة للخدمات العسكرية أو الجمارك أو البوليس وكذلك الحال بالنسبة للأضرار التي تلحقها الطائرة المسيرة بغيرها من الطائرات سواء أكانت طائرات مأهولة أم غير مأهولة، كما لا تطبق على الأضرار التي تلحقها الطائرة بالبضائع المشحونة على متنها أو عن الأضرار التي تسببها الطائرة المسيرة لمستخدمي المشغل أي المرتبطين مع المشغل بعقد عمل "كقائد الطائرة بدون طيار أو المراقب الجوي في حال وجوده"، وكذلك بالنسبة للأضرار التي تلحقها الطائرة المسيرة أثناء المرور فوق إقليم دولة متعاقدة، كما لو أدى الضجيج الصادر منها إلى أزعاج مطعم أو فندق أو أدى انفجارها أو احتراقها إلى تطاير شرار منها مما تسبب هذا الشرار باندلاع حريق في مستودع للقطن أو الحبوب^(٤٧)

وقد استبعدت اتفاقية مونتريال ٢٠٠٩ من نطاق تطبيقها الأضرار التي تتسبب بها طائرات الدولة استناداً إلى الفقرة (٤) من المادة الثانية من اتفاقية مونتريال ٢٠٠٩ وتطبيقاً لذات المادة تعد من قبيل طائرات الدولة الطائرات التي تستخدم للأغراض العسكرية وطائرات الجمارك والشرطة، كما استبعدت الاتفاقية المذكورة من نطاق تطبيقها الأضرار النووية^(٤٨).

تتعلق بذلك إلا أنه من الممكن الاستعانة بإحكام القانون المدني العراقي كونه المرجع في الأحوال التي لم يرد فيها نص، فقد جاء في المادة (٢٠٤) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة (١٩٥١) "كل تعد يصيب الغير بأي ضرر... يستوجب التعويض"، ونجد أيضاً في نص الفقرة الثانية من المادة (٢٠٥) من ذات القانون "ويجوز أن يقضي بالتعويض للأزواج وللاقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب" ويتضح من نصوص المواد المذكورة أن مشرعنا الوطني أجاز التعويض عن الضرر النفسي^(٤٣) وترى الباحثة إنه من الممكن الاستعانة بالنصوص الواردة في القانون المدني والتي تقضي بالتعويض عن الضرر النفسي.

وخلاصة القول إن الاتفاقيات الدولية وكذلك الحال بالنسبة للقوانين الوطنية ألزمت التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير (أشخاص وممتلكات) على سطح الأرض، وهذا الأمر ينطبق سواء كنا بصدد الطيران التقليدي أو المسير، بشرط إن تكون هذه الأضرار نتيجة مباشرة عن نشاط الطائرة، ولا تكون من قبيل الأضرار المستبعدة التي سنتولى بيانها لاحقاً.

٢. الأضرار التي لا تصلح للتعويض

أن إتفاقية روما (١٩٥٢) استبعدت من نطاق تطبيقها، الأضرار التي تتسبب بها الطائرات الحربية أو طائرات الجمارك أو البوليس استناداً إلى نص المادة ٢٦ من الاتفاقية ذاتها^(٤٤) أي الأضرار الناتجة عن الطائرات المخصصة للخدمات الحربية أو خدمات الجمارك أو البوليس^(٤٥)

كما لا تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحقها الطائرة بطائرات أخرى، كحالة الاصطدام أو الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأشخاص أو البضائع الموجودة على متنها فضلاً عن الأضرار التي تلحق



العراقي " تقدر المحكمة التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب بشرط ان يكون هذ نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع" ويتضح من نص المادة ان مشرعنا الوطني يشترط لكي يتم التعويض في نطاق المسؤولية المدنية ان يكون الضرر مباشراً.

المطلب الثاني

النطاق المكاني والزمني لمسؤولية مشغل الطائرة المسيرة
يشترط لتطبيق إتفاقية روما ١٩٥٢ ان يصيب الضرر (الاشخاص والممتلكات) على سطح الأرض من طائرة وهي في حالة طيران^(٤٤)، فيثار التساؤل هنا ما المقصود بسطح الأرض؟ ومتى تكون الطائرة في حالة طيران؟

يمتد سطح الارض ليشمل الماء واليابسة وترتيباً على ذلك فأن الاضرار التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات على ظهر السفينة في اعالي البحار تدخل نطاق التعويض ضمن الاتفاقية المذكورة متى ما كانت السفينة ترفع علم دولة متعاقدة ومسجلة في دولة متعاقدة اخرى^(٤٥)، اما بشأن اتفاقتي مونتريال ٢٠٠٩ فأن اقليم الدولة لا يقتصر فقط على اليابسة والماء، بل يمتد ليشمل السفينة والطائرة في اعالي البحار؛ وذلك لأن كل من الطائرة والسفينة في اعالي البحار تعتبر جزءاً من اقليم الدولة وامتدادا له وذلك استناداً لما ورد في الفقرة الثالثة من المادة (٢) من اتفاقتي مونتريال ٢٠٠٩، فيتضح من ذلك أن موقف اتفاقتي مونتريال ٢٠٠٩ جاء مشابها لما ورد في الفقرة الثانية من المادة (٢٣) من إتفاقية روما ١٩٥٢.

ومن ناحية اخرى يلحظ ان اتفاقتي مونتريال ٢٠٠٩ قد وسعت من مفهوم اقليم الدولة، فعدت الأخيرة الضرر الواقع في المنطقة الاقتصادية

وبالرجوع إلى موقف القوانين الوطنية فنجد أن المشرع الإماراتي في قانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠ قد أستبعد من نطاق تطبيقه " الطائرات التي تستخدم للأغراض العسكرية (الفقرة ب من المادة ٣) ومعنى ذلك إن المشرع الإماراتي قد أستبعد الأضرار التي تتسبب بها طائرات الدولة^(٤٦).

الفرع الثالث: العلاقة السببية

بشأن اثبات الرابطة السببية بين الضرر ونشاط الطائرة، نجد أن كل من الإتفاقيات الدولية^(٥٠) وكذلك قانون الطيران المدني العراقي نصت على وجوب أن يكون الضرر نتيجة مباشرة عن نشاط الطائرة، إلا أن كل من الإتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني العراقي لم يحددا معيار للضرر الذي يعتبر نتيجة مباشرة والضرر الذي يعد نتيجة غير مباشرة وازاء صمت الاتفاقية عن تحديد معيار يمكن الركون إليه فيتترك الأمر إلى القاضي الوطني الذي ينظر بالنزاع^(٥١).

وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني، فالأضرار المباشرة هي التي تكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي احدثها والتي لا يستطيع المضرور توقيها بجهد معقول، اما الاضرار غير المباشرة والتي تتمثل بالأضرار التي لا تكون نتيجة طبيعية للخطأ الذي أحدث الضرر^(٥٢).

فالضرر المباشر هو ما يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو لتأخر الوفاء به، اما الضرر غير المباشر في الفقه القانوني فلا يجوز التعويض عنه لانقطاع الصلة بين الخطأ والضرر، والمدين في نطاق المسؤولية التقصيرية يلتزم بالتعويض عن الضرر المباشر فقط سواء أكان متوقعا ام غير متوقع^(٥٣)، ووفقاً للمادة (٢٠٧) من القانون المدني

الدولية للطيران المدني، كما ويعتبر من اقليم الدولة الاقليم التي تمثل الدولة في علاقاتها الخارجية^(٥٩) مالم تبين الدولة عند ايداع وثيقة انضمامها أنها تستثني اقليماً من اقليمها^(٦٠)، وتشير الفقرة الثانية من المادة (٣٢) من ذات الاتفاقية أن السفينة أو الطائرة المائية التي توجد في اعالي لبحر تعد جزءاً من اقليم الدولة التي ترفع علمها ومن ثم تسري عليها الاتفاقية متى ما كانت هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية.

اماً عن موقف اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ فقد جاء مسيراً لما هو وارد في إتفاقية روما حيث اشترطت كل من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ لكي يتم تطبيقها ان يكون الضرر الذي يلحق بالغير واقعاً في اقليم دولة طرف^(٦١)، إلا أن كل من الاتفاقيتين المذكورتين لم تشترط أن يكون الضرر ناتج عن طائرة مسجلة في اقليم دولة أخرى متعاقد في الاتفاقية بمعنى أن اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ اخذت بمعيار مكان حدوث الضرر في اقليم دولة طرف بخلاف إتفاقية روما ١٩٥٢ إذ تتطلب الأخيرة توافر العنصر الاجنبي بالطائرة المتسببة بالضرر، أي إن تكون مسجلة في اقليم دولة متعاقد في الاتفاقية غير الدولة التي وقع فيها الضرر^(٦٢).

اما فيما يتعلق بالنطاق الزمني للمسؤولية، فقد فرقت إتفاقية روما ١٩٥٢ بين الطائرات الأخف من الهواء والطائرات الأثقل من الهواء، فبالنسبة للأخيرة تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تستخدم فيها محركاتها بغرض الأقلع وحتى اللحظة التي تهبط فيها وتتوقف محركاتها، اما فيما يتعلق بالطائرات الأخف من الهواء فتعتبر الطائرة في حالة طيران من اللحظة التي تنفصل فيها عن الارض وحتى اللحظة التي تثبت فيها على الارض مجدداً^(٦٣)، فتتطبق احكام الاتفاقية عليها متى ما وقع

الخالصة، ضرراً واقعاً على اقليم الدولة وفي ذات الوقت عدت الضرر الذي يلحق بمنصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في المنطقة الاقتصادية الخاصة او في الجرف القاري ضرراً واقع على اقليم الدولة^(٥٦)، ومعنى ذلك أن اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ قد ادخلت تعديلاً لم يكن وارد في إتفاقية روما ١٩٥٢. وتطبيقاً لنص الفقرة الاولى من المادة (٢٣) من إتفاقية روما ١٩٥٢ فإن الاتفاقية المذكورة تسري على الاضرار سائلة الذكر والمحددة في المادة الأولى من ذات الاتفاقية متى ما وقعت على اقليم دولة طرف ومن ثم فلا مجال لتطبيق الاتفاقية متى ما تسببت الطائرة بضرر للغير في اقليم دولة غير متعاقد^(٥٧).

وفقاً للمادة (٣٢) من إتفاقية روما ان يكون الضرر تسببت به طائرة مسجلة في اقليم دولة متعاقد بالاتفاقية، ومن ثم فلا تسري احكام الاتفاقية متى ما كانت الطائرة التي تسببت في الضرر مسجلة في اقليم دولة غير متعاقد في الاتفاقية، ففي هذه الحالة تطبق احكام القانون الوطني الذي اشارت إليه قاعة الاسناد في الدولة التي وقع فيها الضرر كما ولا تنطبق احكام الاتفاقية إذا كانت الطائرة مسجلة في اقليم الدولة التي وقع فيها الضرر ففي مثل هذه الحالة تطبق احكام القانون الوطني للدولة ذاتها^(٥٨)

وقد حاول بروتوكول مونتريال ١٩٧٨ توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية ليتم تطبيقها في الحالة التي ينشأ فيها الضرر عن طائرة مسجلة في دولة متعاقد غير التي وقع فيها الضرر، كما ووضحت المادة (٣٠) من ذات الاتفاقية المقصود بالدولة المتعاقد كل دولة صادقت على الاتفاقية، فضلاً عن الدولة التي انسحبت من الاتفاقية من دون أن يمضي على انسحابها مدة ستة اشهر من تاريخ ابلاغ المنظمة



والتي تتسبب بها طائرة وهي في حالة طيران أثناء قيامها برحلة دولية^(٦٦)، إلا أن كل من إتفاقية روما ١٩٥٢ وإتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ لم تورد تعريف للطائرة، مما يتحتم الرجوع إلى التعريف الوارد في إتفاقية شيكاغو، وببدا أن تعريفنا للطائرة المسيرة " هي طائرة بدون طيار على متنها يتم التحكم بها لاسلكياً أو مبرمجة مسبقاً"، يجعلها تندرج ضمن مفهوم الطائرة الوارد في الملحق السابع من إتفاقية شيكاغو، فأن عدم وجود طاقم على متن الطائرة لا يحول دون تطبيق احكام الإتفاقيات سالفه الذكر، ويترتب على ذلك أن كل من القواعد الواردة في إتفاقية روما (١٩٥٢) وإتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) ممكن تطبيقها على حد سواء على الطيران التقليدي أو الطيران بدون طيار.

الخاتمة

وفي ختام بحثنا توصلنا إلى بعض النتائج والتوصيات، سنبينها كالاتي:

النتائج

١. ان الطائرة المسيرة طائرة بالمعنى القانوني للكلمة، الأمر الذي يجعلها تدخل في نطاق تطبيق إتفاقية روما (١٩٥٢) وإتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩)، وكذلك في نطاق القانون المدني العراقي فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير. ومع ذلك فلا يعتبر الطيار عن بعد طيار بالمعنى التقليدي فلا يمكن تطبيق المعايير الدولية الخاصة بشهادات و رخص قائد الطائرة التقليدية.
٢. أن طبيعة مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، مسؤولية تقصيرية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فلا يكلف المضرور بأثبات خطأ المتسبب بالضرر.

الضرر قبل اقلاع الطائرة ولكن بعد تشغيل محركاتها او وقعت الاضرار بعد هبوط الطائرة وقبل توقف محركاتها، وعليه فلا تسري هذه الاتفاقية متى ما حدث الضرر والطائرة في حالة سكون أو انفجرت الطائرة وهي ساكنة في ارض المطار او وقعت هذه الاضرار بعد تشغيل محركاتها لغرض آخر غير الأقلاع.^(٦٤)

اما عن موقف إتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ فاستناداً للفقرة (ج) من المادة الأولى من الإتفاقيات المذكورة، تعتبر الطائرة في حالة طيران " منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع". ويلحظ من نص المادة المذكور أن إتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ لم تأخذ بالمعيار الوارد في إتفاقية روما ١٩٥٢، اذ عدت الطائرة في حالة طيران من اللحظة التي تغلق فيها ابوبها تمهيداً للأقلاع إلى غاية فتح ابوابها بقصد انزال البضائع أو الركاب، وعليه فإن أي ضرر يصيب الغير على سطح الأرض بعد اغلاق ابواب الطائرة تمهيدا للأقلاع، أو عند فتح ابواب الطائرة تمهيدا لأفراغ البضاعة يسأل عنه المستثمر حتى وأن كانت الطائرة رابضة على الأرض أي لم تتحرك بعد، ويرى جانب من الفقه^(٦٥) أن المعيار الذي اخذت به إتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ محل نظر فلا يمكن وصف الطائرة بأنها في حالة طيران وهي لازالت رابضة على ارض المطار ونحن نؤيد هذا الاتجاه فنرى ان المعيار الذي جاءت فيه إتفاقية روما هو الأقرب للصواب.

وفي الحقيقة أن كل من إتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، قد شددت من مسؤولية مستثمر الطائرة فيما يتعلق بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة

تلحق بالغير على سطح الأرض، بدلاً من الإحالة الى أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية، وتلك المنصوص عليها بقانون الطيران المدني، لتفادي التنقل بين القوانين وكذلك لمراعاة خصوصية هذه الوسيلة والتي تتميز بكونها آلية وبدون وجود عنصر بشري على متنها فلا بد من تحديد التزامات مشغل الطائرة المسيرة، وكذلك تسليط الضوء على احتمالية كون المشغل هو قائد الطائرة المسيرة

٣. اهم التعديلات التي جاءت بها اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، فقد خرجت الإتفاقيات المذكورة من فرضية كون المالك هو مشغل الطائرة حيث وجدت كل من الإتفاقيات المذكورة في هذا الافتراض قد عفى عليه التطور في الوقت الحاضر في ضوء انتشار استئجار الطائرات، كما وسعت من مفهوم أقليم الدولة عما هو وارد في اتفاقية روما (١٩٥٢)، ولعل من اهم من جاءت به اتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) هو تحديد الأضرار التي يمكن ان يسأل عنها المشغل الجوي فضلاً عن استحداثها لمفهوم الأضرار البيئية، لذا فإن كل من اتفاقيتي مونتريال (٢٠٠٩) تلقى قدراً كبيراً من الأهمية بشكل اساسي بالنسبة للطائرات المسيرة بيد ان الأهمية العلمية والقانونية لهذا النهج المحدث سيلقى مستقبلاً فريداً من نوعه عند دخول هاتين الاتفاقيتين حيز النفاذ

التوصيات

١. نقترح مبادرة المشرع العراقي بتنظيم الوضع القانوني للطائرات المسيرة المعدة للاستخدام التجاري والمدني، من خلال تشريع قانون خاص أو لائحة مرفقة بقانون الطيران المدني، ينظم من خلاله استخدام الطائرات المسيرة وملكية هذه الطائرات وكيفية تسجيلها وضوابط تشغيلها، وانواع او فئات الطائرات المسيرة بالاعتماد على وزن وحجم والطائرة ومعيار الخطورة التي ممكن ان تتسبب بها للغير، وتحديد الشروط الواجب توفرها بطاقم الطائرة لأصدار التصاريح اللازمة لهم وبيان التزاماتهم.

نوصي المشرع العراقي بوضع واعتماد المعايير الخاصة برخص وشهادات الطيارين عن بعد.

٢. نجد إنه بات من الضروري وضع أحكام تنظم مسؤولية مشغل الطائرة المسيرة عن الأضرار التي



(^١) حيث أعتبرت منظمة الطيران المدني الدولي الطائرات الموجهة عن بعد كطائرات التقليدية، وإن الترخيص الخاص المطلوب في المادة (٨) من إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والذي من خلاله تتمكن الطائرة من التحليق فوق إقليم دولة متعاقدة، مماثل للترخيص الذي يتخذ شكل إتفاق خاص أو غيره بمقتضى المادة (٣٠) من إتفاقية شيكاغو لمزيد من التفاصيل راجع: المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، ورقة عمل من الامانة العامة في الدورة السادسة والثلاثين لمؤتمر اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي، مونتريال ٢٠١٥/١١/٣٠ الى ٢٠١٥/١٢/٣، A-٢A-٤، متوفر الكترونياً عبر الرابط التالي <http://bit.ly/3412WTN>، آخر زيارة (٢٠٢١/١٢/١٧). وفي مقابل ذلك لم تعد الطيار عن بعد طيار بالمعنى التقليدي، إذ أن الشهادات والرخص التي تمنح للطيار " قائد الطائرة الماهولة" لا تشمل الطيار عن بعد، لمزيد من التفاصيل راجع:

Manual on Remotely piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, An 507, chapter1, 2015, para.1.3.10.

(^٢) المادة (٢) من قانون الطائرات بدون طيار الإماراتي رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠.

(^٣) والهيئة في نص المادة اعلاه هي الهيئة العامة للطيران المدني بحسب المادة (٢) من ذات القانون.

(^٤) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS)."Civil Aviation Authority, 9 March 2017.4 Paragraph 49 of Article 2. Available at: <https://bit.ly/39zNeQk> (visited in 22/2/2022).

(^٥) حسن يونس جميل الجبوري، القتل المستهدف بالطائرات من دون طيار وأثره في المسؤولية الدولية، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية، ٢٠٢٠، ص ١٨.

(^٦) وعرفت الفقرة (أ) من المادة ٢/٢ المستثمر بأنه: "أ-الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ومع ذلك يعتبر مستغلاً ذلك الشخص الذي احتفظ لنفسه بحق السيطرة الملاحية على الطائرة ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة"، ويعتبر مشغلاً من استعمال الطائرة بنفسه أو بواسطة تابعيه وفقاً لنص المادة ٢/٢ من إتفاقية روما ١٩٥٢ "ب-يعد مستغلاً للطائرة من استعمالها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء اكان داخل ام غير داخل في نطاق اختصاصاتهم".

(^٧) المستعمل غير الشرعي وفقاً للمادة (٤) من إتفاقية روما ١٩٥٢ "اذا استعمل شخص طائرة بغير رضا من له الحق في توجيه ملاحظتها فإن هذا الأخير ما لم يثبت إنه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتقاضي هذا الاستعمال يكون مسؤولاً بالتضامن مع من استعمالها بغير رضاه عن الاضرار المبررة للتعويض المشار إليها في المادة الأولى من الإتفاقية ويلتزم كل منهما حسب الشروط الواردة في الإتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها" ويواجه هذا النص الفروض التي تستعمل فيها الطائرة من قبل شخص ليس له الحق في استعمالها ولا يستند في ذلك الاستعمال إلى سند قانوني كالسارق، والدائن المرتهن، أو المودع لديه أو المستأجر الذي انتهت مدة إيجاره أو حتى تابع المستغل متى ما كان هذا الاستعمال خارج حدود صلاحيته وتجدر الإشارة إلى أن اساس مسؤولية المستثمر هنا ليس فكرة المخاطر وتحمل التبعة كما هو الحال بالنسبة لإساس المسؤولية في الإتفاقية بل اساسها فكرة الخطأ أو الإهمال من جانبه في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع مثل هذا الاستعمال بحيث تتنفي تلك المسؤولية إذا اثبت المستثمر القانوني أنه بذل التدابير اللازمة لمنع هذا الاستعمال في هذه الحالة يصبح المستعمل غير الشرعي وحده مسؤولاً عن الضرر التي تسببه الطائرة بالغير. راجع: سجاد سالم حسين، المسؤولية عن أضرار الطائرة على سطح الأرض (دراسة مقارنة في ضوء إتفاقية روما ١٩٥٢)، مكتبة القانون المقارن، الطبعة الأولى، ٢٠٢٠، ص ١١٢.

(^٨) تنص المادة (٣) من إتفاقية روما ١٩٥٢ " إذا لم يكن لمستغل الطائرة وقت وقوع الضرر دون سواه الحق في استعمالها لمدة تزيد على (١٤) يوماً تبدأ حسابها من اللحظة التي تولد فيها هذا الحق (حق الاستعمال) فإن الشخص الذي خوله إياه يكون مسؤولاً معه بالتضامن ويلتزم كل منهما وفقاً للشروط المقررة في هذه الإتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها". ويواجه هذا الفرض في حالة قيام شركة طيران مالكة للطائرة بتأجيرها لفترة (١٤) يوم على الأقل ولا تتنازل للمستأجر عن حقها تماماً في استعمال الطائرة بل تشترط إمكانية استعمالها في أي وقت بالساعة أو أقل من ذلك أو في الحالة التي يتم فيها استعارة الطائرة لمدة قصيرة في مثل هذه الفروض فإن مستأجر الطائرة أو من استعارها لا يعتبر المستثمر الوحيد للطائرة لأنه لا يملك حقاً خالصاً على الطائرة ومن ثم في حالة حدوث الضرر على سطح الأرض فمن المنطقي أن يكون كل من المالك والمستعير مسؤولين بالتضامن عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير. راجع: د. ثروت أنيس الاسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية-مصر، الطبعة الأولى، ١٩٦٦، ص ٣٨٥.

(^٩) النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد (ورقة مقدمة من الأمانة العامة)، اللجنة القانونية الدورة السادسة والثلاثون، مصدر سابق، A-11.

(^{١٠}) النظر في المسائل القانونية للطائرات الموجهة عن بعد (ورقة مقدمة من الأمانة العامة)، اللجنة القانونية الدورة السادسة والثلاثون، مصدر سابق، A12-A11.

(^{١١}) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS), op. cit, Category A-B, UAS.OPA.20. & UAS.OPB.20.

(^{١٢}) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS), op. cit, Paragraph 32 of Article 2.

(^{١٣}) ونرى أن المستثمر يقابل لفظ المشغل، فلا يوجد إتفاق بشأن اللفظ الذي يوصف فيه مستثمر الطائرة فقد يطلق عليه لفظ المستثمر كما فعل المشرع العراقي، أو المستغل، أو المشغل (The Operator)، وهذا ما أخذ به المشرع الإماراتي في القانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠ بشأن الطائرات بدون طيار، وهو ذاته موقف المشرع القطري في اللائحة رقم (٥) لسنة ٢٠١٧، في حين ان إتفاقية روما ١٩٥٢ قد اعتمدت لفظ المستغل.

(^{١٤}) د. فاروق ابراهيم جاسم، أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦-العدد ١، ص ١٩٩.

(^{١٥}) Who is a drone operator, Regulations on UAS (drone) explained, provisions applicable to both "open" and "specific" category, Drones (UAS), Regulations, European Union Aviation Safety Agency, FAQ N.116447, 2020, at page 1. Available at <https://www.easa.europa.eu/faq/116447> (visited in 25-6-2022).

(^{١٦}) الفقرة (١٤) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة (١٩٧٤).

(^{١٧}) كيف تعمل الطائرات بدون طيار، ٢٠١٣، متوفر الكترونياً عبر الرابط التالي:

<https://www.google.com/amp/s/amp.dw.com/ar> ، آخر زيارة للموقع ٢٧-٣-٢٠٢٢.

(^{١٨}) د. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٩، ص ٢١٥.



(¹⁹) Dominique David, Jean Panhaleux, les drones civils, enjeux et perspectives, October 2015, page 39, sur le site, www.ladocumentationfrancaise.fr/var

(²⁰) نصت إتفاقية روما على التضامن بين المسؤولين في بعض احكامها، ومن وجهة نظرنا المتواضعة ان السبب في ذلك؛ هو تسهيل رجوع المتضرر على سطح الارض على المستغل الجوي الذي تتوفر فيه الملاءة المالية المناسبة للتعويض فنجد في نص المادة (١١) من الاتفاقية المذكورة " .. مبلغ التعويض الواجب الدفع وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ... لا يجوز ان يتجاوز عن كل طائرة وكل حادث.."، ثم وضعت المادة المذكورة المبالغ الواجبة الدفع وفق اوزان الطائرات، ومن الجدير بالذكر أن معنى التضامن هنا إنه متى ما تعدد المسؤولون الذين تسببوا بأضرار على سطح الأرض كانوا ملزمين بالتعويض على سبيل التضامن فيما بينهم، ويكون للمتضرر الحق في الرجوع على أي شخص منهم بكل التعويض أو الرجوع عليهم مجتمعين، ولمن دفع منهم التعويض الرجوع على المدنيين المتضامنين معه كلا بقدر نصيبه من التعويض كما وله بحسب القواعد العامة في القانون المدني العراقي حق الحلول محل الدائن الذي وفاه وفق للمادة ٣٣٤ -١- لمن قضى الدين من المدنيين المتضامنين الرجوع على الباقيين بما دفعه زائداً على ما هو واجب عليه بقدر حصته". للمزيد من التفاصيل راجع: د. احمد شوقي عبد الرحمن، الالتزام التضامني للمسؤولين تقصيرياً في مواجهة المضرور، المطبعة العربية الحديثة، ١٩٨٠، ص ٩٣. صفاء شكور، المسؤولية التضامنية عن العمل غير المشروع، في القانون المدني العراقي، مجلة كلية القانون للعلوم السياسية والقانونية، العدد ٤، جامعة كركوك، ٢٠١٥، ص ٧٥.

(²¹) د. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني (النظرية العامة للالتزامات-مصادر)، دار الهدى، الجزائر، بدون سنة نشر، ص ٢٢.

(²²) تقوم نظرية تحمل التبعية على فكرة الزام الشخص بتحمل تبعة النشاط الذي يحقق مصلحته او يجني فائدته، ولكن بعيداً عن فكرة الخطأ، فلا يطلب من المضرور أن يثبت انحرافاً في سلوك الشخص المسؤول، بل فقط عليه أن يثبت قيام السببية المادية المباشرة بين الفعل الذي آتاه ولو كان غير خاطئ والضرر الذي أصابه، ونظرية تحمل التبعية بهذا المعنى لا يقتصر تطبيقها على حوادث العمل والذي كان المجال الأول لتطبيقها كما قال بها سالي وجوسران، وإنما نادى رواد هذه النظرية من بعدهم بجعلها نظرية عامة تسري على جميع الأفعال والأنشطة التي تصدر عن الأفراد دون تمييز بين الفعل الخاطئ وغير الخاطئ راجع د. محمد شعيب محمد عبد المقصود، المسؤولية الموضوعية من حيث الأساس والتطبيق، بحث منشور عبر الرابط التالي https://jdl.journals.ekb.eg/article_209799_ea0ac68d44b0e8745acd5d3832390082.pdf، ٢٠٢١، ص ١٠. (آخر زيارة للموقع ٢٥-٤-٢٠٢٢).

(²³) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS), op. cit, Category A, UAS.OPA.20.

(²⁴) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS), op. cit, Category B, UAS.OPB.10.

(²⁵) د. هالة صلاح الحديثي، د. زينة العبيدي، المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرة المسيرة، بحث منشور في مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد ١٢-العدد ٠٢، ٢٠٢٠، ص ٥٠.

(^{٢٦}) المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري والتي تنص "كل من يتولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤول عما تحدثه هذه الأشياء من أضرار مالم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه..." بمعنى ان المشرع المصري جعل المسؤولية عن الاشياء قائمة على اساس الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس، فلا يجوز لحارس الشيء أثبات أنه لم يخطأ أو أنه بذل العناية المطلوبة لمنع وقوع الضرر. وفسرت محكمة النقض المصرية " الشيء" في نص المادة ١٧٨ من القانون المدني بأنه كل ما تقتضي حراسته عناية خاصة إذا كان خطراً بطبيعته او كان خطراً في ظروفه او ملابسته بأن يصبح في وضع او في حالك تسمح عادة بأن يحدث الضرر. نقض مدني مصري رقم ٢٥٢٢ لسنة ٥٧ق، جلسة ٢٧/٢/١٩٩٢، س٤٣، ع١، ص٣٩٧، راجع الحكم على موقع محكمة النقض المصرية www.cc.gov.eg/cour.

(^{٢٧}) سادت نظرية الحراسة القانونية في القضاء الفرنسي، والحارس بناء على هذه النظرية هو صاحب السلطة القانونية على الشيء في الاستعمال والرقابة والتوجيه، يستمدها من حق عيني على الشيء او حق شخصي متعلق به، ويستوي أن يكون مصدر حقه عقدا او اي مصدر اخر وبالتالي لا يعد السارق حارساً للشيء لأن حيازته لا تستند الى حق قانوني، بينما تظل الحراسة لمالك الشيء السروق ويمكن للمالك التخلص من المسؤولية إذا اثبت خطأ السارق، باعتباره من الغير، وتحول القضاء والفقه في فرنسا من نظرية الحراسة القانونية الى نظرية الحراسة الفعلية، فالمالك بناء على هذا الحكم يفقد حراسته للشيء إذا سرق منه، حيث يتمتع عليه مباشرة سلطة الاستعمال والرقابة والتوجيه على الشيء المسروق، ويسلم الفقه والقضاء بمعيار الحراسة الفعلية، ويعبر القضاء عن سلطة الحارس بأنها سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة، ولا يعني ذلك أن كل سلطة من هذه السلطات الثلاث المقررة للحارس تختلف وتستقل عن الأخرى بل ان كلا منهما يكمل الأخر واستنادا لذلك الحارس هو من تثبت له سلطة الاستعمال والرقابة والتوجيه. لمزيد من التفاصيل راجع د. أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، ٢٠٠٨، ص٢١٨-٢١٩-٢٢٠.

(^{٢٨}) أشار إلى ذلك د. فاروق أبراهيم جاسم، مسؤولية (المستغل) الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩، دراسة في القانون، ص١٤٢.

(^{٢٩}) بينما اشارت إتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة في الفقرة (ب) من المادة الأولى منها "يقع حدث عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضرراً غير نتيجة لأحد افعال التدخل غير المشروع" يتضح من نص المادة ان الاتفاقية المذكورة لم تضع تعريف للحدث بخلاف إتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة والنتائج عن التدخل غير المشروع.

(^{٣٠}) أفعال التدخل غير المشروع حددتها ذات الاتفاقية في الفقرة (أ) من المادة الأولى بقولها: "أي عمل معرف على أنه جريمة في إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧١، أو في إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١، وأي تعديل نافذ في وقت وقوع الحدث".

(^{٣١}) أشار إلى التعريف د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، كلية الحقوق-جامعة المنصورة، ص١٣.

(^{٣٢}) ذهبت بعض اراء الفقه إلى تبني لفظ الواقعة بدلاً من الحادث ليشمل جميع حالات الضرر راجع: د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان الأهلية، اربيل، الطبعة الأولى، ٢٠١٤، ص٢٣٩-٢٤٠.



- (٣٣) د. ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، بدون سنة نشر، ص ١٦١.
- (٣٤) عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، ٢٠٠٨، ص ٢٧٩-٢٨٠-٢٨١.
- (٣٥) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الجزء الأول، لبنان، دار أحياء التراث العربي، ١٩٨٥، ٨٥٤.
- (٣٦) د. عبد المجيد الحكيم، د. عبد الباقي البكري، د. محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الأول في مصادر الالتزام، بدون سنة نشر، ص ٢١٣.
- (٣٧) د. ابو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ١٥٩.
- (٣٨) أشار إليه د. ابو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ١٦٠.
- (٣٩) حيث جاء في المادة ١٨٦ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل " إذا أتلّف أحد مال غيره أو أنقص قيمته مباشرة أو تسبباً يكون ضامناً، إذا كان في أحداثه هذا الضرر قد تعمد أو تعدى".
- (٤٠) د. فاروق إبراهيم جاسم، مسؤولية (المستغل) الجوي وفقاً لإتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩، مصدر سابق، ص ١٤٥.
- (٤١) المصدر نفسه، ص ١٤٥.
- (42) Pilot of drone that struck woman at Pride Parade gets 30 days in jail, February 24, 2017, Available at <https://web.archive.org/web/20201222034846/https://www.seattletimes.com/seattle-news/crime/pilot-of-drone-that-struck-woman-at-pride-parade-sentenced-to-30-days-in-jail/> (visited in 29-6-2022).
- (٤٣) وقد قضى القضاء العراقي بالتعويض عن الضرر الأدبي في قرار له، إذ اصدرت محكمة براءة بغداد قراراً في هذا الصدد، حيث ألزمت بتقيد المدعى عليه إضافة لوظيفته بتأديته للمدعين المبلغ المدعى به وقدره (٦٥٠٠). أشار إليه د. مجيد حميد العنكي، قانون النقل العراقي (المبادئ والأحكام)، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، ١٩٨٤، ص ١١٢.
- (٤٤) المادة (٢٦) من اتفاقية روما ١٩٥٢ "عدم سريان الاتفاقية على الاضرار التي تحدثها الطائرات الحربية او طائرات الجمارك او طائرات البوليس"
- (٤٥) سجاد سالم حسين، مصدر سابق، ص ٧٥.
- (٤٦) د. فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠١٧، ص ١٢٢.
- (٤٧) قارن مع، محمود مختار بربري، د. عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٢٢٠.
- (٤٨) الفقرة (٦) من المادة الثالثة من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.
- (٤٩) وقد نصت المادة (٢) من قانون الطيران المدني العراقي بقولها "...ولا تسري أحكامه على طائرات الدولة"
- (٥٠) راجع الفقرة (١) من المادة الأولى من اتفاقية روما ١٩٥٢، والفقرة (٢) من المادة الثالثة من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، والمادة (٧٤) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
- (٥١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سابق، ص ٢٨٢.
- (٥٢) د. مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٩، ص ١٦٥.

- (^{٥٣}) د. عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، مصدر سابق، ص ١٦٨.
- (^{٥٤}) نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية روما ١٩٥٢ " يشترط لتطبيق أحكام الاتفاقية المذكورة أن يكون الضرر الذي لحق الغير على سطح الأرض قد نشأ عن طائرة في حالة طيران".
- (^{٥٥}) د. ابراهيم فهمي شحاته، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص ٤٠٥. راجع الفقرة الثانية من المادة (٢٣) من اتفاقية روما ١٩٥٢.
- (^{٥٦}) الفقرة الثالثة من المادة (٢) من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ " تحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية -يعتبر الضرر للسفينة الموجودة في اعالي البحار او الطائرة الموجودة فوق اعالي البحار او المنطقة الاقتصادية الخالصة ضرراً يحدث في اقليم دولة تسجيلها، غير أنه إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في إقليم دولة غير دولة التسجيل، يعتبر ان الضرر للطائرة قد حدث في اقليم الدولة التي يوجد فيها مقر عمله الرئيسي. ب-ويجب اعتبار الضرر الذي يصيب منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في ارض المنطقة الاقتصادية الخالصة او في الجرف القاري ضرراً حدث في اقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة".
- (^{٥٧}) د. محمود مختار بريري، د عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، مصدر سابق، ص ٢١٠.
- (^{٥٨}) د محمود مختار بريري، د عمر فؤاد عمر، مصدر سابق، ص ٢١١.
- (^{٥٩}) الفقرة الاولى من المادة (٣٦) من اتفاقية روما ١٩٥٢ " تسري هذه الاتفاقية على كافة اقاليم التي تمثلها دولة متعاقدة في ميدان علاقاتها الخارجية...".
- (^{٦٠}) الفقرة الثانية من المادة (٣٦) من اتفاقية روما ١٩٥٢ "لكل دولة عند ايداع وثيقة تصديقها او انضمامها ان تصرح بان قبولها لهذه الاتفاقية لا يقيد اقليماً معيناً من الاقاليم التي تقوم بتمثيلها في ميدان علاقاتها الخارجية"
- (^{٦١}) الفقرة (١) من المادة الثانية من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩.
- (^{٦٢}) د. فاروق أبراهيم جاسم، مسؤولية المستثمر (المستغل) وفقاً لاتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩، مصدر سابق، ص ١٤٣.
- (^{٦٣}) الفقرة الثانية من المادة (١) من اتفاقية روما ١٩٥٢ " منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية اما في حالات الطائرات الاخف من الهواء (الايروستات) فان التعبير في حالة طيران ينصرف الى الفترة ما بين انفصالها عن سطح الارض وتلك التي يعاد فيها وصلها به ثانية". وتقابلها المادة ١٧٤ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
- (^{٦٤}) د محمود مختار بريري، د عمر فؤاد عمر، مصدر سابق، ص ٢١٣.
- (^{٦٥}) د. فاروق أبراهيم جاسم، مسؤولية المستثمر (المستغل) وفقاً لاتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩، مصدر سابق، ص ١٤٧.
- (^{٦٦}) جاء في الفقرة (د) من المادة الأولى من اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ الرحلة الدولية " تعني أي رحلة يكون مكان مغادرتها وجهتها المقصودة داخل أقليمي دولتين، سواء كان هناك انقطاع في الرحلة أو لم يكن، أو داخل إقليم دولة، إذا كان هناك وقف مقصود في إقليم دولة أخرى". ويلاحظ ان اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ قد اخذت بذات المفهوم الوارد في الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩ في تحديد المقصود بالرحلة الدولية.



قائمة المصادر

أولاً: الكتب القانونية

- (١) د. ابراهيم فهمي شحاته، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، ١٩٦٦.
- (٢) د. ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، بدون سنة نشر.
- (٣) د. احمد شوقي عبد الرحمن، الالتزام التضامني للمسؤولين تقصيرياً في مواجهة المضرور، المطبعة العربية الحديثة، ١٩٨٠.
- (٤) د. أحمد شوقي محمد عبد الرحمن، النظرية العامة للالتزام (المصادر الإرادية وغير الإرادية)، ٢٠٠٨.
- (٥) د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان الأهلية، اربيل، الطبعة الأولى، ٢٠١٤.
- (٦) سجاد سالم حسين، المسؤولية عن أضرار الطائرة على سطح الأرض (دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢)، مكتبة القانون المقارن، الطبعة الأولى، ٢٠٢٠.
- (٧) د. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، ٢٠٠٩.
- (٨) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الجزء الأول، لبنان، دار أحياء التراث العربي، ١٩٨٥.
- (٩) د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، ٢٠٠٨.
- (١٠) د. عبد المجيد الحكيم، د. عبد الباقي البكري، د. محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الأول في مصادر الالتزام، بدون سنة نشر.
- (١١) د. فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠١٧.
- (١٢) د. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني (النظرية العامة للالتزامات-مصادر)، دار الهدى، الجزائر، بدون سنة نشر.
- (١٣) د. مصطفى العوجي، القانون المدني، المسؤولية المدنية، الجزء الثاني، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٩.
- (١٤) د. ثروت أنيس الاسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية-مصر، الطبعة الاولى، ١٩٦٦.
- (١٥) د. مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي (المبادئ والأحكام)، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، ١٩٨٤.
- (١٦) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.

ثانياً: الرسائل والاطاريح

- (١) حسن يونس جميل الجبوري، القتل المستهدف بالطائرات من دون طيار واثرفهي المسؤولية الدولية، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية، ٢٠٢٠.

ثالثاً: البحوث والمقالات

- (١) المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، ورقة عمل من الامانة العامة في الدورة السادسة والثلاثين لمؤتمر اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي، مونتريال ٢٠١٥/١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣، متوفر إلكترونياً عبر الرابط التالي <http://bit.ly/3412WTN> آخر زيارة (٢٠٢١/١٢/١٧).

- (٢) كيف تعمل الطائرات بدون طيار، ٢٠١٣، متوفر الكترونياً عبر الرابط التالي <https://www.google.com/amp/s/amp.dw.com/ar> ، آخر زيارة للموقع ٢٧-٣-٢٠٢٢.
- (٣) صفاء شكور، المسؤولية التضامنية عن العمل غير المشروع، في القانون المدني العراقي، مجلة كلية القانون للعلوم السياسية والقانونية، العدد ٤، جامعة كركوك، ٢٠١٥.
- (٤) د. علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، كلية الحقوق-جامعة المنصورة.
- (٥) د. فاروق ابراهيم جاسم، أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦-العدد ١.
- (٦) د. فاروق ابراهيم جاسم، مسؤولية (المستغل) الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه، دراسة في القانون.
- (٧) د. هالة صلاح الحديثي، د. زينة العبيدي، المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرة المسيرة، بحث منشور في مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد ١٢-العدد ٠٢، ٢٠٢٠.
- (٨) د. محمد شعيب محمد عبد المقصود، المسؤولية الموضوعية من حيث الأساس والتطبيق، بحث منشور عبر الرابط التالي:

https://jdl.journals.ekb.eg/article_209799_ea0ac68d44b0e8745acd5d3832390082.pdf

، ٢٠٢١، (آخر زيارة للموقع ٢٥-٤-٢٠٢٢).

رابعاً: المصادر باللغة الأنكليزية

- 1) Dominique David, Jean Panhaleux, les drones civils, enjeux et perspectives, October 2015, sur le site, www.ladocumentationfrancaise.fr/var Manual on Remotely piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, An 507, chapter1, 2015.
- 2) Who is a drone operator, Regulations on UAS (drone) explained, provisions applicable to both "open" and "specific" category, Drones (UAS), Regulations, European Union Aviation Safety Agency, FAQ N.116447, 2020. Available at <https://www.easa.europa.eu/faq/116447> (visited in 25-6-2022)

خامساً: القوانين والاتفاقيات الدولية

- (١) اتفاقية روما ١٩٥٢.
- (٢) اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤.
- (٣) اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩ (اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة) و (اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بالأطراف الثالثة والنتائج عن افعال التدخل غير المشروع).
- (٤) قانون الطائرات بدون طيار الاماراتي رقم (٤) لسنة ٢٠٢٠.
- (٥) قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
- (٦) القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.



(٧) قانون رقم (٥) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران المدني القطري المعدل.

8) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS)."Civil Aviation Authority, 9 March 2017. Available at: <https://bit.ly/39zNeQk> (visited in 22/2/2022).

سادساً: قرارات قضائية

9) Pilot of drone that struck woman at Pride Parade gets 30 days in jail, February 24, 2017, Available at <https://web.archive.org/web/20201222034846/https://www.seattletimes.com/seattle-news/crime/pilot-of-drone-that-struck-woman-at-pride-parade-sentenced-to-30-days-in-jail/> (visited in 29-6-2022).

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

List of sources

First: legal books

- 1) Dr. Ibrahim Fahmi Shehata, International Air Law and Space Law, Arab Renaissance House, 1966.
- 2) Dr. Abu Zaid Radwan, Air Law (Commercial Aviation Law), Dar Al-Fikr Al-Arabi, without year of publication.
- 3) Dr. Ahmed Shawqi Abdel Rahman, Solidarity Obligation of Negligent Officials in the Face of the Injured, Modern Arab Press, 1980.
- 4) Dr. Ahmed Shawqi Muhammad Abdel Rahman, the General Theory of Commitment (Involuntary and Involuntary Sources), 2008.
- 5) Dr. Akram Yamliki, Public and Private Air Law, Cihan National University Publications, Erbil, first edition, 2014.
- 6) Sajjad Salem Hussein, Liability for Airplane Damage to the Surface of the Earth (A Comparative Study in Light of the 1952 Rome Convention), Library of Comparative Law, First Edition, 2020.
- 7) D. Samir Abdel Sayed Tanago, Sources of Commitment, Al-Wafa Legal Library, first edition, 2009.
- 8) Dr. Abd al-Razzaq al-Sanhouri, The Mediator in Explanation of Civil Law, Sources of Obligation, Part One, Lebanon, Arab Heritage Revival House, 1985.
- 9) Dr. Abdel-Fadil Muhammad Ahmed, Private Air Law, Dar Al-Fikr and Law for Publishing and Distribution, 2008.



- 10) Dr. Abdul Majeed Al-Hakim, Dr. Abdul-Baqi Al-Bakri, Dr. Muhammad Taha Al-Bashir, Al-Wajeez in the Theory of Commitment in Iraqi Civil Law, Part One on the Sources of Commitment, without year of publication.
- 11) Dr. Muhammad Sabri Al-Saadi, Al-Wahid fi Sharh Al-Civil Law (General Theory of Obligations - Sources), Dar Al-Huda, Algeria, without year of publication.
- 12) Dr. Mustafa Al-Awji, Civil Law, Civil Liability, Part Two, Lebanon, Al-Halabi Legal Publications, 2009.
- 13) Dr. Tharwat Anis Al-Assiouti, Civil Aviation Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya - Egypt, first edition, 1966.
- 14) Dr. Majeed Hamid Al-Anbaki, Iraqi Transport Law (Principles and Provisions), Publications of the Legal Research Center, Baghdad, 1984.
- 15) Dr. Mahmoud Mukhtar Bariri, Dr. Omar Fouad, Air Law, Dar Al Nahda Al Arabiya, Cairo, 2003.

Second: Theses and dissertations

- 1) Hassan Younis Jamil Al-Jubouri, targeted killing by drones and its impact on international responsibility, Master's thesis, Al-Mustansiriya University, 2020.

Third: Research and articles

- 1) Legal issues related to remotely piloted aircraft, a working paper from the General Secretariat at the thirty-sixth session of the Conference of the Legal Committee of the International Civil Aviation Organization, Montreal 11/30/2015 to 12/3/2015, available electronically via the following link <http://bit.ly/3412WTN> last visit (12/17/2021).
- 2) How do drones work, 2013, available electronically via the following link <https://www.google.com/amp/s/amp.dw.com/ar>, last visit to the site 3-27- 2022.
- 3) Safaa Shakur, Solidarity Liability for Unlawful Action, in Iraqi Civil Law, Journal of the College of Law for Political and Legal Sciences, No. 4, Kirkuk University, 2015.
- 4) Dr. Alaa Al-Tamimi Abdo, The extent of the air carrier's responsibility for the damages of terrorism, Faculty of Law - Mansoura University.
- 5) Dr. Farouk Ibrahim Jassim, Aircraft noise damage and the liability arising from it according to state agreements and some national laws, University of Sharjah Journal of Legal Sciences, Volume 16 - Issue 1.
- 6) Dr. Farouk Ibrahim Jassim, the liability of the air operator according to the Montreal Convention regarding compensation for damage caused by it, a study in the law.
- 7) Dr. Hala Salah Al-Hadithi, Dr. Zeina Al-Obaidi, Civil Liability for Drone Damage, research published in the Journal of Jurisprudence, Volume 12 - Issue 02, 2020.



- 8) Dr. Muhammad Shuaib Muhammad Abd al-Maqsoud, Objective Responsibility in Terms of Basis and Application, research published via the following link https://jdl.journals.ekb.eg/article_209799_ea0ac68d44b0e8745acd5d3832390082.pdf, 2021, (last visit to the website 4-25-2022).

Fourth: Sources in English

- 1) Dominique David, Jean Panhaleux, les drones civils, enjeux et perspectives, October 2015, sur le site, www.ladocumentationfrancaise.fr/var
- 2) Manual on Remotely piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, An 507, chapter1, 2015.
- 3) Who is a drone operator, Regulations on UAS (drone) explained, provisions applicable to both "open" and "specific" category, Drones (UAS), Regulations, European Union Aviation Safety Agency, FAQ N.116447, 2020. Available at <https://www.easa.europa.eu/faq/116447> (visited in 25-6-2022)

Fifth: International laws and agreements

- 1) Rome Convention 1952
- 2) Chicago Convention 1944.
- 3) The 2009 Montreal Conventions (Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties) and (Convention on Compensation for Damage Inflicted on Third Parties Resulting from Acts of Unlawful Interference.
- 4) UAE Drone Law No. (4) Of 2020.
- 5) Iraqi Civil Aviation Law No. 148 of 1974.
- 6) Iraqi Civil Law No. 40 of 1951, amended.
- 7) Law No. (5) Of 2002 regarding amended Qatari civil aviation.
- 8) Qatar Civil Aviation Regulation: No 005 of 2017: Unmanned Aircraft Systems (UAS)."Civil Aviation Authority, 9 March 2017. Available at: <https://bit.ly/39zNeQk> (visited in 22/2/2022).

Sixth: Judicial decisions

- 1) Pilot of drone that struck woman at Pride Parade gets 30 days in jail, February 24, 2017, Available at <https://web.archive.org/web/20201222034846/https://www.seattletimes.com/seattle-news/crime/pilot-of-drone-that-struck-woman-at-pride-parade-sentenced-to-30-days-in-jail/> (visited in 29-6-2022).
- 2) Egyptian Civil Cassation No. 2522 of 57 BC, session 2/27/1992, s. 43, no. 1, p. 397. See the ruling on the website of the Egyptian Court of Cassation www.cc.gov/eg/cour