

العدد السابع ٢٠٢٢ م

مجلة

جامعة جنوب الوادي

الدولية للدراسات القانونية

**التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار
والمسؤولية المدنية عن حوادثها**

إعداد

أ.د/ عبد المجيد خلف منصور العنزي

استاذ مشارك

قسم القانون الخاص

أكاديمية سعد العبد الله للعلوم الأمنية

ملخص البحث

آثار ظهور استخدام الطائرات بدون طيار العديد من الإشكاليات القانونية، المتعلقة بضوابط وقيود استخدامها وتعويض الأضرار الناشئة عنها، سواء في مجال النقل الجوي الدولي أو في مجال النقل الجوي المحلي، بالإضافة إلى استخداماتها المتعددة التي تزيد من احتمالية وقع الحوادث وإلحاق الأضرار بالغير على سطح الأرض.

وقد تناولت هذه الدراسة مفهوم الطائرات بدون طيار وأنواعها، وقواعد تسجيلها وتشغيلها في دولة الكويت، وتحديد طبيعة المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار وأساسها وشروط قيامها وحالات الإعفاء منها في الاتفاقيات الدولية الناظمة لاستخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي الدولي، وفي القوانين الوطنية واجبة التطبيق عند استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي، أو عند حدوث ضرر للغير على سطح الأرض نتيجة استخدامها. وذلك باتباع المنهج الوصفي التحليلي، من خلال تحليل النصوص المتعلقة بموضوع الدراسة في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، والتطبيقات القضائية المرتبطة بها وقد تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين يعنى الأول منهما بتعريف الطائرات بدون طيار وأنواعها وقواعد تسجيلها وتشغيلها في دولة الكويت، ويتناول الثاني موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي الدولي وفي الاستخدام المحلي. وانتهت الدراسة بمجموعة من النتائج والتوصيات.

Abstract

The effects of the emergence of the use of drones are many legal questions, relating to controls and restrictions on their use and compensation for damages, both in international air transport and in domestic air transport, as well as in their multiple uses that increase the likelihood of accidents and damage to others on the ground.

This study addressed the concept and types of drones, the rules for their registration and operation in the State of Kuwait, the nature and basis of responsibility for drone accidents, their conditions of operation and exemptions in international conventions governing the use of drones in international air transport operations, and in national laws applicable when drones are used in domestic air transport operations, or when harm is done to others on the ground as a result of their use. This follows the descriptive analytical approach, by analysing the texts on the subject of the study in international conventions, national laws, and associated judicial applications.

The study was divided into two researchers, the first of which deals with the definition of drones and their types of registration and operation rules in the State of Kuwait, and the second deals with the issue of civil liability for drone accidents in international air transport operations and in local use .

The study ended with a set of findings and recommendations.

المقدمة

في السنوات القليلة الماضية، ارتفعت شعبية الطائرات بدون طيار، وزاد الإقبال على شرائها بصورة كبيرة بسبب انخفاض أسعارها وتوفرها بشكل كبير على أرفف محلات التجزئة، بعد أن كانت باهظة الثمن وقاصرة على الاستخدام العسكري^(١). وبالنظر لتدني قيمة شرائها أصبح بإمكان الهواة امتلاك طائرة بدون طيار دونما حاجة لحمل رخصة للطيران، تماما كما هو الحال مع استخدام سيارة أو طائرة هليكوبتر يتم التحكم فيها عن بعد.

واستخدام الطائرات بدون طيار شأنه شأن بقية التقنيات الحديثة يحوي العديد من المزايا والفوائد التي تساهم في تطوير سبل الحياة وتقدمها وتسهيل القيام ببعض المتطلبات بسهولة ويسر، مثل نقل البضائع والتصوير الفوتوغرافي وعمليات المراقبة الأمنية ورسم الخرائط وغيرها.

إلا أنها في نفس الوقت تشكل تهديدا كبيرا للأفراد وللممتلكات، إذ قد يؤدي الخطأ في استخدامها وعدم القدرة على التحكم بها إلى اصطدامها بالأجسام والآلات الأخرى التي تشغل ذات المساحة الجغرافية التي يتم استخدام الطائرة فيها.

ولا يمكن تقدير حجم الأضرار التي قد تتسبب الطائرات بدون طيار في حدوثها. فأوزان الطائرات بدون طيار تتراوح بين عدد يسير من الغرامات للأحجام الصغيرة منها، وصولا إلى الأحجام الكبيرة التي تصل أوزانها إلى مئات الكيلوغرامات، ويختلف حجم الأضرار التي تتسبب في إحداثها باختلاف الأشياء والأجسام التي ترتطم بها، بدء من كسر الزجاج ومرورا بإصابة البشر إلى أن تصل إلى إسقاط الطائرات التجارية وتعطيل محطات توليد الطاقة الكهربائية وتقطير المياه.

^(١) من الصعب التنبؤ بالحجم المحتمل لسوق الطائرات بدون طيار بدقة. ومع ذلك يمكن تقديرها في السنوات العشر القادمة بأنها قد تصل قيمتها إلى ١٠٪ من سوق الطيران في الاتحاد الأوروبي (أي حوالي ١٥ مليار يورو سنوياً).

وقد حرصت دولة الكويت على أن تكون من أوائل الدول التي تضع نظام قانوني للطائرات بدون طيار^(١)، يبين أنواعها واستخداماتها وضوابط تشغيلها، مع الاهتمام بأحكام مسؤولية مشغلي الطائرات بدون طيار لتعويض الأضرار التي تنتسب بإحداثها.

مشكلة الدراسة:

نص البندين ١ و ٢ من أنظمة الملاحة الجوية المدنية لدولة الكويت - الصادرة بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ - على حظر تحليق الطائرات أو استخدامها على الأراضي الكويتية إلا بترخيص من الإدارة العامة للطيران المدني، وعلى ضرورة التقيد بالأنظمة التي تصدرها تلك الإدارة^(٢).

ونظراً لتزايد استخدام الطائرات بدون طيار ضمن الحدود الإقليمية لدولة الكويت لأغراض الترفيه والرياضة، ورغبة الكيانات التجارية باستخدامها في عمليات النقل الجوي والتصوير والمسح الجغرافي، بادرت الإدارة العامة للطيران المدني بإصدار لائحة نظام الطائرات عن بعد رقم ٣٤ لسنة ٢٠١٩^(٣)، بيد أن هذه اللائحة تضمنت مخالفتين لأصول إصدار اللوائح أبرزها صدورها باللغة الإنجليزية وليس باللغة العربية، وعدم نشرها في الجريدة الرسمية، ليتسنى للمخاطبين بأحكامها الاطلاع عليها والتقيد بما ورد فيها من ضوابط وقيود^(٤).

كما لم تعالج لائحة نظام الطائرات بدون طيار موضوع المسؤولية المدنية عن حوادثها والأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استخدامها، ولم تشر إلى القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية

(١) يبلغ عدد الدول التي نظمت استخدام الطائرات بدون طيار بلوائح خاصة عدد ٤٢ دولة. راجع الموقع الإلكتروني لمنظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو).

https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/State-Regulations_ar.aspx
Accessed 4 Apr 2021.

(٢) ينص البند ٢/٦٠ من أنظمة الملاحة الجوية المدنية لدولة الكويت على معاقبة من يخالف الأنظمة بالحبس مدة لا تتجاوز الستة شهور أو الغرامة ١٠٠٠ دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.

(٣) KCASR 22 – UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (UAS).

[Unmanned Aircraft Systems Part 22 Draft 3 \(dgca.gov.kw\)](https://www.dgca.gov.kw/Unmanned-Aircraft-Systems-Part-22-Draft-3) Accessed 3 Apr 2021.

(٤) تنص المادة ٣ من دستور دولة الكويت على أن: " لغة الدولة الرسمية هي اللغة العربية". وتنص المادة ٧٢ على أنه: " يضع الأمير، بمراسيم، لوائح الضبط واللوائح اللازمة لتنفيذ القوانين بما لا يتضمن تعديلاً فيها أو تعطيلاً لها أو إعفاء من تنفيذها. ويجوز أن يعين القانون أداة أدنى من المرسوم لإصدار اللوائح اللازمة لتنفيذها". وتنص المادة ١٧٨ على أنه: "تنشر القوانين في الجريدة الرسمية خلال أسبوعين من يوم إصدارها، ويعمل بها بعد شهر من تاريخ نشرها، ويجوز مد هذا الميعاد أو قصره بنص خاص في القانون".

الواجبة التطبيق في حالات قيام مسئولية الشخص الذي يتولى استغلالها وتشغيلها سواء ما تعلق بالأضرار التي تحدثها الطائرات بدون طيار للأطراف الثالثة على سطح الأرض، أو الأضرار التي تحدث أثناء عمليات النقل الجوي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع.

فما هي الطائرات بدون طيار؟ وما هي قواعد استخدامها في دولة الكويت؟ ومتى تقوم المسؤولية المدنية لمستغل الطائرة بدون طيار؟ وهل تختلف أحكام تلك المسؤولية فيما إذا وقع الحادث أثناء عمليات النقل الجوي الدولي أو أثناء استخدامها ضمن عمليات النقل الجوي المحلي أو ضمن حدود دولة الكويت؟

أهمية الدراسة وأهدافها:

يتناول البحث موضوعين مرتبطين ببعضهما ارتباطا وثيقا، ويؤدي أحدهما للآخر، هما التنظيم القانون للطائرات بدون طيار في دولة الكويت، والمسئولية المدنية عن حوادثها. فتحديد المسئولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، يستلزم تعريفها وبيان قواعد استخدامها التي سيؤدي عدم الامتثال لها إلى وقوع الحوادث وبالتالي إلحاق الأضرار بالآخرين.

لذلك تبرز أهمية هذه الدراسة في أنها ستتولى تعريف الطائرات بدون طيار، ومدى انطباق وصف الطائرة عليها، مع بيان أنواعها واستخداماتها المختلفة، وقواعد وضوابط استخدامها في دولة الكويت. كما تهتم في إيضاح طبيعة المسئولية عن حوادث الطائرات بدون طيار وأساسها وشروط قيامها وحالات الإعفاء منها في الاتفاقيات الدولية الناظمة لاستخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي الدولي، وفي القوانين الوطنية واجبة التطبيق عند استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي، أو عند حدوث ضرر للغير نتيجة استخدامها.

منهجية الدراسة وخطتها:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في محاولة للإجابة عن التساؤلات التي تم طرحها في مشكلة الدراسة والتي يثيرها استخدام الطائرات بدون طيار. وسيتم ذلك من خلال تحليل النصوص المتعلقة بموضوع الدراسة في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، والتطبيقات القضائية المرتبطة بها. بالإضافة إلى استخدام المنهج المقارن، من خلال مقارنة لائحة نظام

الطائرات عن بعد لدولة الكويت بغيرها من القوانين الأجنبية، بغية التعرف على مدى ملائمة تلك اللائحة للاستخدامات المختلفة للطائرات بدون طيار.

وسنحاول من خلال هذه الدراسة التعريف بالطائرات بدون طيار وأنواعها وضوابط وقواعد استخدامها في دولة الكويت. مع تحديد طبيعة المسؤولية المدنية عن استخدام هذا النوع من الطائرات في عمليات النقل الجوي الدولي والمحلي وكيفية تعويض الأضرار التي تلحقها تلك الطائرات بالغير. وذلك من خلال التقسيم التالي:

المبحث الأول/ ماهية الطائرات بدون طيار وقواعد استخدامها.

المطلب الأول/ التعريف بالطائرات بدون طيار وأنواعها.

المطلب الثاني/ قواعد الترخيص باستخدام الطائرات بدون طيار.

المبحث الثاني/ المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار.

المطلب الأول/ المسؤولية المدنية عن الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي الدولي.

المطلب الثاني/ المسؤولية المدنية عن الطائرات بدون طيار في الاستخدام المحلي.

المبحث الأول

ماهية الطائرات بدون طيار وقواعد استخدامها

انتشر استخدام الطائرات بدون طيار بشكل واسع على مستوى الهواة والمحترفين، وبات استخدامها في الأعمال التجارية أحد سمات المشاريع الناجحة، بالإضافة إلى الحاجة إليها في عمليات البحث العلمي ورسم الخرائط والمراقبة والانتفاذ، تزامنا مع تزايد الطلب عليها من قبل قوات الدفاع في جميع أنحاء العالم.

إذ من المتوقع، أن حجم سوق أنظمة الطائرات بدون طيار على الصعيد العالمي في العام ٢٠٢٠ قد بلغ ٤.٧ مليون طائرة بقيمة قد تصل إلى ١٢٧ مليار دولار^(١)، وقد استحوذ السوق الأمريكي منفردا على نحو ١٩.٣ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٩، ومن المتوقع أن يصل إلى ٤٥.٨ مليار دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٢٥، بمعدل نمو سنوي مركب ١٥.٥٪ من عام ٢٠١٩ إلى عام ٢٠٢٥^(٢). حيث يقدر عدد الطائرات بدون طيار التي بيعت للهواة في العام (٢٠١٩) في الولايات الأمريكية المتحدة بأكثر من ١,٣٢٤ مليون طائرة، في حين تم تسجيل أكثر من ٣٨٥,٠٠٠ طائرة للاستخدامات التجارية قبل نهاية عام ٢٠١٩. ويعزو تقرير إدارة الطيران الفيدرالية سبب هذا الازدياد على طلب واستخدام الطائرات بدون طيار مقارنة بالأعوام السابقة إلى انخفاض أسعارها وأسعار المعدات والتكنولوجيا المحسنة التي يتم تزويدها بها مثل الكاميرات وأجهزة الاستشعار وتطبيقات الخرائط، بالإضافة إلى التحسينات المستمرة

(١) Rise of the Drones, (Managing the Unique Risks Associated with Unmanned Aircraft Systems) - Allianz Global Corporate & Specialty.

<https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/rise-of-the-drones.html>

Accessed 6 Apr 2021.

(٢) Unmanned Aerial Vehicle (UAV) Market by Vertical, Class, System, Industry (Defense & Security, Agriculture, Construction & Mining, Media & Entertainment), Type, Mode of Operation, Range, Point of Sale, MTOW and Region - Global Forecast to 2025 – Research and Markets.

https://www.marketsandmarkets.com/Market-Reports/unmanned-aerial-vehicles-uavmarket662.html?gclid=CjwKCAjwp_GJBhBmEiwALWBQkLom3x1vfUae7HifsIdp0ax7IOGovGrnzwdt19T6cYlx4GvOrOzCRoChrYQAvDBwE Accessed 7 Apr 2021

التي تدخلها المصانع على تصاميم الطائرات بدون طيار لتسهيل استخدامها وتخفيف أوزانها والطاقة التي تستهلكها^(١).

ومن الطبيعي أن هذا الانتشار الكبير للطائرات بدون طيار سيؤدي لا محالة إلى المزيد من الحوادث المحتملة وبالتالي مطالبة المصنعين والمشغلين بالتعويض عن الأضرار التي ستسبب في إحداثها، علاوة على تصاعد مستوى المخاوف التي تتعلق بالسلامة، وهي أمور لا يمكن الحد منها إلا من خلال اللوائح المنظمة لاستخدام الطائرات بدون طيار وإلزام مشغليها بعدد من اشتراطات السلامة مثل التسجيل في هيئات الطيران، والتدريب قبل استخدامها، وتقديم وثيقة تأمين تضمن تعويض المتضررين من حوادثها.

فما هي الطائرات بدون طيار؟ وهل تعتبر طائرات بالمفهوم التقليدي؟ وماهي قواعد استخدامها في القانون الكويتي والمقارن؟

للإجابة على التساؤلات السابقة قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، يتناول الأول منهما ماهية الطائرات بدون طيار وأنواعها. في حين يتناول الآخر قواعد استخدامها في القانون الكويتي والمقارن.

(١) FAA Aerospace Forecast Fiscal Years 2020-2040.

https://www.faa.gov/data_research/aviation/aerospaceforecasts/ Accessed 7Apr2021.

المطلب الأول

التعريف بالطائرات بدون طيار وأنواعها

يساهم التعريف بالطائرات بدون طيار وبيان أنواعها في تحديد اللوائح والقوانين التي تخضع لها والتعرف على قواعد استخدامها، وهو مفتاح الدخول للتعرف على طبيعة المسؤولية المدنية عن حوادثها، لذلك قسمنا هذا المطلب إلى فرعين يتناول الأول منهما تعريف الطائرة بدون طيار، ويبين الثاني أنواعها ومواصفاتها.

الفرع الأول

تعريف الطائرة بدون طيار المدنية

منذ تعديل معاهدة تنظيم الملاحة الجوية (اتفاقية باريس لعام ١٩١٩) بالبروتوكول المحرر في باريس بتاريخ ١٥/٦/١٩٢٩ أصبحت الطائرات بدون طيار جزء من الإطار القانوني للطيران المدني الدولي، وذلك بتعديل المادة ١٥ من المعاهدة لتتص على أنه: " لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بإذن خاص"^(١). وقد عرف الملحق السابع باتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو ١٩٤٤ (اتفاقية شيكاغو) الطائرة كمركبة هوائية "aircraft" بأنها أي آلة تستطيع أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء^(٢). ويجعل الملحق السابع الطائرات بدون طيار، سواء كانت موجهة عن بعد أو مستقلة تماماً أو توليفات منهما، تخضع لأحكام المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو إذا كانت تطير فوق إقليم دولة متعاقدة^(٣).

(١) تنص المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو، وعنوانها "الطائرات التي تطير بدون طيار، على أنه: " لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص. وتتعهد كل دولة متعاقدة بان تتخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شأنها تجنب كل خطر لهذه الطائرات".

(٢) أنظر الملحق السابع لاتفاقية الطيران المدني الدولي: علامات جنسية وتسجيل الطائرات.

(٣) النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد، ورقة عمل اللجنة القانونية - الدورة السادسة والثلاثون، مونترال خلال الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ - ٢٠١٥/١٢/٣، منظمة الطيران المدني الدولي،

وعرف البند ٦٢ من أنظمة الملاحة الجوية لدولة الكويت المرافقة للقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٦٠ الطائرة بأنها كل آلة طائرة مركزة في طيرانها على أجنحة ثابتة، وحددت معنى عبارة " آلة طائرة " بأنها أية طائرة أثقل من الهواء ومجهزة بوسائل الدفع الميكانيكي، وعبارة " طائرة شرعية (كلايدر) " لكل طائرة أثقل من الهواء غير مثبتة إلى الأرض وغير مجهزة بوسائل للدفع الميكانيكي لكنها مزودة بجهاز لتوجيه خط سيرها. وعبارة " هيلكوبتر " للآلة الطائرة المرتكزة في طيرانها على مروحية أفقية^(١).

ويتضح مما سبق أن الطائرات بدون طيار ينطبق عليها وصف الطائرة باعتبارها مركبة هوائية تحتاج لردود فعل الهواء التي تجعلها تعلق في الجو واستغنائها عن ردود فعل الهواء المنعكس عن الأرض^(٢). إلا أنها تختلف عن الطائرات التقليدية بأنها تستطيع الطيران دونما حاجة لوجود طيار على متنها ويمكن التحكم بها وتوجيهها عن بعد أو من خلال الاعتماد على برمجيات الذكاء الاصطناعي.

وعبارة " الطائرات بدون طيار " مستقاة من طبيعة أسلوبها بالتحليق ومن الترجمة العربية للمصطلحات الاجنبية التي استخدمتها الفقه والقانون المقارن في اللغتين الفرنسية والإنجليزية، فقد استخدم الفقه الفرنسي مصطلح درون les drones للدلالة على الضجيج التي تحدثه بعض تلك الطائرات^(٣)، واستخدم المشرع الفرنسي مصطلح Aéronefs Télépilote

^(١) وتعتبر الطائرة وفقا لأنظمة الملاحة الجوية لدولة الكويت في حالة طيران من اللحظة التي تتبع صعود ملاحيا إليها بقصد التحرك الألى للإقلاع بطاقتها الخاصة حتى اللحظة التي تتوقف بتا عن الحركة بعد هبوطها على الأرض.

^(٢) International Civil Aviation Organization, ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS) Order Number: CIR328 ISBN 978-92-9231-751-5, page (ix).
<https://www.icao.int/meetings/uas/documents/circular%20328en.pdf>
Accessed 8 Apr 2021.

^(٣) Laurent Archambault, Alicia Mâzouz, L'envol des drones civils : Appréhension par le droit français d'une pratique émergente, Centre de recherche en droit aérien et spatial, McGill, No. II, March 2016.

https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/lenvol_des_drones_civils_archambaultmazouz.pdf
df Accessed 8 Apr 2021.

Yann Rozec, le marché des drones militaires Toujours Florissant, Décembre 2013.
<https://www.monde-diplomatique.fr/2013/12/ROZEC/49975>. Accessed 8 Apr 2021.

Édouard Pflimlin, Drones civils, le décollage, Décembre 2013.
<https://www.monde-diplomatique.fr/2013/12/PFLIMLIN/49974> Accessed 8 Apr 2021.

للدلالة على جميع الطائرات بدون طيار الموجهة عن بعد بالقرارات الصادرة في ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ والخاصة باستخدام المجال الجوي بالطائرات بدون طيار وتصميمها وقواعد استخدامها والمعدلة بالأمر الصادر في ١٠ أبريل ٢٠٢٠^(١). بينما جاء في مفردات اللغة الانجليزية استخدام عدة مصطلحات واختصارات للدلالة على الطائرات بدون طيار منها drones وهو الأشهر مع استخدام عدد من الاختصارات مثل :

(^(٢)UAS و^(٣)UAV و^(٤)RPA و^(٥)RPAS).

وقد عرفت المادة ١/٢ من القرار الفرنسي الصادر في ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ المتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون طيار بأنها الطائرات التي يتم تشغيلها والتحكم بها دون أي شخص على متنها ويتم التحكم بها عن بعد، في حين عرفت إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية الطائرة بدون طيار بأنها منظومة جوية يتراوح وزنها بين ٠.٥٥ رطلاً و ٥٥ رطلاً تحلق بدون طيار من خلال توجيهها عن بعد من قبل مشغل بشري أو ذاتية القيادة^(٦). أما منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو) فعرفت الطائرة بدون طيار بأنها الطائرة التي يتم إدارة رحلاتها دون تدخل طيار ويقصر دور المشغل فيها على ضبط مسار رحلاتها والتحكم فيها

ويرى آخرون أن أصل تسمية الدرون بهذا الاسم يرجع لاستخدامها كأهداف تدريبية لطواقم الأسلحة الجوية في الحرب العالمية الثانية. ميديا بنجامين، حرب الطائرات بدون طيار - القتل بالتحكم عن بعد، ترجمة أيهم الصباغ، منتدى العلاقات العربية والدولية، ٢٠١٤، ص ٢١. ويشير إلى:

Rod Powers, "Military Word/ Phrase Origins", United State Military Information.

^(١) Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent . Arrêté du 10 avril 2020 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

^(٢) Unmanned Aircraft Systems وهو نظام الطائرات التي تطير بدون طيار .

^(٣) Unmanned Aerial Vechicles وهي الطائرات التي تطير بدون طيار .

^(٤) Remotely piloted Aircraft وتعني الطائرات التي يتحكم بها الطيار عن بعد دون أن تحمل مشغلا بشريا .

^(٥) Remotely piloted Aircraft System ويقصد بها نظام الطائرات ذات التحكم عن بعد .

^(٦) كينيث كُون، إصدار الشهادات للمنظومة الجوية الصغيرة بدون طيار وأنظمة إدارة حركة مرورها، على

الموقع الإلكتروني: <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PE269.html> Accessed 10Apr

2021.

عن بعد^(١). وعرفت لها لائحة نظام الطائرات بدون طيار في دولة الكويت (KCASR 22) بأنها طائرة يتم تشغيلها والتحكم بها عن بعد دون وجود طيار على متنها، وقد تكون ذاتية القيادة.

وقد عرفها بعض الفقه بأنها طائرات مرئية أو بعيدة عن الأنظار يتم توجيهها عن طريق البرمجة والسيطرة، فهي إما أن تكون موجهة لاسلكيا من طرف مشغل يكون على الأرض أو ذاتية التحكم تعتمد على ذكائها الاصطناعي في اتخاذ القرارات المناسبة لتنفيذ المهمات وضمان سير الرحلة^(٢). وعرفها البعض الآخر بأنها: "مركبة جوية صالحة ومعدة ذاتيا للملاحة الجوية بتوجيه عن بعد بدون طاقم بشري على متنها وتستخدم القدرة الجوية الديناميكية التي تسمح لها برفع المركبة في الهواء"^(٣).

وبناء على ما سبق يمكن تعريف الطائرة بدون طيار بأنها كل آلة أو مركبة هوائية تحتاج لردود فعل الهواء التي تجعلها تعلق في الجو وتستطيع الطيران دونما حاجة لوجود طيار على متنها ويمكن التحكم بها وتوجيهها عن بعد أو من خلال الاعتماد على برمجيات الذكاء الاصطناعي.

الفرع الثاني

أنواع الطائرات بدون طيار المدنية واستخداماتها

تختلف أنواع الطائرات بدون طيار في الحجم والشكل وطريقة التحكم والاستخدام. فقد تكون صغيرة الحجم - غير مرئية تقريباً أو غير مسموعة - أو بحجم الطائرات المأهولة. ويمكن

(١) International Civil Aviation Organization, ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS) Order Number: CIR328 ISBN 978-92-9231-751-5, page (ix).

(٢) محمد أمين بن منصور، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار - موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ واتفاقية روما ١٩٥٢ وقانون الطيران المدني رقم ٩٨/٠٦، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، السنة الخامسة، المجلد ٥، العدد ١، يناير ٢٠٢٠، ص ٧٣٠.

Florian Quilhac, Les drones civils une future révolution industrielle ?. www.scribd.com/doc/146173830/ Accessed 10 Apr 2021.

(٣) عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، المجلد ٥٩، العدد ٢، الجزء الثاني، يوليو ٢٠١٧، ص ٧٥٢.

التحكم بها عبر تطبيقات الهاتف الذكي أو برامج الكمبيوتر اللوحي أو الاتصال عبر الأقمار الصناعية.

وتساعد معرفة نوع الطائرة بدون طيار في تحديد ما إذا كان مستغلها بحاجة إلى تسجيلها بموجب اللوائح المنظمة لاستخدام الطائرات عن بعد، وما يلتزم به مشغلها من أحكام، والتي تختلف باختلاف طريقة التحكم بها واستخدامها ومواصفاتها على التفصيل التالي:

أولاً : من حيث التحكم:

يمكن تقسيم الطائرات بدون طيار من حيث طريقة التحكم بها إلى نوعين:

١. الطائرات المتحكم فيها يدويا عن بعد: وهي طائرات يتم التحكم فيها يدويا عن بعد عند صعودها وهبوطها وأثناء طيرانها.
٢. الطائرات ذاتية التحكم: وهي طائرات يتم التحكم فيها من خلال برامج معدة مسبقا تتحكم في إقلاعها وهبوطها ومسارها أثناء الطيران، اعتمادا على الذكاء الاصطناعي مثل برنامج الإكس ٤٥ لشركة بوينغ^(١)، ويتمتع هذا النوع بذاتية أكبر في اتخاذ القرارات ومعالجة البيانات. ويمكن في هذا النوع السماح للعنصر البشري بالتدخل في حركة الطيران والتعديل عليها^(٢).

ثانياً : من حيث الاستخدام:

تحدد لوائح الطائرات بدون طيار الأمريكية ثلاثة أنواع مختلفة من الطائرات بدون طيار (الطائرات العامة Public Aircraft ، والطائرات المدنية Civil Aircraft، والطائرات النموذجية Model Aircraft). وتعتبر الطائرة بدون طيار عامة إذا كانت تملكها أو تستأجرها حكومة الولايات المتحدة وتستخدم لأغراض حكومية، وتعتبر الطائرة بدون طيار مدنية إذا

(١) X-45 JOINT UNMANNED COMBAT AIR SYSTEM.

<https://www.boeing.com/history/products/x-45-joint-unmanned-combat-air-system.page>. Accessed 12 Apr 2021.

(٢) طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد ٢، الجزء ١، السنة ٥٨، يونيو ٢٠١٦، ص ٣١٠.

Maria Juul, Civil drones in the European Union, EPRS | European Parliamentary Research Service, October 2015, PE 571.305, p.3.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/571305/EPRS_BRI\(2015\)571305_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/571305/EPRS_BRI(2015)571305_EN.pdf) Accessed 14 Apr 2021.

كانت ليست طائرة عامة، أما الطائرة النموذجية فهي أي طائرة يتم طيرانها بدقة لممارسة هواية أو للاستخدام الترفيهي تزن ٢٥ كيلو غرام أو أقل^(١).

وقد قسمتها لائحة نظام الطائرات عن بعد لدولة الكويت^(٢) بالنظر لاستخداماتها إلى ثلاث فئات:

- الفئة A للعمليات الترفيهية: وتشمل تشغيل أنظمة الطائرات بدون طيار للاستخدام في الرياضة أو الهوايات أو للاستمتاع وإجراء المسابقات^(٣).
- الفئة B للعمليات المهنية: وتشمل تشغيل أنظمة الطائرات بدون طيار للعمليات التجارية^(٤)، وغير التجارية من قبل الجهات الحكومية ، أو من قبل الكيانات التجارية التي تقوم برحلات تجريبية بقصد بيع أو تأجير الطائرات بدون طيار أو إدارة رحلات لفائدتها الخاصة وليس مقابل أجر أو تأجير. ويندرج تحت هذه الفئة على وجه الخصوص الاستخدامات التالية:
(الإعلام، الدراسة الاستقصائية، المراقبة، التفتيش، التسليم، خدمات التقنية، التصنيع).
- الفئة C للعمليات الخاصة: وتشمل تشغيل أنظمة الطائرات بدون طيار في العمليات الأمنية وحماية البيئة والبنية التحتية والاتصالات وشبكات الكهرباء والزراعة وغيرها^(٥).

(1) Sam Estrin, The Different Types Of Drones.

<https://www.droneuniversities.com/drones/the-different-types-of-drones/> Accessed 11 May 2021.

(2) KCASR 22 – UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (UAS).

[Unmanned Aircraft Systems Part 22 Draft 3 \(dgca.gov.kw\)](https://www.dgca.gov.kw) Accessed 11 July 2021.

(3) Guide d' utilisation de drone pour pilote amateur, Dépôt legal, Octobre 2014, p. 6. https://www.pnj.fr/img/cms/Guide_Drone.pdf. Accessed 12 May 2021.

(4) قد تصبح الطائرات بدون طيار المستخدمة للتسليم منتشرة على نطاق واسع في الأعوام القادمة، لا سيما بالنسبة لما يعرف بلوجستيات الميل الأخير "last mile logistics" التي تعنى بالأغراض الصغيرة خفيفة الوزن، والتي لا تزال طور التجربة من قبل بعض الشركات مثل أمازون (Amazon) ويونايكيد بارسل سيرفس (United Parcel Service {UPS}) وغوغل (Google) ودي أنش آل (DHL) وعلي بابا (Alibaba) ، بعد أن جرت أول عملية تسليم تجارية بواسطة الطائرات بدون طيار، وافقت عليها الإدارة الفيدرالية للطيران (Administration Aviation Federal) بتاريخ ١٧ يوليو ٢٠١٥. انظر حول ذلك:

Andrew J. Lohn, What's the Buzz? The City-Scale Impacts of Drone Delivery, p(iii).

https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR1718.html. Accessed 12 May 2021.

(5) انظر في نفس الاتجاه التقسيم الذي أخذ به القانون الفرنسي في المادة ٣ من القرار الصادر بتاريخ ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ المتعلق بتصميم الطائرات بدون طيار المدنية، وشروط استخدامها والقدرات المطلوبة للأشخاص

ثالثاً: من حيث الشكل:

ليست الطائرات بدون طيار على شكل واحد، بل تتخذ عدة أشكال وتختلف بحسب الغاية من استخدامها. وهي تنقسم من حيث الشكل إلى الأنواع التالية:

١. طائرة عادية: تتخذ شكل الطائرات التقليدية لها أجنحة ثابتة، تطلع وتهبط أفقياً .
٢. طائرة عمودية (هليكوبتر) بمروحة أفقية واحدة : وهي تشبه طائرة الهليكوبتر العادية ويكون لها مرحة على ذيل الطائرة لتوجيهها.
٣. طائرة هليكوبتر متعددة المراوح الأفقية: وهي تمثل الشكل الحديث والشائع لطائرات الدرون، ويكون شكلها دائرياً أو مربعاً مع وجود عدد من المراوح الموزعة على هيكل الطائرة أفقياً.
٤. طائرة تجمع بين نظام الطيران التقليدي وطائرات الهليكوبتر: يمكن لهذا النوع الإقلاع والهبوط عمودياً (مباشرة لأعلى ولأسفل) مثل طائرة هليكوبتر، ولكن يمكن بعد ذلك الانتقال إلى رحلة إلى الأمام مثل الطائرة التقليدية^(١).

رابعاً: من حيث الوزن:

قسمت لائحة نظام الطائرات عن بعد لدولة الكويت الطائرات بدون طيار حسب وزنها وغايات استخدامها إلى الأنواع التالية^(٢):

الذين يستخدمونها. وكذلك لائحة نظام الطائرات بدون طيار والعمليات لدولة الإمارات العربية المتحدة الصادرة في ٢ فبراير ٢٠١٨.

^(١) The Civil Aviation Safety Authority، Australian Government، Types of drone.

<https://www.casa.gov.au/drones/rules/drone-types>. Accessed 22 May 2021.

^(٢) تم تقسيم الطائرات بدون طيار في الاتحاد الأوروبي على الشكل التالي:

صغيرة الحجم: وزنها أقل من ٢٥ كيلوغرام وتستخدم للترفيه والأنشطة التجارية وتطبق بشأنها لوائح الدولة العضو.

متوسطة الحجم: وزنها أكثر من ٢٥ كيلوغرام وأقل من ١٥٠ كيلوغرام ولها استخدامات خاصة مثل عمليات الإنقاذ ورش المحاصيل ومراقبة تمديدات الكهرباء وتطبق بشأنها لوائح الدولة العضو.

كبيرة الحجم: وزنها أكثر من ١٥٠ كيلوغرام وتستخدم من قبل قوات الدفاع وفي عمليات نقل البضائع والأشخاص، وتخضع للائحة الأوروبية (Regulation 216/2008/EC). أنظر حول ذلك:

European Parliament study on 'Privacy and Data Protection implications of the civil use of drones', 2015, p. 12.

١. النوع (A1): تستخدم كألعاب للترفيه، ووزنها أقل من ٣٠٠ غرام.
 ٢. النوع (A2): تستخدم للرياضة من قبل الهواة، ووزنها من ٣٠٠ غرام إلى ٥ كيلوغرام.
 ٣. النوع (A3): تستخدم في الأنشطة الرياضية المتقدمة للمحترفين، ووزنها من ٥ كيلوغرام إلى ٢٥ كيلوغرام.
 ٤. النوع (B1) و(B2): تستخدم من قبل المهنيين للأغراض التجارية وغير التجارية، ووزنها من ١ غرام إلى ١٥٠ كيلو غرام.
 ٥. النوع (C): ذات الاستخدامات الخاصة، ووزنها أكثر من ١٥٠ كيلوغرام^(١).
- وتقسمها منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو) من حيث الوزن والقدرة على المتابعة إلى الأنواع التالية:

١. طائرات دي جي أي (DJI) وباروت (Parrot) تزن عادة نصف كيلوغرام إلى ٣ كيلوغرامات، وتستخدم في عمليات التشغيل بالمتابعة البصرية.
٢. طائرات "أكتوكوبتر" المحترفة، يتراوح وزنها عادة بين ٥ كيلوغرام إلى ٣٠ كيلوغرام، وتستخدم في عمليات التشغيل بالمتابعة البصرية وعمليات التشغيل بالمتابعة البصرية الممتدة.
٣. طائرة ثابتة الجناحين للتشغيل بالمتابعة البصرية، وطائرة وحيدة بنظام التحكم اللاسلكي لعمليات التشغيل خارج نطاق المتابعة البصرية^(٢).

Dominique DAVID et Jean PANHALEUX, Les drones civils, enjeux et perspectives, Rapport n° 008816-01, conseil général de l'Environnement et du développement durable (CGEDD), Octobre 2015, P 9. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/164000015.pdf> Accessed 22 May 2021.

^(١) تأخذ لوائح أنظمة الطائرات بدون طيار الفرنسية بنفس هذا التقسيم، أنظر حول ذلك:

Guide d' utilisation de drone pour pilote amateur, Dépôt legal, Octobre 2014, p. 6. https://www.pnj.fr/img/cms/Guide_Drone.pdf Accessed 22 May 2021.

^(٢) مجموعة أدوات الإيكاو الخاصة بنظم الطائرات غير المأهولة.

https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Toolkit-Operations_ar.aspx Accessed 23 May 2021.

المطلب الثاني

قواعد الترخيص باستخدام الطائرات بدون طيار

بالإضافة إلى التهديدات المرتبطة باستخدام الطائرات بدون طيار، لا يمكن إنكار منافعها وفعاليتها وبساطة كلفتها التشغيلية والتصنيعية، الأمر الذي جعل منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) والإدارة الفيدرالية الأمريكية (FAA) والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (EASA) تعتمد إلى إيجاد تشريعات تتواءم مع تشغيل هذا النوع من الطائرات دون المساس بجوانب الأمن وسلامة الملاحة الجوية وعدم الإضرار بالبيئة وانتهاك الخصوصية^(١).

كما أن منظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو) في طور إعداد إرشادات لإدارة حركة المرور على ارتفاعات منخفضة لأنظمة الطائرات بدون طيار، وذلك لدمج هذه المركبات بأمان في المجال الجوي، نظرا لعدم تناسبها مع تعريفات عمليات الطائرات العادية التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)^(٢).

وقد أصدرت دولة الكويت شأنها شأن كثير من الدول^(٣) لائحة تنظم قواعد تشغيل الطائرات بدون طيار والتزامات مشغلي هذه الطائرات باختلاف أنواعها، لاسيما ما يتعلق بتسجيلها وضوابط طيرانها.

^(١) إجراءات تنظيم تشغيل الطائرات بدون طيار والتصوير الجوي، ورقة مقدمة من سلطنة عمان، منظمة الطيران المدني الدولي، الجمعية العمومية - الدورة الأربعون، بتاريخ ١٠/٩/٢٠١٩، A40-WP/537، ص ٢.
^(٢) الإيكاو تسعى إلى إيجاد حلول عالمية لإدارة الحركة لأغراض تشغيل الطائرات بدون طيار، مبادرات الإيكاو الخاصة بنظم الطائرات غير المأهولة، ندوة "Drone Enable" الخاصة بالإيكاو، خلال الفترة ٢٢-٢٣/٩/٢٠١٧، مونتريال، كندا،

<https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2017fix/COM.18.17.AR.pdf> Accessed 23 May 2021.

^(٣) انظر على سبيل المثال:

U.A.E: UNMANNED AIRCRAFT SYSTEM (UAS) AND OPERATIONS, Issued in 06th February 2018.

SAUDI ARABIA: GACAR PART 101 – UNMANNED BALLOONS, KITES, AMATEUR ROCKETS, MODEL AIRCRAFT, AND UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS

CANADA: Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Remotely Piloted Aircraft Systems): SOR/2019-11.

وللتعرف على قواعد استخدام الطائرات بدون طيار قسمنا هذا المطلب إلى فرعين يتناول الأول منهما تسجيل الطائرات بدون طيار، ويركز الثاني على ضوابط تشغيلها.

الفرع الأول

تسجيل الطائرات بدون طيار

جاء في الجزء الأول من أنظمة الملاحة الجوية لدولة الكويت المرفقة بالقانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٦٠ أنه لا تستطيع أية طائرة أن تحلق فوق الأراضي الكويتية إلا إذا كانت مسجلة في الكويت او في دولة متعاقدة. وباعتبار الطائرات بدون طيار مشمولة بالتعريف الذي ورد في البند ٦٢ من أنظمة الملاحة الجوية لدولة الكويت للطائرة، فإنها تخضع لأنظمة الطيران التي تستوجب تسجيلها وفقا لما جاء في المتطلبات العامة لتشغيل الطائرات بدون طيار من لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار 22 KCASR. وهو ما أخذت به فرنسا في المادة L 6111 من قانون النقل وقرارات ١٧ ديسمبر ٢٠١٥ التي تنظم استخدام الطائرات بدون طيار، ودولة الإمارات في لائحة نظام الطائرات بدون طيار، وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية في الجزء ١٠٧ من الفرع ١٤ من لوائح الطيران الأمريكية (14 CFR) الخاص بأنظمة الطائرات الصغيرة بدون طيار.

وتبدأ أول خطوات تنظيم الطائرات بدون طيار بتسجيلها في الإدارات والهيئات الوطنية للطيران لحصرها ومعرفة مالكيها ومشغليها، حتى يتسنى تطبيق أحكام اللوائح الخاصة بنظام الطائرات بدون طيار بما تتضمنه من اشتراطات وضوابط وقيود، وذلك حتى يسهل الرجوع على مشغل الطائرة عند وقوع الحوادث أو مخالفة أحكام اللائحة والقوانين الوطنية ذات الصلة.

U.K: The Drone and Model Aircraft Code For flying drones and model aircraft of 20kg or less outdoors in the UK, Published 2019.

U.S.A: Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 107, small Unmanned Aircraft Systems.

FRANCE: Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord . Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent . Arrêté du 10 avril 2020 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

وقد جعلت لوائح أنظمة الطائرات بدون طيار التسجيل لأغلب أنواع الطائرات إلزاميا وحددت شروط الحصول على الترخيص باستخدامها، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: تسجيل الطائرات بدون طيار:

يختلف التزام مالك الطائرة بدون طيار بتسجيلها حسب نوع الطائرة التي يمتلكها والغرض من استخدامها، فمنها من نصت لوائح أنظمة الطائرات بدون طيار على إلزامية التسجيل قبل استخدامها، ومنها ما أعفي من التسجيل، وهو ما سنوضحه من خلال ما يلي:

١ - التسجيل الإلزامي للطائرات بدون طيار:

جعلت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت التسجيل إلزاميا للطائرات بدون طيار من الفئة (B) المخصصة للاستخدامات المهنية والفئة (C) ذات الاستخدامات الخاصة، وللنوعين (A2) و (A3) من فئة الطائرات المستخدمة للترفيهية. أما في دولة الإمارات العربية المتحدة وأستراليا^(١) فالتسجيل إلزامي لجميع أنواع الطائرات بدون طيار سواء كانت مخصصة للاستخدام في الترفيه أو لاستخدامات خاصة أو تجارية. والأمر كذلك في الولايات المتحدة الأمريكية يكون التسجيل إلزاميا على جميع أنواع الطائرات ومنها طائرات الترفيه متى كانت مزودة بأنظمة تصوير جوية.

٢ - الطائرات بدون طيار المعفاة من التسجيل:

استثنت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت الطائرات من نوع (A1) من شرط التسجيل، وهي طائرات تستخدم للترفيه ولا يزيد وزنها عن ٣٠٠ غرام، وهو نفس النهج الذي اتخذه القانون الأمريكي بإعفاء الطائرات بدون طيار التي يقل وزنها عن ٢٥٠ غرام^(٢). وكذلك القانون السعودي الذي أعفى الطائرات التي يقل وزنها عن ٢٥٠ غرام من التسجيل بالإضافة

(1) Australian Civil Aviation Safety Regulations 1998, Legal Rules No. 237, 1998, ADVISORY CIRCULAR, AC 101-01v3.0, Remotely piloted aircraft systems - licensing and operations, December 2019, D19/460393.

(2) How to Register Your Drone.

https://www.faa.gov/uas/getting_started/register_drone/ Accessed 25 May 2021.

إلى الطائرات التي يقل وزنها عن كيلو غرام واحد إذا كانت مخصصة للطيران داخل المباني^(١).

ثانياً: شروط تسجيل الطائرات بدون طيار:

حددت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت الطائرات شروط تسجيل الطائرات بدون طيار على النحو التالي:

١. تعبأة النموذج الخاص^(٢).
٢. شهادة بملكية الطائرة بدون طيار.
٣. شهادة بمواصفات الطائرة بدون طيار ونوعها ووزنها.
٤. رخصة طيران معتمدة من إدارة الطيران المدني للطائرات لمن يتولى تشغيل الطائرات من الفئة الخاصة والمهنية، وتقديم ما يثبت التسجيل في نادي طيران معتمد من قبل إدارة الطيران المدني بالنسبة للطائرات بدون طيار المستخدمة لأغراض فئة النشاط الرياضي المتقدم من نوع (A3)^(٣).

^(١) الفقرة C من المادة (101.83 §) من أنظمة الطيران السعودية بشأن البالونات بدون طيار والمعدات وصواريخ الهواة ونماذج الطائرات وأنظمة الطائرات بدون طيار.

GACAR PART 101 – UNMANNED BALLOONS, KITES, AMATEUR ROCKETS, MODEL AIRCRAFT AND UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS.

<https://gaca.gov.sa/scs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=inline&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1442854521416&ssbinary=true> Accessed 25 May 2021.

^(٢) يمكن تعبأة نموذج طلب تسجيل طائرة بدون طيار من خلال الموقع الإلكتروني للإدارة العامة للطيران المدني بدولة الكويت:

[SystemUAS.pdf](#). Accessed 25 May 2021.

^(٣) طلب الحصول على شهادة مشغل لأنظمة الطائرات بدون طيار أو تجديدها، متاح على الموقع الإلكتروني للإدارة العامة للطيران المدني بدولة الكويت.

[DGCAForm-1289-Application-for-Initial-Renewal-of-Unmanned-Aircraft-systems-Operators-Certificate.pdf](#). Accessed 26 May 2021.

٥. شهادة بالتأمين على الطائرة ضد المخاطر والأضرار التي قد تسببها^(١).

الفرع الثاني

ضوابط تشغيل الطائرات بدون طيار

لتشغيل الطائرات بدون طيار في دولة الكويت هناك مجموعة من الضوابط التي يجب الالتزام بها^(٢)، منها:

١. الإلمام بلوائح الطيران: يجب على مشغلي الطائرات بدون طيار المستخدمة لأغراض المهنية الفئة (B) أو الخاصة الفئة (C) أو المستخدمة في النشاط الرياضي المتقدم من نوع (A3) الإلمام بلوائح الطيران المدني بشكل كامل فهما وكتابة، أما مشغلي الطائرات بدون طيار للاستخدامات الترفيهية من نوع (A2) (A1) فيكفي الإلمام بالقواعد العامة.

٢. رخصة الطيران: يجب أن يحمل طياري الطائرات بدون طيار المستخدمة لأغراض المهنية الفئة (B) أو الخاصة الفئة (C) أو المستخدمة في النشاط الرياضي المتقدم من نوع (A3) رخصة طيار للطائرات بدون طيار، في حين يكفي للتخليق بالطائرات بدون طيار للاستخدامات الترفيهية من نوع (A2) تعلم المهارات الأساسية، أما التخليق في طائرات الترفيه من نوع (A2) فلا يحتاج لأي من ذلك.

٣. عمر الطيار: حددت لائحة نظام الطائرات بدون طيار لدولة الكويت عمر الشخص المسموح له بتشغيل الطائرة بدون طيار وفقاً لما يلي:

أ. يجب أن يبلغ مشغل الطائرات بدون طيار المستخدمة لأغراض المهنية الفئة (B) أو الخاصة الفئة (C) من العمر ٢١ سنة.

ب. ١٨ سنة لاستخدام الطائرات بدون طيار في النشاط الرياضي المتقدم من نوع (A3).

^(١) على الرغم من النص على إلزام من يطلب تسجيل الطائرة بدون طيار بتقديم وثيقة تأمين تضمن تغطية الأضرار التي قد تسبب بها، إلا أن هذا الشرط أستبعد من نموذج تسجيل الطائرات في الإدارة العامة للطيران المدني بدولة الكويت.

^(٢) هذه الضوابط تتطلبها جميع لوائح أنظمة الطائرات بدون طيار في الدول بادرت إلى تنظيمها مثل دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وأستراليا مع اختلاف بسيط في الأعمار والمسافات.

ج. ١٤ سنة للتخليق بالطائرات بدون طيار في النشاط الرياضي من نوع (A2).

د. يسمح لأي شخص أيا كان عمره استخدام طائرات الترفيه من نوع (A1).

وتشترط بعض القوانين المقارنة أن يبلغ الشخص من العمر ١٣ سنة للسماح له بتشغيل الطائرة بدون طيار مثل القانون الأمريكي^(١)، والقانون الأسترالي الذي جعلها ١٦ سنة^(٢)، أو أن يتم ذلك تحت إشراف شخص مسموح له بذلك قانونا. في حين اشترطت لوائح الطائرات بدون طيار البريطانية أن يتم تسجيل جميع مستخدمي الطائرات بدون طيار وإن كانت أعمارهم أقل من ١٣ سنة مع إخضاعهم لاختبارات نظرية^(٣).

٤. منطقة الطيران: قبل استخدام الطائرات بدون طيار يجب تبليغ إدارة الطيران المدني بالمنطقة التي سيتم فيها ذلك، مع تحديد خط سير الرحلة، وهذا الشرط مطلوب على الطائرات بدون طيار ذات الاستخدامات التجارية والخاصة والنشاطات الرياضية المتقدمة، وموصى باتباعه بالنسبة لطائرات الرياضة، مع استثناء طائرات الترفيه من نوع (A1) من هذا الشرط^(٤).

كما يحظر استخدام الطائرات بدون طيار بالقرب من المناطق المحظورة والمطارات وأماكن هبوط الطائرات العمودية والمناطق ذات المباني وخطوط الكهرباء وغيرها من الأماكن التي تحددها إدارة الطيران المدني.

٥. وقت الطيران وحالة الطقس: لا يجوز تشغيل الطائرات بدون طيار بعد مغيب الشمس إلا بتصريح خاص من وزارة الداخلية وخارج المناطق المأهولة. كما يشترط أن يقوم مشغل الطائرة بمتابعة نشرات الأرصاد الجوية، فيقتصر تشغيلها في الأجواء الصافية وذلك تجنباً لسقوطها أو فقد القدرة على التحكم بها.

(1) How to Register Your Drone, Federal Aviation Administration.

https://www.faa.gov/uas/getting_started/register_drone/ Accessed 28 May 2021.

(2) Australian Civil Aviation Safety Regulations, Legal Rules No. 237, 1998.

(3) Civil Aviation Authority, Register a child under 13 as a flyer.

<https://register-drones.caa.co.uk/individual/register-an-under-13-child>

Accessed 28 May 2021.

(٤) تعتبر لوائح الطائرات بدون طيار الأمريكية تحديد منطقة الطيران والحصول على إذن سلطات الطيران شرطا أساسيا قبل استخدام الطائرة بدون طيار أيا كان نوعها عدا الطائرات المستخدمة للترفيه. راجع الموقع الالكتروني

لإدارة الطيران الفيدرالية: https://www.faa.gov/uas/recreational_fliers/ Accessed 28 May 2021

٦. مسافة الارتفاع من سطح الأرض: يجب عدم التحليق بالطائرات بدون طيار لمسافة تزيد عن ١٥٠ متر من سطح الأرض بالنسبة للطائرات من فئة (C) و ١٢٠ متر للطائرات من فئة (B) و ١٠٠ متر للطائرات من فئة (A3) و (A2)، و ٥٠ متر للطائرات من فئة (A1).
٧. المسافة من الطيار: يجب ألا يسمح مشغل الطائرة عن بعد للطائرة أن تبتعد عنه أكثر من مسافة ٢٥٠ متر بالنسبة للطائرات من فئة (C) و (B)، ومسافة ١٢٠ متر للطائرات من فئة (A3) و (A2)، و ٥٠ متر للطائرات من فئة (A1).
٨. المسافة عن الأشخاص والأشياء: يجب على مشغل الطائرات بدون طيار أن يترك مسافة كافية بين الطائرة وما يصادفها من أشخاص وأشياء لا تقل عن ١٢٠ متر بالنسبة لمستخدمي الطائرات من نوع (A1) و (A2)، ومسافة ١٠٠ متر عن الطائرات من فئة (C)، ومسافة ٥٠ متر عن الطائرات من فئة (B) و (A3).
٩. وضع العلامات: يلزم على مشغل الطائرة بدون طيار أن يتحقق قبل استخدامها من وجود ملصق يثبت على متنها يبين فيه رقم تسجيلها وبوليصة التأمين، عدا طائرات الترفيه من نوع (A1) فهي مستثناة من ذلك.
١٠. الحصول على التصريح الأمني للطيران وللتصوير الجوي: يحظر استخدام الطائرات بدون طيار من جميع الأنواع دون الحصول على تصريح بذلك من وزارة الداخلية^(١).
١١. نقل البشر والحيوانات والأشياء: يحظر استخدام الطائرات بدون طيار لنقل الأشخاص. أما نقل الحيوانات والأشياء والبضائع الخطرة وإلقاء الأشياء ورش المنتجات والمبيدات فهو

(١) تنص المادة ١٦ من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٠ بتعديل بعض أحكام قانون الجزاء الكويتي رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ على أنه: "يعاقب بالحبس المؤقت مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز مائتين وخمسة وعشرين ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين:

- كل من طار فوق الكويت بغير ترخيص من السلطات المختصة.
- كل من قام بأخذ صور أو رسوم أو خرائط لمواقع أو أماكن على خلاف الحظر الصادر من السلطة المختصة...."

وقد سار المشرع الإماراتي في نفس الاتجاه وجعل العقوبة هي الحبس مدة لا تزيد على سنة والغرامة التي لا تزيد على خمسين ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين (انظر المادة ٦٩ من القانون الاتحادي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ شأن إصدار قانون الطيران المدني).

التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار

محظور على الطائرات المستخدمة للترفيه والرياضة من نوع (A3) و (A2) و (A1) وجائز للطائرات المستخدمة للأغراض التجارية والخاصة من فئة (C) و (B).

جدول بأبرز شروط وضوابط تشغيل الطائرات بدون طيار في دولة الكويت

الفئة (C)		الفئة (B)		الفئة (A)			فئة الطائرة بدون طيار
(C)		(B2)	(B1)	(A3)	(A2)	(A1)	الفئة الفرعية
خاص		احترافي		ترفيه			النوع
خاص		تجاري	غير تجاري	أنشطة رياضية	رياضة	ألعاب	النوع الفرعي
أكثر من ١٥٠ كيلو غرام		من ١٥٠ غرام إلى ١٥٠ كيلو غرام		من ١٥.٠١ إلى ٢٥ كيلوغرام	من ٣٠٠ إلى ٥ كيلوغرام	أقل من ٣٠٠ غرام	الوزن
				مطلوب			التسجيل
تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ٣٠.٠٠٠٠ دينار كويتي		تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ٢٠.٠٠٠ دينار كويتي		تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ١٠.٠٠٠ دينار كويتي			التأمين
				مطلوب			رخصة تشغيل طائرة
				الإمام بلوائح الطيران المدني بشكل كامل فهما وكتابة			الإمام بأنظمة الطيران المدني
واجبة		غير مطلوب		واجبة			عضوية نادي طيران
				موصى بها			غير مطلوب
				رخصة قيادة طائرة بدون طيارة			رخصة طيار
				تأكيد شخصي			غير مطلوب
		٢١ سنة ولأكثر		١٨ سنة وأكثر			أية عمر
				مطلوب			التحديد الجغرافي
				موصى به			غير مطلوب

حدود الارتفاع	٥٠متر	١٠٠متر	١٢٠متر	١٥٠متر
المسافة من الطيار	٥٠متر	١٢٠متر	٢٥٠متر	
المسافة عن الأشخاص أو الأشياء	١٢٠متر		٥٠متر	١٠٠متر
دليل التشغيل	غير مطلوب		يجب تقديم دليل التشغيل	
وضع ملصقات التسجيل	مستثناة	يجب وضع ملصقات التسجيل		
التصريح من وزارة التصوير الجوي	موافقة وزارة الداخلية			
نقل البشر	محظور			
نقل الحيوانات والأشياء الخطرة وإلقاء الأشياء ورش المبيدات	محظور		إذن خاص من الإدارة العامة للطيران المدني	

المبحث الثاني

المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار

إن مخاطر استخدام الطائرات بدون طيار والأضرار التي تتسبب بإحداثها لا يتوقف عند الأضرار الجسمانية والمادية البسيطة كما يتصور البعض، بل تتعدى ذلك إلى التسبب بأضرار فادحة لا يمكن تقديرها سلفاً، مثل تعطيل محطات توليد الكهرباء والماء وإتلاف مصافي النفط وإيقافها عن العمل، علاوة على قدرتها على تعطيل حركة الملاحة الجوية في البلاد^(١).

كما أن أحكام المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار يختلف باختلاف الرحلات التي تقوم بها فيما إذا كان استخدامها قاصراً على الطيران في المجال الجوي لدولة التسجيل، أو تم استخدامها في عمليات النقل الجوي الدولي للركاب والبضائع، إذ تخضع حوادثها لأحكام المسؤولية في القانون الوطني عند استخدامها داخل المجال الجوي لدولة التسجيل، في حين تطبق أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الدولية عند وقوع الحادث وحدث الأضرار في عمليات النقل الدولي.

وللتعرف على أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار، قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، يعنى الأول منهما بأحكام المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الدولي، ويركز الثاني على أحكام المسؤولية عن حوادثها في الاستخدام ضمن حدود المجال الجوي لدولة التسجيل.

(١) تسببت الطائرات بدون طيار بإغلاق عدد من المطارات بسبب تشغيلها في مناطق الإقلاع والهبوط للطائرات التقليدية، منها إغلاق مطار لشبونة لمدة ٢٦ دقيقة في العام ٢٠١٤، وإغلاق المجال الجوي لإمارة دبي في العام ٢٠١٨ لمدة ٦٩ دقيقة خسر مطار دبي خلالها ما يقارب ١٦.٦٢ مليون دولار، بل وصلت مدة الإغلاق في مطار جاتويك لمدة ثلاثة أيام من ١٩-٢١/١٢/٢٠١٨ تسببت بتأخير ١٠٠ ألف مسافر. أنظر حول ذلك: عبير السيد، إحداها كانت في دبي، طائرات بلا طيار تسبب إغلاق المطارات، مقال منشور على شبكة عربي بوست، بتاريخ ١٠/٤/٢٠١٩. <https://arabicpost.net> / تاريخ الاطلاع ٢/٦/٢٠٢١.

المطلب الأول

المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الدولي

انصبت العديد من الدراسات على بيان أحكام المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار في نطاق الطيران الدولي وتنظيم الاتفاقيات الدولية لمثل هذه المسألة، منتهية إلى خضوع الطائرات بدون طيار لهذه الاتفاقيات وسريان أحكامها على الأضرار التي تتسبب في حدوثها طالما وقع الحادث في إقليم دولة أخرى غير الدولة التي تم تسجيل الطائرة بها، مرتكزين في ذلك على مجموعة من الأسس منها:

١. تنص المادة ١٥ من برتوكول عام ١٩٢٩ الخاص بتعديل اتفاقية باريس لسنة ١٩١٩ الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية على أنه: " لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار أن تطير بدون طيار فوق إقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بإذن خاص". وهذه المادة بينت خضوع الطائرات بدون طيار لأحكام اتفاقية باريس بشكل صريح لا لبس فيه^(١).
٢. شمولية التعريف الذي تضمنته المادة ٨ من الملحق السابع من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) للمركبة الهوائية لجميع أنواع الطائرات بما فيها الطائرات بدون طيار باعتبارها آلة تستطيع أن تستند بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء^(٢).
٣. بانطباق وصف الطائرة على الطائرات بدون طيار - أخذا بما سبق - يعد النقل الجوي الذي تقوم به الطائرات بدون طيار خاضع لنطاق تطبيق اتفاقية مونترال لسنة ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي واتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ بشأن الأضرار التي تحدثها

(١) عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مرجع سابق، ص ٧٥٠.

(٢) انظر الملحق السابق من اتفاقية شيكاغو، الفقرتان ٢/٢ و ٣/٢. وكذلك انظر دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (وثيقة الإيكاو رقم DOC 10019).

الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض^(١)، واللذان تستوجبان تعويض الأضرار التي تحدث للغير بسبب استخدام الطائرات^(٢).

٤. أخذاً بما جاء في اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وما تبنته منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) من تفسير بتكليف الطائرة بدون طيار المخصصة للملاحة الجوية الدولية على أنها طائرة تقليدية، يجب الامتثال لأوامر الهبوط والتعليمات الأخرى التي تصدرها الدولة التي تطير في مجالها الجوي^(٣)، وتعمل وفقاً لقواعد الجو^(٤)، وتفتح لاستعمالها المطارات^(٥)، وتحمل علامات الجنسية والتسجيل وجميع المستندات المطلوبة لتشغيلها^(٦).

٥. في العام ٢٠١٢ تمت المبادرة من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي إلى تعديل الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو تحت رقم ٤٣ لإدراج قواعد قياسية لإجازة الطيارون الذين يقودون الطائرات الموجهة عن بعد بطريقة تتسق مع الملحق الأول من الاتفاقية المشار إليها الخاص بإجازة العاملين على متن الطائرة، إلا أن هذه التعديلات لم تر النور حتى تاريخه^(٧).

والمسؤولية المدنية فيما يتعلق بالطيران الدولي للطائرات بدون طيار يحكمها حالياً نظامان قانونيان دوليان منفصلان، الأول يخص الأضرار التي تلحق بالبضائع والركاب وأمتعتهم،

(١) عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مرجع سابق، ص ٧٥١. محمد أمين بن منصور، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار مرجع سابق، ص ٧٣١.

(٢) طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مرجع سابق، ص ٣٤.

(٣) انظر المواد ٣ مكرر و ٥ و ٨ من اتفاقية شيكاغو.

(٤) انظر المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو.

(٥) انظر المادة ١٥ من اتفاقية شيكاغو.

(٦) انظر المواد ٢٠ و ٢٩ و ٣١ من اتفاقية شيكاغو.

(٧) عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مرجع سابق، ص ٧٦٠. محمد أمين بن منصور، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار مرجع سابق، ص ٧٣٩.

الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي: قواعد الجو، المرفق رقم ٤ الخاص بنظم الطائرات الموجهة عن بعد، الفقرة ٢-٣، الطبعة ٦، ٢٠١٢.

PRAS MANUAL، (IACO Doc 10019)، supra note 7، at para. 1. 3. 12 (note 1).

وتحكمها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي. والثاني ينظم المسؤولية المرتبطة بالوفاة أو الإصابة الشخصية أو تلف ممتلكات الأطراف الثالثة على سطح الأرض، وتحكمها اتفاقية روما بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض المعدلة ببروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨^(١).

وسنتناول أحكام المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في كلا الاتفاقيتين من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، خصصنا الأول منهما لموضوع المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وخصصنا الثاني المسؤولية المدنية عند حوادث الطائرات بدون طيار في اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.

(١) ورقة عمل للجنة القانونية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال خلال الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ - ٢٠١٥/١٢/٣، مرجع سابق، ص 4A.

وتلزم الإشارة إلى أنه قد تم تحديث أحكام المسؤولية الدولية الخاصة بالنقل الجوي باتفاقية جديدة هي اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩ والتي تضم اتفاقيتين هما اتفاقية المخاطر العامة لعام ٢٠٠٩ للتعويض عن الضرر الذي تحدثه الطائرات بطرف ثالث، واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع للتعويض عن الضرر الذي يلحق بطرف ثالث، إلا أن الاتفاقيتين لم تحصلان على التصديقات لدخولهما حيز التنفيذ.

راجع: وثائق الإيكاو رقم : (IACO Doc 9919-2019) و (IACO Doc 9920-2019)

الفرع الأول

المسؤولية المدنية عند حوادث الطائرات

بدون طيار وفقا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩^(١) واتفاقية وارسو ١٩٢٩^(٢)

لا يزال استخدام الطائرات بدون طيار قاصرا - حتى وقتنا الحاضر - على الاستخدام الداخلي ضمن حدود الدولة التي يتم تسجيل الطائرة وفقا لأنظمتها ولوائحها الوطنية، ولم يتم استخدامها في عمليات نقل الركاب أو البضائع على المستوى الدولي، إلا أن ذلك وشيك الحدوث بالنظر إلى الجهود والتجارب التي تبذلها بعض الشركات مثل أمازون (Amazon) ويونايته بارسل سيرفس (United Parcel Service {UPS}) وغوجل (Google) ودي أتش أل (DHL) وعلي بابا (Alibaba)، بالنسبة لما يعرف بلوجستيات الميل الأخير "last mile logistics" التي تعنى بالأغراض الصغيرة الخفيفة الوزن، بعد أن جرت أول عملية تسليم تجارية بواسطة الطائرات بدون طيار، وافقت عليها الإدارة الفيدرالية للطيران (Administration Aviation Federal) بتاريخ ١٧ يوليو ٢٠١٥^(٣). مما سيترتب عليه بدء استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الدولي للبضائع ثم سيلبها استخدامها في نقل الركاب وأمتعتهم^(٤).

^(١) انضمت الكويت لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بالقانون رقم ٣٠ لسنة ٢٠٠٢ بالموافقة على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٨-٥-١٩٩٩.

^(٢) انضمت الكويت لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ بالقانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٧٥ بشأن الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى معاهد وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام ١٩٥٥ والمعاهدة المكملة لها لعام ١٩٦٠.

^(٣) Andrew J. Lohn, What's the Buzz? The City-Scale Impacts of Drone Delivery, p. (iii, x). https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR1718.html. Accessed 5 Jun 2021.

^(٤) Maarten de Lange, Hugo Gordijn, George Gelauff, Drones in passenger and freight transport, KiM | Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, November 2017.

<https://www.researchgate.net/publication/321162396>. Accessed 6 Jun 2021.

Peter Meincke, Lukas Asmer, Leonard Geike, Hendrik Wiarda, Concepts for Cargo Ground Handling of Unmanned Cargo Aircrafts and their Influence on the Supply Chain.

وعند تحقق ذلك، والبدء في استخدام الطائرات بدون طيار في مجال النقل الدولي للركاب والبضائع، تجد كل من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ ونظام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ مجالهما للتطبيق في هذا الشأن. فإذا ما تسببت الطائرة بأية أضرار للركاب وأمتعتهم أو للبضائع التي تنقلها قامت مسؤولية مشغل الطائرة والتزم بتعويض المضرور. وهو ما سنتعرف عليه من خلال النقاط التالية:

أولاً : نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :

تسري أحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل. وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي. ولم يتم تعريف مؤسسة النقل الجوي في هذه الاتفاقية ومن قبلها اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إلا أن تعريفها قد ورد في المادة ٩٦/ج من اتفاقية شيكاغو بأنها أي مؤسسة للنقل الجوي تقوم بإعداد أو تشغيل خط جوي دولي^(١). ومع ذلك يجب أن تشمل عبارة مؤسسة النقل الجوي كل حائز لشهادة تشغيل طائرة بدون طيار للاستخدامات المدنية أو التجارية لنقل الأشخاص

https://elib.dlr.de/122670/1/Paper%20LISS%202018%20MEINCKE_u.a.%20DLR%2015.06.2018.pdf. Accessed 6 Jun 2021.

Hans Heerkens, Unmanned Cargo Aircraft.

<http://www.aircargopedia.com/unmannedcargo.htm>. Accessed 6 Jun 2021.

PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: Civil unmanned cargo aircraft, 2015.

<https://www.platformuca.org/factsheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft/> Accessed 7 Jun 2021.

^(١) يرى بعض الفقهاء أن عبارة "مؤسسة نقل جوي" في سياق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وكذلك في إطار اتفاقية شيكاغو، يجب أن يشمل كل من شركات الطيران الجوي والهيئات والكيانات الأخرى المرخصة بموجب قوانين الدولة للقيام بنقل الركاب والأمتعة والبضائع لقاء أجر. ورقة عمل للجنة القانونية - الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال خلال الفترة من ٢٠١٥/١١/٣٠ - ٢٠١٥/١٢/٣، مرجع سابق، ص A5 هامش ٢٠. ويشير إلى:

Paul S. Dempsey, Milde Michael, International Air Carrier Liability: The Montréal Convention of 1999, 2005, p. 68. René H. Mankiewicz, The Liability Regime Of The International Air Carrier, 1981, p.36. Christopher N. Shawcross, Kenneth M. Beaumont, Shawcross and Beaumont On Air law, ed. 4, 1977, para 417.

والبضائع، باعتبار أن جميع الطائرات بدون طيار تدار بموجب شهادات مشغل منفردة تخضع للوائح الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها^(١).

وتطبيقاً لحكم المادة ١ من اتفاقية مونتريال لسريان أحكام الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة أياً كان نوعها دون أن تميز فيما إذا كان النقل المذكور يتم القيام به من خلال طائرة يقودها طيار على متنها أو من خلال طائرة موجهة عن بعد. وبالتالي فإن مشغل الطائرة بدون طيار يعتبر مسؤولاً - شأنه في ذلك شأن الناقل الجوي الذي يتعهد القيام بعمليات النقل الجوي بالطائرات التقليدية التي يتواجد على متنها طيار - عن وفاة أو إصابة أي راكب أو هلاك أو تلف في أمتعتهم أو بضائعهم أو التأخير في وصولها^(٢).

ويلزم لسريان أحكام اتفاقيتي وراسو ومونتريال على عمليات النقل الجوي الدولي التي تتم باستخدام الطائرات بدون طيار، أن تتوفر الشروط التالية:

- أ. أن يكون عقد النقل الجوي دولياً.
- ب. أن يكون النقل الجوي الدولي بمقابل كأصل عام، وتسري أحكامها على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي، وعلى النقل الذي تقوم به الدولة ونقل المواد البريدية^(٣).
- ج. أن تتجه إرادة أطراف عقد النقل الجوي إلى دولية عقد النقل.

ثانياً/ أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

أساس مسؤولية الناقل الجوي بموجب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ يمكن تلخيصه فيما يلي:

١. فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالبضائع أو تعييبها فإن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للمادة ١٨ من الاتفاقية هي مسؤولية موضوعية قوامها الضرر والتي لا يستطيع الناقل دفعها إلا في الحالات التي وردت في بروتوكول مونتريال الرابع لسنة ١٩٧٥ وهي:
 - أ. أن الضرر راجعاً إلى طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي بها.

^(١) انظر دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد (وثيقة الإيكاو رقم DOC 10019).

^(٢) عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مرجع سابق، ص ٧٧٠-٧٧١.

^(٣) انظر المواد ١ و ٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

- ب.التغليف المعيب من قبل شخص آخر غير الناقل وتابعة.
- ج. القوة القاهرة وحالة الحرب أو النزاع المسلح.
- د. أعمال السلطة العامة التي تقع بمناسبة دخول البضاعة أو خروجها أو أثناء وجودها في الترانزيت أو أثناء عبورها به.
٢. فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جرح، فقد فرقت الاتفاقية بين نوعين من المطالبات:
- أ. المطالبات بالتعويض التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة نقد، جعلت مسؤولية الناقل بشأنها تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة -المسؤولية الموضوعية- بأن يكون الناقل مسئولاً بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة لإثبات خطئه.
- ب. المطالبات بالتعويض التي تتجاوز قيمتها مائة ألف وحدة نقد، فإن مسؤولية الناقل الجوي بشأنها تكون مفترضة، بحيث لا يجوز دفعها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر لم يقع نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من أحد تابعية.
٣. بالنسبة لحالات التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة فإن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات عكسه، بأن يثبت الناقل الجوي أنه وتابعوه ووكلائه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير^(١).

ثالثاً/ حالات مسؤولية الناقل الجوي وشروطها وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

اتفقت كل من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها، ومن بعدها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بأن قيام مسؤولية الناقل الجوي يكون نتيجة إخلاله بأحد الالتزامات التي ينطوي عليها عقد النقل الجوي، وهي: (الالتزام بضمان سلامة الركاب، والمحافظة على البضائع

(١) عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١، ص ٢٧. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١، ص ٥٥-٥٦.

والعناية بها، وتنفيذ النقل بالميعاد المتفق عليه). ويترتب على إخلال الناقل بأي من التزاماته قيام مسؤوليته العقدية وغير العقدية، فيلتزم بذلك بتعويض الضرر الذي يلحق الركاب أو البضائع نتيجة تقصيره أو خطئه المفترض^(١). وذلك في الحالات التالية:

١ - الالتزام بضمان سلامة الراكب:

حددت المادتين ١٧ و ١٩ من اتفاقية وارسو أساس مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص، ثم عدلت المادة ١٧ في بروتوكول جواتيمالا، ليصبح الناقل الجوي مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب أو نزولهم^(٢). وعليه يلزم توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي:

أ- أن يكون هناك حادث:

لم تضع اتفاقية وارسو تعريفاً للحادث، وقد اختلف الفقهاء حول تحدد معني الحادث، ويمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين: اتجاه مضيق^(٣)، يحدد مفهوم الحادث بأنه كل واقعة فجائية

(١) أماني أحمد عبدالله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١، ص ٨٦. عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مرجع سابق، ص ٢٧..

(٢) انظر المادة ٢٠٨ من قانون التجارة الكويتي والتي تقرر نفس الأحكام الواردة في الاتفاقية.

(٣) J. Sesseli, La notion de faute dans la convention de varsovie (etude de droit aerien), 1961, p.33.

مشار إليه من محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص ١٩٠، هامش ١.

تحدث نتيجة لعمليات النقل ومرتبطة باستغلال الطائرة. واتجاه موسع^(١)، يجعل مفهوم الحادث شاملا لكل عامل خارجي يكون من شأنه إصابة الركاب بأضرار بدنية^(٢).

ب- وقوع الحادث في فترة زمنية معينة:

نصت المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الركاب منها. وعلى ذلك يكون الناقل مسئولاً عن سلامة الركاب منذ اللحظة التي يغادر فيها الركاب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعدة المعدة للانتظار للتوجه إلى الطائرة، وتستمر هذه المسؤولية طوال المدة التي يتواجد فيها الركاب على متن الطائرة والمدة اللازمة لنقله من على متنها إلى قاعة الاستقبال في مطار الوصول. فالناقل الجوي لا يكون مسئولاً وفق لأحكام اتفاقية وارسو عن الركاب في مرحلة ما قبل الطيران، والتي يتم فيها نقل الركاب بوسائل النقل البرية من مكاتبه في المدينة إلى المطار، لأنه لا يتعرض لمخاطر الطيران ومن ثم لا يخضع لأحكام النقل الجوي، ولا في مرحلة تواجد الركاب في مبان المطار والمقاهي والأسواق التي تكون فيه، لأنه لا يكون في هذه المرحلة تحت رعاية الناقل وحرصته.

(١) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص ١٠١. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، ٢٠٠٨، ص ٣٢٨. علي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٧٨. عيسى غسان رضوي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨، ص ٩٤.

(٢) عرف القضاء الأمريكي الحادث بأنه كل واقعة فجائية غير معتادة تخل بالسير الطبيعي للرحلة الجوية. إلى أن صدر حكم المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ ٤ مارس ١٩٨٥ في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية والذي عرف الحادث الجوي بأنه كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور. ليشمل الحادث الجوي بذلك عمليات خطف الطائرات والاعتداء على الركاب، وسقوط الأشياء عليهم، وغيرها من الحوادث التي تقع على متن الطائرة.

U.S. SUPREME Court, reports, 470 U.S. 392, 105 S.Ct. 1338, 84 L.Ed.2d 289, AIR FRANCE, Petitioner v. Valerie Hermien SAKS. No. 83-1785.

<https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/470/392>

Martinez Hernandez V. Air France, RFDA, 1977, (Us cout of Appeals, 1st Cir. 1976), 545 F.2d 279, p.421.

<https://www.casemine.com/judgement/us/591494fdadd7b049345c6abe>.

أما إذا خضع لإمرة الناقل أو أحد تابعيه بأن ترك أماكن الانتظار وتوجه إلى الطائرة فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق به طوال هذه الفترة^(١).

أما في مرحلة هبوط الطائرة ونزول الركاب منها فإن الناقل يكون مسؤولاً عن سلامة الركاب وضمن سلامتهم طوال فترة النزول وأثناء ركوب السيارات المعدة لنقلهم إلى مبنى المطار أو سيرهم على الأقدام حتى وصولهم إلى صالة الاستقبال في مبنى المطار واستلام الأمتعة وخروجهم الي أماكن انتظار الجمهور.

ج- الضرر الذي يصيب المسافرين:

يشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي حصول ضرر للراكب، وهذا الضرر يشمل الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر. فإذا انتفى الضرر انتفت تبعاً لذلك مسؤولية الناقل الجوي. ولم تحدد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ماهية الضرر ونوعه، لذا يتعين الرجوع إلى القوانين الوطنية للوقوف على معنى الضرر وأنواعه.

ونظراً لأن مسؤولية الناقل في القانون الكويتي مسؤولية عقدية، فإن الناقل لا يساءل إلا عن الأضرار المتوقعة ما لم يثبت أن الضرر قد وقع نتيجة لغش الناقل أو خطئه ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب^(٢).

٢- الالتزام بضمان سلامة البضاعة:

حددت اتفاقية وارسو في مادتها الثامنة عشر مسؤولية الناقل الجوي في حالة ضياع البضائع أو تلفها^(١)، فجعلت الناقل ملزماً بضمان سلامة البضاعة، فإن هلكت أو ضاعت

^(١) سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٩٤.

^(٢) علي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، مرجع، ص ٦٤. سميحة القليوبي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٩٢. عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، مرجع سابق، ص ٨٠. محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فانسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٧٤. ويشير إلى

Rene Rodiere, Transports terrestres et aerien, Paris, Dalloz, 1969, P.164.

افتراض وقوع الخطأ من جانبه ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو كان يستحيل عليهم ذلك، أو أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها. وبذلك يكون التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل^(٢).

ويرجع مضمون الالتزام بسلامة البضائع إلى فكرة الحراسة، بمعنى أن هذا الالتزام يبدأ منذ اللحظة التي يتخلّى فيها المرسل عن حيازته للبضاعة وتسليمها للناقل الجوي بحيث تدخل في حيازته وحراسته ويكون له السيطرة عليها. وبهذا يكون معيار مسؤولية الناقل الجوي هو معيار الحراسة والإشراف والرقابة على البضاعة، لا معيار مخاطر الطيران الجوي كما هو في عقد نقل الأشخاص.

٣- الالتزام بمواعيد النقل:

ما يميز النقل الجوي عن وسائل النقل الأخرى هو السرعة في بلوغ الوجهة، لذلك يعتبر عامل الوقت من أهم العوامل التي يعتمد عليها في أسواق الطيران. لأهميته عند المسافرين بشكل عام ولدى رجال الأعمال بشكل خاص.

ويعتبر التزام الناقل بإيصال الراكب أو البضاعة إلى الجهة التي يبتغيها في الوقت المحدد، التزام بنتيجة تقوم معه مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم تحقيقها وذلك في حالة الاتفاق المسبق على ذلك. أما إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فإن التزام الناقل يكون التزاماً ببذل عناية يلتزم من خلاله بإيصال الراكب أو البضاعة في الوقت المعقول^(٣).

والفرق بين الالتزامين، أن مسؤولية الناقل تتعقد في الأول بمجرد تأخره عن الوصول بالوقت المتفق عليه، ولا يكون بإمكانه دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع لسبب أجنبي لا يد له في حدوثه. أما في الالتزام الثاني وهو الالتزام ببذل عناية، فإن الناقل يلتزم بالنقل في

(١) حددت المادة ١٨ من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب المادة ٥ من بروتوكول جواتيمالا المقصود بفترة النقل الجوي بأنه: "يتضمن المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار".

(٢) عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مرجع سابق، ص ٣٢.

(٣) عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مرجع سابق، ص ٣٥.

مدة معقولة، ويتعين على المضرور أن يثبت أن عدم تنفيذ الالتزام في المدة المعقولة يرجع إلى خطأ الناقل^(١).

الفرع الثاني

المسؤولية المدنية عند حوادث الطائرات بدون طيار

وفقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢^(٢)

يسأل مشغل الطائرات بدون طيار عند حدوث أضرار للغير على سطح الأرض سواء كانت الأضرار جسمانية أو مادية، متى تم ذلك نتيجة اصطدام الطائرة بالأشخاص أو بأموالهم^(٣)، وقد حددت اتفاقية روما نطاق تطبيقها وأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على السطح، وهو ما سنبينه من خلال ما يلي:

أولا: نطاق تطبيق اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢:

حددت المادة ١/٢٣ من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض نطاق تطبيقها بنصها على أنه: " تسري هذه المعاهدة على الاضرار المشار إليها في المادة ١ التي تقع في اقليم دولة متعاقدة وناجمة عن طائرة تم تسجيلها في اقليم دولة متعاقدة أخرى" وأعطت المادة الأولى من الاتفاقية المشار إليها لكل من أصابه ضرر على سطح الارض، الحق في التعويض بمجرد ثبوت ان الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها.

ويكون مشغل الطائرة هو الملزم بتعويض الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض. وقد بينت الفقرة ٢ من المادة ٢ من اتفاقية روما المقصود بمشغل الطائرة بأنه

^(١) محمد فريد العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٢١٥. إبراهيم عبدالرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١، ص ٣٢٩.

^(٢) انضمت الكويت لاتفاقية روما ١٩٥٢ بالمرسوم بقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٩ بالموافقة علي انضمام دولة الكويت إلي المعاهدة المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للطرف الثالث علي سطح الأرض.

^(٣) طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مرجع سابق، ص ٣١.
Laurent Archambault, Alicia Mâzouz, L'envol des drones civils, op. cit., pp. 29-31.

الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الحادث، فإذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد من المستغل حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المستغل. ويعتبر الشخص مستغلا للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظيفتهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أم لم يكن كذلك. وقد افترضت الاتفاقية أن المالك المقيدة باسمه الطائرة هو المستغل لها، ومن ثم يكون مسؤولا ما لم يقر الدليل - خلال إجراءات تحديد مسؤوليته - على ان شخصا غيره هو المستغل، وعليه ان يبادر في هذه الحالة متى سمحت اجراءات التقاضي، باتخاذ كافة التدابير اللازمة لإدخال هذا الاخير طرفا في الدعوى. كما جعلت الاتفاقية مستغل الطائرة مسؤولا عن تعويض الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استعمالها من قبل شخص غير مأذون له بذلك أو دون رضاء المشغل، إذا لم يثبت أنه اتخذ العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال^(١).

ولا تسري أحكام اتفاقية روما ١٩٥٢ على الحوادث الناجمة عن تصادم الطائرات في الجو، ولا على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كان المصاب مرتبط مع مستغل الطائرة برابطة عقدية (عقد النقل الجوي)، ولا على الأشخاص الذين يرتبطون مع مشغل الطائرة برابطة التبعية (عقد عمل)^(٢)، كما لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة. وتعد من طائرات الدولة كل طائرة تستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة^(٣).

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢:

المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار والأضرار التي تحدثها بالأشخاص أو أموالهم على سطح الأرض هي مسؤولية تقصيرية أساسها الالتزام العام بواجب اتخاذ الحيطة والحذر وعدم الإضرار بالآخرين، والتي تستوجب تعويض الأضرار التي حدثت للغير^(٤).

(١) انظر المادة ٤ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

(٢) انظر المادة ٢٤ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

(٣) انظر المادة ٢٦ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

(٤) تنص المادة ٢٢٧ من القانون المدني الكويتي على انه: "

وقد ثار جدل واسع عند مناقشة اتفاقية روما حول الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على السطح بين الأخذ بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية أو الأخذ بنظرية المخاطر وتحمل التبعة^(١)، وانتهى الأمر باعتماد المسؤولية الموضوعية كأساس لتعويض المضرور الذي يثبت حقه في التعويض بمجرد إثبات أن الضرر قد نشأ عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها وأن هناك علاقة سببية بين الضرر والطائرة، وذلك تقديراً لحالة المضرور الذي لا يستطيع وهو على السطح أن يقيم الدليل على أن ثمة خطأ ارتكبه مستغل الطائرة^(٢).

كما حددت الاتفاقية مسؤولية المستغل فوضعت حدوداً قصوى للتعويضات التي يلتزم بأدائها للمضرور، وربطت تلك الحدود بوزن الطائرة^(٣)، بحيث يزداد الحد الأقصى كلما زاد وزن الطائرة، كما وضعت الاتفاقية حداً أقصى للتعويض لكل مضرور في حالة الوفاة أو

١ - كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه، سواء أكان في إحداثه الضرر مباشراً أو متسبباً.
٢ - ويلتزم الشخص بتعويض الضرر الناشئ عن فعله الخاطئ ولو كان غير مميز".
وتنص المادة ١٢٤٠ من القانون المدني الفرنسي على أنه: "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"
Code civil, article 1240: " Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer".
كما تنص المادة 2- 6131- L. من قانون النقل الفرنسي على أن المستغل للطائرة مسئول عن الأضرار التي تحدثها الطائرة في حالة طيران تجاه الأشخاص أو الأموال على السطح، ومسؤولية المستغل لا يمكن التخفيف أو الإعفاء منها إلا بإثبات خطأ المضرور.

Code des transports L. 6131- 2 Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V): "L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface. La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime".

^(١) تبنت الولايات المتحدة والمكسيك فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، بينما تبنت بقية الدول نظرية المخاطر. انظر حول ذلك: أبو زيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي - الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٩١-٩٢.

^(٢) محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥، ص ١٦٨. منى حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، مرجع سابق، ص ١٢٦-١٢٧.

^(٣) انظر حول قيمة التعويض عن كل حادث أو طائرة، المادة ١١ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

الإصابة، بحيث لا يزيد التعويض عن (٥٠٠،٠٠٠ فرنك^(١)) لكل شخص مات أو أصيب^(٢). وذلك حتى يتسنى لشركات التأمين تقدير ما قد تواجهه من مخاطر والمبالغ المحتمل دفعها عند تحقق الضرر المؤمن ضده.

ومع ذلك تكون مسؤولية المستغل غير محدودة إذا ما أثبت من لحقه الضرر أن ما أصابه من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو أحد تابعيه أو وكلائه، ولا تنطبق الحدود القصوى للتعويض على الشخص الذي يستحوذ على الطائرة بطريق غير مشروع أو استعمالها دون رضاء من له حق استعمالها، وتكون مسؤوليته غير محدودة^٣.

ثالثاً: شروط مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ :

لانعقاد المسؤولية وفقاً لاتفاقية روما ١٩٥٢ ينبغي توافر الشروط التالية:

أ. أن يحدث ضرر للغير على السطح :

تسعى اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ إلى توفير الحماية القانونية للأشخاص والممتلكات التي تكون خارج عملية النقل الجوي، والذين لا يرتبطون بمشغل الطائرة بعلاقة عقدية أو بعقد عمل، لذلك يشترط لقيام مسؤولية مشغل الطائرة أن يقع الضرر على أشخاص أو ممتلكات على سطح الأرض بسبب سقوط الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها.

ولا صعوبة في تحديد المقصود بـ"سطح الأرض" الذي يشمل المسطحات اليابسة والمائية التي تقع ضمن الحدود الإقليمية لأية دولة من الدول، أما ما يقع من أضرار في أعالي البحار فكان

(١) انظر الفقرة ٤ من المادة ١١ من اتفاقية روما ١٩٥٢ لمعرفة قيمة الفرنك.

(٢) منى حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١، ص ١٤١.

(٣) انظر المادة ١٢ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

محل جدل^(١)، حتى حسم الأمر في المادة ٢/٢٣ من اتفاقية روما التي اعتبرت أي سفينة أو طائرة في أعالي البحار جزء من إقليم الدولة المسجلة فيها.

ولا يخضع لأحكام الاتفاقية سوى الأضرار المباشرة كسقوط الطائرة أو سقوط جزء منها أو شخص أو شيء تحمله، أما الأضرار غير المباشرة - كالضوضاء مثلا - فتخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية وتخضع للقانون الوطني^(٢).

ب. أن يكون مصدر الضرر طائرة أجنبية في حالة طيران:

لتطبيق أحكام اتفاقية روما ١٩٥٢ يجب أن يكون مصدر الضرر طائرة أجنبية، وفقا لما جاء في المادة ٢٣ من الاتفاقية بنصها على أنه: "١. تنطبق هذه الاتفاقية على الأضرار المنصوص عليها في المادة ١ التي تحدث في إقليم إحدى الدول المتعاقدة من قبل طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى، أو بواسطة طائرة، أيا كان تسجيلها، يكون للمشغل مكان عمل رئيسي أو أن يكون مكان إقامته الدائم في دولة متعاقدة أخرى"^(٣). أما إذا كان الضرر قد وقع بسبب طائرة وطنية وفي الحدود الإقليمية لدولة تسجيل الطائرة، فإن التشريعات الوطنية هي التي تطبق ولا مجال لتطبيق أحكام اتفاقية روما.

كما يشترط لتطبيق أحكام اتفاقية روما ١٩٥٢ أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران، وتعتبر الطائرة في حالة طيران من اللحظة التي يتم فيها استخدام الطاقة لغرض الإقلاع الفعلي، حتى لحظة انتهاء فترة الهبوط. وفي حالة الطائرة التي تكون أخف وزناً من الهواء، فإن تعبير "أثناء الطيران" يتعلق بالفترة من اللحظة التي تنفصل فيها عن السطح حتى لحظة استقرارها بالأرض مرة أخرى^(٤). وعلى ذلك يخرج عن نطاق الاتفاقية الطائرات الراضة في

(١) هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٢. منى حسب

الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية مرجع سابق، ص ١٢٩.

(٢) يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٩٩.

(٣) المادة ٣٣/١ من اتفاقية روما بصيغتها المعدلة بالبروتوكول ٢٣/٩/١٩٧٨، الذي دخل حيز التنفيذ ٢٥/٧/٢٠٠٢.

(٤) الفقرة ٢ من المادة الأولى من اتفاقية روما ١٩٥٢.

أرض المطارات أو تلك المستقرة على الأرض دون ان تبدأ بتشغيل محركاتها أو استغلال طاقتها للإقلاع^(١).

ج. توفر علاقة سببية بين الضرر والطائرة:

من الطبيعي انه لقيام مسؤولية مشغل الطائرة أن تتوفر علاقة سببية بين الضرر الذي لحق بالأشخاص أو بالمتلكات والطائرة المسجل في بلد متعاقد آخر، اذ يشترط أن يرجع الضرر إلى سقوط الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها، فإذا كان الضرر نتيجة غير مباشرة لسقوط الطائرة أو سقوط جزء من حمولتها فلا محل للحديث عن تطبيق أحكام اتفاقية روما. وتقدير وجود العلاقة السببية وفكرة الضرر المباشر وغير المباشر يترك أمرها للقاضي.

وقد يحدث ان يكون الضرر الذي لحق بالأشخاص أو بالمتلكات على السطح بسبب تصادم طائرتين أو أكثر، وفي هذه الحالة فإن مشغل كل طائرة يعتبر مسئولاً عن تعويض الأضرار^(٢)، ولا يلزم المضرور في البحث في كيفية وقوع الحادث وربط الأضرار بإحدى الطائرات، فالمسؤولية هنا موضوعية تضامنية تتعقد بمجرد وقوع الحادث^(٣).

(١) تعتبر الطائرة في حالة طيران وفقاً للبند ٦٢ من أنظمة الملاحة الجوية المدنية لدولة الكويت منذ اللحظة التي تتبع صعود ملاحها إليها بقصد التحرك الأولى للإقلاع بطاقتها الخاصة حتى اللحظة التي تتوقف بها عن الحركة بعد هبوطها على الأرض.

(٢) المادة ٧ من اتفاقية روما ١٩٥٢.

(٣) منى حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والمتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، مرجع سابق، ص ١٣١.

المطلب الثاني

المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في الاستخدام المحلي

مع تزايد ظاهرة استخدام الطائرات في مجال الترفيه والألعاب الرياضية، وتنافس الشركات التجارية في استغلالها في عمليات نقل البضائع، تزداد بطبيعة الحال الحوادث التي تقع بسبب استخدام الطائرات بدون طيار وتتسع دائرة الأضرار التي تحدثها.

فالتقنية والتكنولوجيا المستخدمة لتسيير الطائرات بدون طيار مهما بلغت دقتها وتطورها، إلا أنها تبقى عرضة للأعطال، وتخضع في تسييرها إلى توجيهات وأوامر يضعها مشغلها الذي يقع في الخطأ مهما بلغت درجة خبرته ودرايته في تشغيلها واستخدامها.

لذلك تزداد حوادث الطائرات بدون طيار ويشكل استخدامها خطر يحدق بكل ما يوجد في مسار تحليقها من بشر وأموال، سواء نتيجة مخالفة مشغلها لقواعد وضوابط استعمالها، أو لحدوث خلل في برمجتها أو في أجهزة تشغيلها. كما قد تتسبب حوادثها في إخلال مشغل الطائرة بتنفيذ التزامه بنقل البشر أو الأشياء والبضائع والأمتعة.

وقد نصت المادة ١/٢٢٧ من القانون المدني الكويتي على أنه: "كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه، سواء أكان في إحداثه الضرر مباشراً أو متسبباً". وعليه، متى ما وقع الضرر جراء استخدام الطائرة بدون طيار قامت مسؤولية مشغلها أو مستغلها، فإذا كان الضرر قد وقع نتيجة مخالفة المستغل للالتزام يفرضه القانون كانت مسؤوليته تقصيرية، وإذا كان نتيجة مخالفة التزام يفرضه عقد أو اتفاق كانت المسؤولية عقدية.

وللتعرف على النطاق التقصيري والعقدي عن أضرار استخدام الطائرات بدون طيار ضمن الحدود الإقليمية لدولة الكويت قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، يتناول الأول منهما المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار، ويتناول الآخر المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار.

الفرع الأول المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار في الاستخدام المحلي

يجب ان يخضع استخدام الطائرات بدون طيار للحراسة شأنها في ذلك شأن جميع الآلات إلى عناية خاصة بسبب طبيعتها الخطرة، فإذا حدث ضرراً للغير نتيجة استخدامها، فإن الضرر يرتب المسؤولية المدنية عن حراسة الأشياء.

وفهم هذا الحكم من نص المادة ٢٤٣/١ من القانون المدني الكويتي بنصها على أنه: " كل من يتولى حراسة شيء مما يتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منه يلتزم بتعويض الضرر الذي يحدثه هذا الشيء، ما لم يثبت ان هذا الضرر قد وقع بسبب أجنبي من قوة قاهرة او حادث فجائي او فعل المضرور او فعل الغير". وقد صرحت الفقرة الثانية من المادة المشار إليها باعتبار الطائرات من الاشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها^(١).

والمسؤولية عن الطائرات بدون طيار تعد مسؤولية عن حراسة الأشياء وفقاً لما جاء في المادة ٢٤٣ من القانون المدني الكويتي، حيث يعد حارس الشيء هو من يتولى استعمالها، وتوجيهها ورقابتها والتحكم فيها. وحارس الطائرة بدون طيار هو المستغل أو المشغل أو المستخدم، وهو من يتولى حراسة الطائرة، ويشترك معهم الطيار عند ارتكابه لخطأ أو عند حدوث الضرر بسبب إهماله^(٢)، لأنه هو من يتحكم بالطائرة ويديرها أثناء طيرانها^(٣).

(١) تنص المادة ٢٤٣/٢ من القانون المدني الكويتي على أنه: " وتعتبر من الاشياء التي تتطلب عناية خاصة لمنع وقوع الضرر منها السيارات والطائرات وغيرها من المركبات الاخرى والآلات الميكانيكية والسفن، والاسلحة، والاسلاك والمعدات الكهربائية، والحيوانات، والمباني، وكل شيء آخر يكون، بحسب طبيعته او بحسب وضعه، مما يعرض للخطر".

(٢) يرى البعض أن الطيار يعتبر تابعا للمشغل ويجب أن تقوم مسؤولية المشغل فقط ولا يسأل الطيار إلا في حالة سوء السلوك الإجرامي أو المتعمد.

Laurent Archambault, Alicia Mâzouz, L'envol des drones civils, op. cit., pp. 29-31.

(٣) طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مرجع سابق، ص ٣١.

والعبرة في قيام الحراسة الموجبة للمسؤولية على أساس الخطأ المفترض طبقاً للمادة ٢٤٣ من القانون المدني هي بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية لحساب نفسه^(١). كما تقوم مسؤولية حارس الطائرة بدون طيار إذا ما وقع الضرر نتيجة استخدام أحد تابعيه للطائرة إعمالاً لحكم المادة ٢٤٠ من القانون المدني^(٢)، وقد قضي بأن: "مسؤولية حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة المنصوص عليها في المادة ٢٤٣ من القانون المدني تقوم على أساس توافر السيطرة الفعلية على الشيء قصداً واستقلالاً، والأصل أن تكون الحراسة لمالك الشيء ما لم يثبت انتقالها إلى غيره، كما أن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه والمنصوص عليها في المادة ١/٢٤٠ من ذات القانون لا تقوم إلا بتوافر رابطة التبعية"^(٣).

وستتعرف على أساس المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار وشروطها وطرق دفعها من خلال النقاط الآتية:

أولاً: أساس المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار:

المسؤولية عن استخدام الطائرات بدون طيار هي مسؤولية موضوعية فرضها المشرع بنص خاص حماية للمضرورين وعدم تحميلهم عبأ إثبات خطأ مشغل الطائرة أو أحد تابعيه، وقد فرض المشرع الكويتي من خلال نص المادة ٢٤٣ من القانون المدني قاعدة مفادها كفاية إحداث الشيء محل الحراسة للضرر لقيام مسؤولية حارسه، دون حاجة إلى البحث في مسلك هذا الحارس وما إذا كان قد أخطأ أو لم يخطئ^(٤). فحارس الطائرة بدون طيار يتحمل نتائج استخدامها لما له من سلطة في توجيهها والرقابة عليه، ويتحمل بطبيعة الحال مخاطر

(١) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم ١٩٣ لسنة ١٩٨٥، بتاريخ جلسة ١٩٨٦/٦/٢٥.

(٢) تنص المادة ٢٤٠ من القانون المدني على أنه: "

١ - يكون المتبوع مسئولاً، في مواجهة المضرور، عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعا منه، في أداء وظيفته أو بسببها.

٢- وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كان من شأن المهمة المكلف بها التابع ان تثبت للمتبوع سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه".

(٣) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم ١٧٥، لسنة ١٩٨٥، بتاريخ جلسة ١٩٨٦/٣/٢٦.

(٤) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٩٥، ص

استخدامها ويلتزم بتعويض الأضرار التي تحدثها للغير سواء كانت الأضرار جسمانية أو مادية تمس الأموال والممتلكات^(١).

وبذلك تكون المادة ٢٤٣ من القانون المدني قد أسست مسؤولية مستغل الطائرة بدون طيار على فكرة المخاطر وتحمل التبعة (المسؤولية الموضوعية)، بأن يكون مستغل الطائرة بدون طيار مسئولاً بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة لإثبات خطئه^(٢).

وتنشأ المسؤولية التقصيرية عن حراسة الطائرات بدون طيار نتيجة الاخلال بالالتزام العام وهو التزام الحيطة والحذر في السلوك بحيث لا ينشأ عنه ضرر للغير، فإذا ترتب على استخدام الطائرة بدون طيار حدوث ضرر للغير تحققت المسؤولية المدنية التي تستوجب تعويض الأضرار التي حدثت للغير^(٣). فالمشرع الكويتي قصد من صياغة المادة ٢٤٣ من القانون المدني أن يفرض على حارس الأشياء التزاماً بنتيجة تتمثل بعدم إلحاق الضرر بالغير، فيعد وقوع الضرر إخلالاً بهذا الالتزام^(٤).

ثانياً: شروط المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار:

لقيام مسؤولية مشغل الطائرة بدون طيار وفقاً لمسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة ٢٤٣ من القانون المدني الكويتي يلزم أن يحدث الضرر نتيجة استخدام الطائرة وأن يكون المراد مسألته حارساً لها، وهو ما سنوضحه من خلال الآتي:

١ - حدوث الضرر نتيجة استخدام طائرة بدون طيار:

لكل من أصابه ضرر من الطائرة بدون طيار أن يتمسك بالمسؤولية المفترضة لحارسها. والمقصود بحدوث الضرر من الطائرة بدون طيار أن تكون الطائرة بدون طيار هي أداة حدوث الضرر، الأمر الذي يستوجب أن يكون للطائرة دور إيجابي في إحداث الضرر، مع توافر علاقة سببية أكيدة بين الطائرة والضرر. أما إذا لم يكن للطائرة دور إيجابي في وقوع الضرر

(١) مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، مؤسسة بحسون، بيروت، ١٩٩٦، ص ٦٠١.

(٢) عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مرجع سابق، ص ٢٧.

(٣) طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مرجع سابق، ص ٣٤.

(٤) حسين عامر، عبدالرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩، ص ٧٢٠.

بأن كانت رابضة في المكان المخصص لوقوفها أو تخزينها ولم يشرع مستغلها في استخدامها وتشغيلها فلا تتحقق المسؤولية عن حراستها. كمن يرتطم بالطائرة وهي متوقفة عن الحركة في المكان المخصص لذلك^(١). وعلى المضرور في هذه الحالة أن يثبت ما يكون من خطأ من جانب مستغلها طبقاً للقواعد العامة.

وتتعلق مسؤولية حارس الطائرة بدون طيار بالطائرة ذاتها، ولا يشترط تبعا لذلك أن يكون الضرر راجعا إلى فعل من يتولى توجيهها، فمناط المسؤولية هنا هو الآلة محدثة الضرر وليس خطأ من يتولى توجيهها.

ولا يشترط لتحقيق علاقة السببية بين الطائرة بدون طيار والضرر، ان يرجع الضرر إلى عيب ذاتي في الطائرة. فالحراسة لا شأن لها بما يكون من عيوب في الشيء وإنما مناطها سلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة وأن يكون الشيء مما يتميز بالخطورة من حيث أنه يعرض الناس للخطر في أرواحهم وأموالهم^(٢).

وإثبات علاقة السببية بين الضرر واستخدام الطائرة بدون طيار يقع على عاتق المضرور، والتي يمكن افتراضها بإثبات تدخل الطائرة بإحداث الضرر ما لم يثبت مستغلها عكس ذلك من خلال إثبات سلبية دور الطائرة في إحداث الضرر.

وللمضرور في سبيل إثبات علاقة السببية بين الطائرة والضرر أن يستعين بكافة طرق الإثبات لكونه يرد على وقائع مادية. أما تقرير قاضي الموضوع بتوافر أو عدم توافر علاقة السببية بين الطائرة والضرر فيعد من مسائل القانون التي يخضع فيها لرقابة محكمة التمييز^(٣).

٢ - حراسة الطائرة بدون طيار:

حراسة الطائرة بدون طيار تعني السيطرة الفعلية عليها، وهي تتحقق بالهيمنة والتسلط عليها، أما سلطة استعمالها وتوجيهها والرقابة عليها فهي مجرد معايير يستخلص منها تحقق

(١) عزالدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، لا ناشر، ١٩٨٨، ص ٣٦٠.

(٢) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٢٠ لسنة ١٩٩٤، بتاريخ جلسة ١٤/١١/١٩٩٤.

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٨٠-١٨١.

السيطرة والأمر عليها، وبذلك تقوم الحراسة بمجرد تحقق السيطرة والأمر عليها سواء اجتمعت السلطات الثلاثة (الاستعمال والتوجيه والرقابة) أو تحقق بعضها فقط^(١).

ومناطق الحراسة ليس السلطة المادية على الطائرة وإنما السلطة الأدبية والمعنوية عليها، فمالك الطائرة بدون طيار يحتفظ بحراستها لها ولو لم يكن هو من يتولى تشغيلها وقت وقوع الحادث، كأن يعهد بتشغيلها إلى شخص آخر من تابعيه أو من غيرهم^(٢). وقد سمحت لائحة نظام الطائرات بدون طيار لدولة الكويت لمن لم يبلغ سن الرشد باستخدام الطائرات بدون طيار ولم تشترط أن يتولى مالك الطائرة تشغيلها بنفسه، وفي هذه الحالات إذا قام أحد تابعي مالك الطائرة أو أحد أبنائه باستخدام الطائرة فإن حراستها لا تنتقل للعامل أو للصغير بل تبقى في حراسة مالكيها.

والأصل أن تثبت حراسة الطائرة بدون طيار لمالكها، إلا أن الحراسة يمكن أن تنتقل لغير المالك عند تأجير الطائرة أو إعارتها. كما تنتقل الحراسة إلى سارق الطائرة طالما سيطر عليها سيطرة فعلية توافرت معها سلطة الأمر عليها. فمباشرة شخص آخر خلاف مالك الطائرة السيطرة الفعلية عليها في الاستعمال والتوجيه لحساب نفسه يجعله حارساً لها سواء انتقلت له السيطرة الفعلية على الشيء بإرادة المالك أم بغير إرادته^(٣). وقد قضى بأن: " الحراسة الموجبة للمسؤولية إنما تتحقق بالسيطرة الفعلية على الشيء التي تمكن صاحبها من الهيمنة والتسلط عليه لحساب نفسه بحيث يكون زمامه في يديه ، ولو لم تستند الى اساس من القانون ، وإنما قامت من حيث الامر الواقع فحسب"^(٤).

كما يمكن أن تثبت الحراسة على الطائرة بدون طيار لأكثر من شخص طالما لم يستقل أي منهم بالسيطرة عليها، وفي هذه الحالة لا تتجزأ الحراسة ولا تتعدد بل يعتبر جميع من لهم سلطة الأمر على الطائرة مسئول عن جبر الضرر الذي يحدث للغير نتيجة استخدامها. فالحراسة يمكن أن تشاع أي تكون مشتركة، بأن تثبت لأكثر من شخص شريطه ألا تتجزأ

^(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٨٢.

^(٢) محمد طاهر قاسم، الأساس القانوني للمسؤولية عن الأشياء الخطرة أمام القضاء العراقي، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد ١٣، العدد ٤٩، السنة ١٦، ص ٢٠٢.

^(٣) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٥٤٠٥ لسنة ٨٠ قضائية، بتاريخ جلسة ٢٠١٨/١٢/٢.

^(٤) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٤٧ لسنة ١٩٩٥، بتاريخ جلسة ١٩٩٥/١١/٧.

بينهم، بأن يظل كل حارس مسئولاً عن كل الضرر، لذلك فإن إمكان الاشتراك في الحراسة لا يعني إمكان اختصاص كل حارس بنوع معين من الحراسة كأن يختص احدهم بحراسه استعمالها ويختص الآخر بحراسه رقابتها والاشراف عليها^(١).

ثالثاً: دفع المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار:

مسؤولية حارس الطائرة بدون طيار مسؤولية مفترضة ومقررة بقوة القانون لا تتطلب من المضرور إثبات خطأ الحارس، إلا ان هذا الافتراض لا يمنع حارس الطائرة من دفع المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي أو بإثبات الدور السلبي للطائرة بدون طيار.

*إثبات حارس الطائرة بدون طيار للسبب الأجنبي:

بمجرد حدوث الضرر جراء تدخل الطائرة بدون طيار تقوم قرينة قضائية مفادها أن هذا التدخل كان إيجابياً، وأن هذا التدخل ينسب إلى فعل حارسها أو فعل شخص يسأل عنه أو إلى فعل الطائرة ذاتها. إلا ان هذه القرينة قرينة بسيطة يمكن هدمها بإثبات أن احداث الطائرة للضرر لا ينسب إليه وإنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يسأل عن نتائجه^(٢).

فمسؤولية حارس الطائرة بدون طيار ترتفع إذا اثبت ان وقوع الضرر قد حدث بسبب أجنبي عنه لا يد له فيه، ولم يكن له من سبيل الى تفاديه، ويتمثل السبب الأجنبي وفقاً لنص المادة ٢٤٣ من القانون المدني الكويتي بثلاثة حالات هي القوة القاهرة او حادث مفاجئ ، او فعل المضرور، او فعل الغير. ويفهم من ذلك أن الواقعة المكونة للسبب الأجنبي يمكن أن تكون طبيعية كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، ويمكن أن تكون واقعة انسانية من فعل الغير وفعل المضرور^(٣).

والقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ تعبيران مختلفان في معنى واحد يغلب في كل منهما عنصر من عناصر السبب الأجنبي، فالحادث مفاجئ لأنه لا يمكن توقعه، وهو قوة القاهرة لأنه

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٨٥-١٨٦. عبدالقادر

العرعاري، مصادر الالتزام، الكتاب الثاني، المسؤولية المدنية، دار الإيمان، الرباط، ٢٠١١، ص ١٩٣.

(٢) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٨٨.

(٣) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٨٩.

لا يمكن دفعه، وذلك ينطبق على حادث لا يمكن توقع حصوله وغير ممكن دفعه. وهما يعبران عن الواقعة التي تنشأ مستقلة عن حارس الطائرة ولا يكون باستطاعته توقعها أو منع حدوثها^(١). وعدم إمكان التوقع اللازم لتوفر القوة القاهرة يجب أن يكون مطلقاً لا نسبياً، والمعيار في هذه الحالة موضوعي لا ذاتي^(٢). وغالباً ما تتمثل الوقائع المكونة للقوة القاهرة في الظواهر والحوادث الطبيعية مثل الرياح والأمطار والعواصف والزلازل وغيرها من قوى الطبيعة. ولا يمكن لحارس الطائرة بدون طيار بأن يتذرع بقوة الرياح أو الأمطار لدفع مسؤوليته إذا كانت مما تتبعت له الجهة المسؤولة عن الأحوال الجوية، وذلك لالتزامه بمتابعة نشرات الأرصاد الجوية، وعدم تشغيل الطائرة إلا في الأجواء الصافية تجنباً لسقوطها أو فقد القدرة على التحكم بها.

أما فعل الغير المكون للسبب الأجنبي فهو الفعل الصادر عن أي شخص غير المضرور وغير الحارس وغير الأشخاص الذين يسأل عنهم الحارس (الأبناء والتلاميذ والتابعين)^(٣)، ويشترط لكي تنتفي علاقة السببية بإثبات خطأ الغير ان يثبت الحارس ان الضرر كان لابد واقعا حتى لو قام بواجبة في الحراسة كما ينبغي، لأنه يثبت بذلك ان خطأ الغير كان هو السبب الوحيد المباشر في وقوع الضرر^(٤). ويلزم أن يتوافر في فعل الغير أن يكون غير ممكن توقعه ولا يستطاع دفعه، فإن كان ممكناً توقعه أو تجنب أثره انتفى عنه وصف السبب الأجنبي ولا تنقطع به علاقة السببية وتبقي مسؤولية الحارس قائمة تجاه المضرور^(٥). ولا يشترط في

(١) محمد حسن قاسم، القانون المدني، الالتزامات، العقد، المجلد الثاني، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠١٨، ص ٢٥٨-٢٥٩. هوزان عبد المحسن عبد الله، مفهوم القوة القاهرة وآثاره في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم ١٣١-٢٠١٦ للقانون المدني الفرنسي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة ٩، العدد ٢، يونيو ٢٠٢١، ص ٥٠٥-٥٠٦.

(٢) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٣٨٨ لسنة ٢٠٠٢، بتاريخ جلسة ٢٠٠٣/٦/٣٠.

(٣) ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الاشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٥، ص ١٩٦.

(٤) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٤ لسنة ١٩٨٥، بتاريخ جلسة ١٩٨٥/١١/١٨.

(٥) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٤ لسنة ٢٠٠٤، بتاريخ جلسة ٢٠٠٦/٤/١٧.

فعل الغير المكون للسبب الأجنبي أن يكون خاطئا ولا يتعين إثبات شخصيته أو إدخاله في دعوى المسؤولية المقامة ضد الحارس^(١).

ويمكن أن يكون فعل المضرور سببا أجنبيا يتمسك به الحراس لدفع مسؤوليته، طالما كان هو السبب في إحداث الشيء للضرر الذي أصابه، كأن يعبث في أجهزة الطائرة بدون طيار دون ان يسمح له بذلك، أو ان يعترض طريقها دون تصريح في المضمار المخصص لممارسة هواية التحليق بها. ففي هذه الحالات يكون المضرور هو السبب فيما لحقه من ضرر ولا يجوز له الرجوع على أحد، واستخلاص خطأ المضرور الذي اشترك به في إحداث الضرر وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي تدخل في سلطة محكمة الموضوع بغير معقب عليها^(٢).

*إثبات حارس الطائرة بدون طيار لدورها السلبي:

عند التدخل الإيجابي للطائرة بدون طيار في حدوث الضرر تتحقق مسؤولية حارسها، كون التدخل الإيجابي يؤدي الى توافر رابطة السببية بين فعل الطائرة بدون طيار مع الضرر الذي وقع نتيجة الفعل، وعند انتفاء الرابطة السببية بين فعل الطائرة والضرر تندثر معها مسؤولية الحارس^(٣).

فمسؤولية حارس الطائرة بدون طيار تقوم على أساس موضوعي يتحقق عند وقوع الضرر، ويقع على كاهل الحارس اثبات ان تدخل الطائرة في حدوث الضرر كان تدخلا سلبيا حتى يستطيع أن يتصل من مسؤوليته. لأن تدخل من الطائرة في احداث الضرر يقيم قرينه بسيطة على ان هذه الطائرة هي سبب الضرر، ويمكن للحارس نفي هذه القرينة بإثبات ان الطائرة وان تدخلت في حدوث الضرر إلا انها لم تكن منتجة وتدخلها كان سلبيا في وقوع الضرر، ليقطع بذلك علاقة السببية الطائرة والضرر^(٤).

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ١٩١.

(٢) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٢٥٤ لسنة ١٩٨٦، بتاريخ جلسة ١٩٨٧/٦/٢٤.

(٣) مصطفى العوجي، القانون المدني، مرجع سابق، ص ٦١٠.

(٤) أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان، ٢٠٠٥، ٣٨١-٣٨٢.

ويعتبر تدخل الطائرة بدون طيار سلبيا إذا كانت وقت وقوع الضرر في حالة سكون، أو إذا لم يكن لها دور في دور في إحداث الضرر، أو لم تكن السبب الحقيقي في إحداثه. لأنه يشترط لقيام مسؤولية حارس الطائرة ان يكون تدخلها إيجابيا في احداث الضرر، الذي يؤدي بالنتيجة لقيام الرابطة السببية بين الفعل والضرر ويانتفاء الدور الإيجابي للطائرة تنتفي الرابطة السببية.

الفرع الثاني

المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي

أجازت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت أن يتم استخدام الطائرات بدون طيار في نقل الأشياء غير الخطرة، وسمحت لمشغل الطائرة المخصصة للأغراض التجارية والخاصة من فئة (C) و(B) - بعد الحصول على ترخيص من الإدارة العامة للطيران المدني - استخدامها في عمليات نقل الحيوانات والبضائع الخطرة.

أما نقل البشر فلا يزال محظورا وغير جائز استخدام الطائرة بدون طيار للقيام به في دولة الكويت، وإن شرعت بعض الدول بتهيئة الأجواء وإعداد المنصات للبدء باستخدامها لنقل البشر بين أماكن محددة⁽¹⁾، كما أن المنافسة على أشدها بين شركات تصنيع الطائرات بدون طيار وشركات التكنولوجيا لتأهيل الطائرات بدون طيار لتكون وسيلة من وسائل المواصلات العامة الشائع استخدامها من قبل الناس العاديين. ولن تتأخر دولة الكويت في الأخذ بمثل هذه التكنولوجيا إذا ما تم اعتمادها وضمان معايير السلامة فيها.

وقد نظم قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ أحكام عقد النقل الجوي الذي يتم باستخدام الطائرات أيا كان نوعها. وعرفت المادة ١٦١ منه عقد النقل بأنه: " اتفاق يلتزم

(1) وأبرز مثال لذلك تاكسي دبي الجوي ذاتي القيادة الذي بدأ الاستخدام التجريبي له في عام ٢٠١٧، وسيتم استخدامه في نقل البشر بشكل رسمي في العام ٢٠٢٢. انظر: شوق حسني شوييك، محمود إبراهيم فياض، المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي: دراسة استشرافية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٧، العدد ٢، ديسمبر ٢٠٢٠، ص ٣٠٠. مطر الطاير، التاكسي الجوي، مجلة المسار، العدد ١١٣، نوفمبر ٢٠١٧، ص ٢.

بموجبه الناقل بأن يقوم بنقل شيء أو شخص الى جهة معينة مقابل اجر معين". وعرفت المادة ٢٠٥ من القانون المشار إليه النقل الجوي بأنه نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات في مقابل أجر".

وستتعرف على أساس المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي وقواعدها وحدودها والإعفاء منها من خلال النقاط التالية:

أولاً: أساس المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي:

القوة الملزمة للعقد تفرض على أطرافه تنفيذ ما يقع عاتقهم من التزامات، وفي حال قصر أحد طرفي العقد في تنفيذ التزاماته أو عجز عن ذلك، أو تأخر في تنفيذها كان بالإمكان إجباره على ذلك عن طريق تحريك المسؤولية العقدية، التي هي جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها أو التأخر بتنفيذها، ولكن هذه المسؤولية لا تقوم إلا عند استحالة التنفيذ العيني.

وتجد المسؤولية العقدية أساسها في عدم تنفيذ المدين للالتزام العقدي، فالخطأ في مجال المسؤولية العقدية يتجلى في عدم تنفيذ المدين لالتزاماته المتولدة عن العقد. وعدم تنفيذ المدين لالتزاماته يختلف باختلاف نوع الالتزام فيما إذا كان التزم بنتيجة أو التزم ببذل عناية، فإن كان التزم المدين بتحقيق نتيجة، فإنه يكون مسئولاً بمجرد ثبوت عدم التنفيذ أو التأخير في التنفيذ ما لم يكن تحقيقها مستحيلاً. أما في حالة الالتزام ببذل عناية، فلا يلتزم المدين بتحقيق نتيجة معينة وإنما يلتزم ببذل جهد معين وبتخاذ الوسائل المؤيدة إلى ذلك عادة، حتى لو لم يصل إلى النتيجة المرجوة من ذلك الجهد، وتقوم مسؤولية المدين ببذل عناية إذا قصر في بذل الجهد المطلوب وكان مسلكه مخالفاً لمسلك الشخص العادي^(١).

(١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مرجع سابق، ص ٢١. نادية محمد مصطفى قزمار، حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وتحقيق نتيجة، المجلد ٤، العدد ٤٨، ٢٠١٩، ص ٣٦٧.

ثانياً: قواعد المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في مجال النقل الجوي المحلي:

تطبق على عمليات النقل باستخدام الطائرات بدون طيار الأحكام الخاصة بالنقل الجوي في قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠، والذي يمكن تلخيص أبرز القواعد والشروط التي جاء بها في النقاط التالية:

١- مسؤولية مستغل الطائرة عن سلامة الركاب:

جعلت المادة ٢٠٨ من قانون التجارة الكويتي مستغل الطائرة بدون طيار مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب أو نزولهم منها. وعليه يلزم توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي هي:

- أ. وقوع حادث نتيجة استخدام الطائرة.
- ب. حصول ضرر للراكب وهو يشمل الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر. فإذا انتفى الضرر انتفت تبعاً لذلك مسؤولية مستغل الطائرة بدون طيار.
- ج. وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الركاب منها. لأن الناقل يعتبر مسؤولاً عن سلامة الراكب منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة للانتظار للتوجه إلى الطائرة، وتستمر هذه المسؤولية طوال المدة التي يتواجد فيها الراكب على متن الطائرة والمدة اللازمة لنقله من على متنها إلى قاعة الاستقبال في مطار الوصول^(١).

٢- مسؤولية مستغل الطائرة عن سلامة البضاعة والأشياء:

حددت المادة ٢٠٩ من قانون التجارة الكويتي مسؤولية الناقل الجوي في حالة ضياع البضائع أو تلفها، فجعلت الناقل ملزماً بضمان سلامة البضاعة، فإن هلكت أو ضاعت، افترض وقوع الخطأ من جانبه ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو

^(١) سميحة القليوبي، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ١٩٤. محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص ١٠٥.

كان يستحيل عليهم ذلك، أو أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها. وبذلك يكون التزام الناقل الجوي بالمحافظة على البضاعة التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل.

ويشترط لقيام مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لنص المادة ٢٠٩ من قانون التجارة عن الضرر المتمثل في هلاك أو ضياع الامتعة أو البضائع أو تلفها، ان يقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي. ويشتمل تعبير النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار. ولا يدخل من ضمنها الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو جوي أو نهري يقع خارج المطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك.

وقد قضت محكمة التمييز الكويتية بأنه: "يقوم التزام الناقل الجوي على ضمان سلامة البضاعة في الفترة التي تكون في أثنائها في حراسته سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في أي مكان آخر للهبوط خارج المطار، أي في الفترة التي تمتد منذ استلام الناقل للبضاعة في مطار القيام إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا تحقق الضرر خلال هذه المدة عد الناقل مخلاً بالتزامه بضمان المحافظة على البضاعة، وذلك بناء على خطأ مفترض في جانبه وإن كان يقبل إثبات العكس بإقامة الدليل على أنه وتابعه قد اتخذ كافة التدابير لتوقي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن يكون الضرر قد نتج عن خطأ المرسل إليه، باعتبار أن ذلك تحقق به استحالة توقي الضرر أو أن يكون قد نشأ بعد أن خرجت البضاعة عن حراسته"^(١).

(١) محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٢ تجاري، جلسة ١٣/١٢/١٩٩٢. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة من ١/١/١٩٩٢ حتى ٣١/١٢/١٩٩٦، القسم الثالث، المجلد الثالث، يوليو ١٩٩٩، ص ١٠٩٠.

٣- مسؤولية مستغل الطائرة بدون طيار عن التأخير:

نصت المادة ٢١٠ من قانون التجارة الكويتي على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بقولها: " يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع". والتأخير الذي يسأل عنه الناقل الجوي هو التأخير الذي يجاوز الميعاد المتفق عليه لتنفيذ عملية النقل أو المدة المعقولة التي يفترض تنفيذ عملية النقل خلالها إذا تخلف الاتفاق على ذلك^(١).

ولا يكفي لتقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أن يكون هناك تأخير أثناء عملية النقل، بل يلزم أن يترتب على ذلك ضرر يصيب بالراكب أو يلحق بالبضائع والأمتعة. إذ لا يمكن تقرير مسؤولية الناقل عن التأخير ما لم يكن هناك ضرر لحق بالمسافرين أو الشاحنين، فإذا انتفي الضرر انتفت تبعاً له المسؤولية. ويكون التعويض عن التأخير على قدر الخسارة التي وقعت والكسب الذي فات، ويشمل الضرر المادي والأدبي^(٢).

ثالثاً: حدود المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي والإعفاء منها:

نصت المادة ٢١٧ من قانون التجارة على بطلان كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة ٢١٤ من القانون المشار إليه، ومع ذلك لا يشمل هذا البطلان الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية أو بتحديدتها في حالة هلاك الشيء محل النقل أو تلفه بسبب طبيعته أو عيب ذاتي فيه.

وستتعرف على حالات إعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته وحدود تلك المسؤولية في قانون التجارة الكويتي من خلال ما يلي:

^(١) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص ٢١٩.

^(٢) راجع المواد ٢٣٠ و ٢٣١ من القانون المدني الكويتي. وانظر أيضاً: أحكام محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٨١ لسنة ١٩٩٦، جلسة ١٩٩٨/٣/٢٩. الطعن رقم ٦٥ لسنة ١٩٩٨، جلسة ١٩٩٨/٦/٢٢. الطعن رقم ٦٤٥ لسنة ١٩٩٨، جلسة ١٩٩٩/١٠/١٨. مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز عن المدة من ١/١/١٩٩٧ حتى ٢٠٠١/١٢/٣١، القسم الرابع، المجلد الثالث، مايو ٢٠٠٤، ص ٣٤٢-٣٤٧.

*حدود مسؤولية الناقل الجوي:

حددت المادة ٢١٤ من قانون التجارة حدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع والأمتعة، بشرط أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقا لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة ٢١٤ والا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام^(١). وقد فصلتها المادة المشار إليها على النحو التالي:

١. في حالة نقل الأشخاص: لا يجاوز التعويض الذي يحكم على الناقل الجوي ستة آلاف دينار بالنسبة لكل راكب إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المقدار.

٢. في حالة نقل الأمتعة أو البضائع: لا يتجاوز التعويض ستة دنائير عن كل كيلوجرام. ومع ذلك إذا قدم المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع الى الناقل إقرارا خاصا بما يعلقه من أهمية على تسليمها في مكان الوصول ودفع ما قد يطلبه الناقل من أجره إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة المبينة في الإقرار إلا إذا أثبت الناقل ان هذه القيمة تجاوز مدى الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل على التسليم.

٣. في حالة ضياع أو هلاك أو تلف جزء من طرد أو بعض محتوياته: يحسب الحد الاقصى للتعويض على أساس الوزن الإجمالي للطرد كله، ما لم يؤثر ذلك في قيمة طرود أخرى تشملها نفس الرسالة فيراعى أيضا وزن هذه الطرود.

٤. في حالة ضياع أو تلف الاشياء الصغيرة الشخصية الى تبقى في حراسة الراكب أثناء النقل: لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحكم به لكل راكب عن تلك الأشياء على مائة وعشرين دينارا.

وإذا وقع الفعل أو الامتاع من جانب تابعي الناقل الجوي فيجب عليه في هذه الحالة ان يثبت أيضا أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم. ويجب أن لا يتجاوز مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه من الناقل وتابعيه معا للحدود المنصوص عليها في المادة ٢١٤ من قانون التجارة.

(١) راجع المادة ٢٠٧ من قانون التجارة.

ولا يجوز للناقل الجوي ان يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢١٤ من قانون التجارة إذا ثبت أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك^(١).

* حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية:

بعد أن جعلت المادة ٢١٧ من قانون التجارة البطلان جزاء لكل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة ٢١٤ من القانون المشار إليه، استثنى عجزها الشرط الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية او بتحديدتها في حالة هلاك الشيء محل النقل او تلفه بسبب طبيعته او عيب ذاتي فيه.

ويمكن فيما يلي حصر حالات إعفاء الناقل الجوي في قانون التجارة:

١. الحالة التي يثبت فيها الناقل الجوي أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٢).
٢. الحالة التي يثبت فيها الناقل الجوي ان الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور. ويجوز للمحكمة ان تخفض مسؤولية الناقل إذا اثبت ان خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر^(٣).
٣. الحالة التي يثبت فيها الناقل الجوي ان الضرر كله قد نشأ لعيب ذاتي في البضاعة.
٤. الحالة التي يثبت فيها الناقل الجوي أن الهلاك أو التلف لم ينشأ عن فعله أو فعل عماله أو مستخدميه وإنما عن قوة قاهرة.
٥. لا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب اثناء السفر إلا إذا أثبت الراكب خطأ الناقل أو تابعيه^(٤).
٦. في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا ثبت صدور خطأ منه أو من أحد تابعيه. وفي هذه الحالة يسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة ٢١٤^(١).

(١) راجع المادتين ٢١٥ و ٢١٦ من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢١١ من قانون التجارة.

(٣) المادة ٢١٢ من قانون التجارة.

(٤) المادة ٢١٣ من قانون التجارة.

وقد قضت محكمة التمييز الكويتية بأن: "عقد النقل يضع عي الناقل التزاما بنتيجة هو نقل الشيء وتسليمه سالما إلي المرسل إليه بما مقتضاه أن مسؤولية الناقل تظل قائمة، إلى أن يتم تسليم المرسل إليه بضاعته بالفعل، فإذا هلك الشيء قبل تسليمه أو تلف، تتحقق مسؤوليته دون حاجة لإثبات وقوع خطأ من جانبه، وهو لا يسأل عن أفعاله الشخصية فحسب، وإنما يسأل أيضا عن أفعال الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزاماته علي عقد النقل، ولا ترتفع عنه هذه المسؤولية إلا إذا اثبت أن الهلاك أو التلف لم ينشأ عن فعله أو فعل عماله أو مستخدميه وإنما عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، وأن تحديد الحالة التي توجد عليها البضاعة وقت التسليم واستظهار ما لحقها من تلف وتقدر التعويض المستحق عنه هو من مسائل الواقع التي تستقل بتقديرها محكمة الموضوع متى أقامت قضاءها علي أسباب سائغة لها أصلها الثابت بالأوراق وتؤدي إلي النتيجة التي انتهت إليها"^(٢).

(١) يعتبر النقل بالمجان إذا كان بدون مقابل، ولم يكن الناقل محترفا للنقل. فإن كان الناقل محترفا اعتبر النقل غير مجاني.

(٢) محكمة التمييز الكويتية: الطعن رقم ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٢، جلسة ١٨/١٠/٢٠٠٢.

الخاتمة

اهتمت هذه الدراسة بتعريف الطائرات بدون طيار وبيان أنواعها وقواعد تسجيلها واستخدامها في دولة الكويت، وتحديد طبيعة المسؤولية المدنية عن حوادثها والأضرار التي تلحقها بالغير على سطح الأرض أو أثناء عمليات النقل الجوي، سواء وقع الحادث أثناء استخدام الطائرة في عمليات النقل الجوي الدولي أو أثناء استخدامها في عمليات النقل الجوي المحلي وفي غيرها من الأنشطة التي تستخدم بها الطائرات بدون طيار.

وقد انتهت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات، على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

١. ينطبق وصف الطائرة على الطائرات بدون طيار باعتبارها آلة أو مركبة هوائية تحتاج لردود فعل الهواء التي تجعلها تعلق في الجو وتستطيع الطيران دونما حاجة لوجود طيار على متنها ويمكن التحكم بها وتوجيهها عن بعد أو من خلال الاعتماد على برمجيات الذكاء الاصطناعي.

٢. قسمت لائحة نظام الطائرات عن بعد لدولة الكويت الطائرات بدون طيار بالنظر لاستخداماتها إلى ثلاث فئات: (الفئة A للعمليات الترفيهية، الفئة B للعمليات المهنية، الفئة C للعمليات الخاصة).

٣. جعلت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت التسجيل إلزامياً للطائرات بدون طيار من الفئة (B) والفئة (C)، وللنوعين (A2) و(A3) من الفئة (A)، واستثنت الطائرات من نوع (A1) من شرط التسجيل.

٤. حددت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت السن المطلوبة للتصريح باستخدام الطائرات بدون طيار بجميع أنواعها، وسمحت لأي شخص أياً كان عمره استخدام طائرات الترفيه من نوع (A1).

٥. ألزمت لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار لدولة الكويت مستغل الطائرة بدون طيار أن يتحقق قبل استخدامها من وجود ملصق يثبت على متنها يبين فيه رقم تسجيلها وبوليصة التأمين، عدا طائرات الترفيه من نوع (A1) فهي مستثناة من ذلك.

٦. على الرغم من النص على إلزام من يطلب تسجيل الطائرة بدون طيار بتقديم وثيقة تأمين تضمن تغطية الأضرار التي قد تتسبب بها، إلا أن هذا الشرط أستبعد من نموذج تسجيل الطائرات في الإدارة العامة للطيران المدني بدولة الكويت.
٧. المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في مجال النقل الجوي الدولي يحكمها نظامان قانونيان دوليان منفصلان، الأول يخص الأضرار التي تلحق بالبضائع والركاب وأمتعتهم، وتحكمها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي. والثاني ينظم المسؤولية المرتبطة بالوفاة أو الإصابة الشخصية أو تلف ممتلكات الأطراف الثالثة على سطح الأرض، وتحكمها اتفاقية روما بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض.
٨. المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار وما تحدثه من أضرار للغير على سطح الأرض عند استخدامها في الأنشطة المحلية ضمن الحدود الإقليمية لدولة الكويت تعد مسؤولية عن حراسة الأشياء وتخضع لأحكام القانون المدني.
٩. المسؤولية عن حوادث الطائرات بدون طيار في مجال النقل الجوي المحلي تخضع لأحكام قانون التجارة الذي نظم شروط قيامها وحدودها وحالات الإعفاء منها.

ثانياً: التوصيات:

١. إلزام جميع مستغلي الطائرات بدون طيار بكافة فئاتها وأنواعها بتسجيلها لدى الإدارة العامة للطيران المدني دون استثناء لأية فئة منها، وتثبيت ملصق على متنها يبين فيه رقم تسجيلها، حتى يسهل الرجوع على ملاكها ومستغليها عند وقوع الحوادث أو عند مخالفة أحكام لائحة أنظمة الطائرات بدون طيار.
٢. إلزام كل من يتقدم بطلب للحصول على ترخيص بتشغيل طائرة بدون طيار - أيا كان سنه - بأن يقدم ما يفيد إتمامه لدورة تدريبية على نوع الطائرة التي يرغب في استخدامها..
٣. جعل شهادة التأمين على الطائرة ضد المخاطر والأضرار التي قد تسببها شرطاً أساسياً لقبول طلب تسجيل الطائرات بدون طيار بجميع أنواعها وفئاتها بما فيها المخصصة للترفيه والتي تعتبر أكثرها خطورة بسبب استخدامها من قبل صغار السن والأشخاص قليلي المعرفة والدراية بأصول وقواعد التحليق بها.

٤. تعديل حدود التعويض المنصوص عليه في المادة ٢١٤ من قانون التجارة ليكون عشرة آلاف دينار بدلا عن ستة آلاف دينار في حالة وفاة الراكب، وبالمقدار المحدد في مرسوم لائحة جدول الدييات^(١) بالنسبة للإصابات الجسدية الأخرى^(٢).

^١ صدر بتاريخ ١٤/١/١٩٨١ ونشر في الكويت اليوم، العدد ١٢٤٠، السنة ٢٧، ص ٢٠.

^٢ تنص المادة ٢٥١ من القانون المدني على أنه: "١ - تقدر الدية الكاملة بعشرة آلاف دينار. ويجوز تعديل مقدارها بمرسوم.

^٢ ويصدر بمرسوم جدول للدييات، وفق احكام الشريعة الاسلامية، تتحدد بمقتضيات حالات استحقاق الدية كليا او جزئيا".

قائمة الجداول

١ - جدول بأبرز شروط وضوابط تشغيل الطائرات بدون طيار في دولة الكويت

الفئة (C)		الفئة (B)		الفئة (A)			فئة الطائرة بدون طيار
(C)	(B2)	(B1)	(A3)	(A2)	(A1)	الفئة الفرعية	
خاص	احترافي		ترفيه			النوع	
خاص	تجاري	غير تجاري	أنشطة رياضية متقدمة	رياضة	ألعاب	النوع الفرعي	
أكثر من ١٥٠ كيلو غرام	من ١٥٠ غرام إلى ١٠ كيلو غرام		من ٢٥ إلى ٥٠١ كيلو غرام	من ٣٠٠ إلى ٥ كيلو غرام	أقل من ٣٠٠ غرام	الوزن	
مطلوب					غير مطلوب	التسجيل	
تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ٣٠.٠٠٠٠٠ دينار كويتي	تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ٢٠.٠٠٠ دينار كويتي		تأمين عن المسؤولية المدنية بتغطية ١٠.٠٠٠ دينار كويتي		غير مطلوب	التأمين	
مطلوب			غير مطلوب			رخصة تشغيل طائرة	
الإمام بلوائح الطيران المدني بشكل كامل فهما وكتابة			الإمام بالقواعد العامة			الإمام بأنظمة الطيران المدني	
واجبة	غير مطلوب		واجبة	موصى بها	غير مطلوب	عضوية نادي طيران	
رخصة قيادة طائرة بدون طيارة			تأكيد شخصي	غير مطلوب	رخصة طيار		
٢١ سنة ولأكثر		١٨ سنة وأكثر	١٤ سنة وأكثر	أية عمر			عمر الطيار
مطلوب			موصى به	غير مطلوب	التحديد الجغرافي		

حدود الارتفاع	٥٠متر	١٠٠ متر	١٢٠ متر	١٥٠ متر
المسافة من الطيار	٥٠متر	١٢٠ متر	٢٥٠ متر	
المسافة عن الأشخاص أو الأشياء	١٢٠ متر	٥٠ متر		١٠٠ متر
دليل التشغيل	غير مطلوب	يجب تقديم دليل التشغيل		
وضع ملصقات التسجيل	مستثناة	يجب وضع ملصقات التسجيل		
التصريح من وزارة الداخلية	موافقة وزارة الداخلية			
التصوير الجوي				
نقل البشر	محظور			
نقل الحيوانات والأشياء الخطرة وإلقاء الأشياء ورش المبيدات	محظور			إذن خاص من الإدارة العامة للطيران المدني

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

١. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية والإثراء دون سبب، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ١٩٩٥.
٢. إبراهيم عبدالرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١.
٣. أماني أحمد عبدالله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١.
٤. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان، ٢٠٠٥.
٥. حسين عامر، عبدالرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.
٦. سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
٧. شوق حسني شوييك، محمود إبراهيم فياض، المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي: دراسة استشرافية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٧، العدد ٢، ديسمبر ٢٠٢٠.
٨. طاهر شوقي مؤمن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد ٢، الجزء ١، السنة ٥٨، يونيو ٢٠١٦.
٩. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، مصر، ٢٠٠٨.
١٠. عبدالقادر العرعاري، مصادر الالتزام، الكتاب الثاني، المسؤولية المدنية، دار الإيمان، الرباط، ٢٠١١.

١١. عبدالمجيد خلف منصور العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١.
١٢. عبير السيد، إحداها كانت في دبي، طائرات بلا طيار تسبب إغلاق المطارات، مقال منشور على شبكة عربي بوست، بتاريخ ١٠/٤/٢٠١٩. <https://arabicpost.net>.
١٣. عزالدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، لا ناشر، ١٩٨٨.
١٤. علي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
١٥. عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨.
١٦. عماد الدين أحمد عبدالحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولية ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، المجلد ٥٩، العدد ٢، الجزء الثاني، يوليو ٢٠١٧.
١٧. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١.
١٨. كينيث كُون، إصدار الشهادات للمنظومة الجوية الصغيرة بدون طيار وأنظمة إدارة حركة مرورها. <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PE269.html>.
١٩. محمد أمين بن منصور، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار - موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ واتفاقية روما ١٩٥٢ وقانون الطيران المدني رقم ٩٨/٠٦، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، السنة الخامسة، المجلد ٥، العدد ١، يناير ٢٠٢٠.
٢٠. محمد حسن قاسم، القانون المدني، الالتزامات، العقد، المجلد الثاني، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠١٨.
٢١. محمد طاهر قاسم، الأساس القانوني للمسؤولية عن الأثياء الخطرة أمام القضاء العراقي، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد ١٣، العدد ٤٩، السنة ١٦.
٢٢. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، لا سنة.
٢٣. محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.

٢٤. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ٢٠٠٠.
٢٥. محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥.
٢٦. مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، مؤسسة بحسون، بيروت، ١٩٩٦.
٢٧. منى حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء ١.
٢٨. نادية محمد مصطفى قزمار، حدود المسؤولية العقدية في إطار الالتزام ببذل عناية وبتحقيق نتيجة، المجلد ٤، العدد ٤٨، ٢٠١٩.
٢٩. ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٥.
٣٠. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
٣١. هوزان عبد المحسن عبد الله، مفهوم القوة القاهرة وآثاره في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم ١٣١-٢٠١٦ للقانون المدني الفرنسي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة ٩، العدد ٢، يونيو ٢٠٢١.
٣٢. يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٧.

ثانيا/ المراجع الأجنبية:

1. Andrew J. Lohn, What's the Buzz? The City-Scale Impacts of Drone Delivery, p.(iii ,x).
https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR1718.html
2. Dominique DAVID et Jean PANHALEUX, Les drones civils, enjeux et perspectives, Rapport n° 008816-01, conseil général de l'Environnement et du développement durable(CGEDD), Octobre 2015.

<https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/164000015.pdf>

3. Édouard Pflimlin, Drones civils, le décollage, Décembre 2013.

<https://www.monde-diplomatique.fr/2013/12/PFLIMLIN/49974>

4. Florian Quilhac, Les drones civils une future révolution industrielle ?

www.scribd.com/doc/146173830/

5. Hans Heerkens, Unmanned Cargo Aircraft.

<http://www.aircargopedia.com/unmannedcargo.htm>.

6. J. Sesseli, La notion de faute dans la convention de varsovie (étude de droit aérien), 1961.

7. Laurent Archambault, Alicia Mâzouz, L'envol des drones civils: Appréhension par le droit français d'une pratique émergente, Centre de recherche en droit aérien et spatial, McGill, No. II, March 2016.

https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/lenvol_des_drones_civils_archambaultmazouz.pdf

8. Maria Juul, Civil drones in the European Union, EPRS | European Parliamentary Research Service, October 2015, PE 571.305.

9. Maarten de Lange, Hugo Gordijn, George Gelauff, Drones in passenger and freight transport, KiM | Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, November 2017.

<https://www.researchgate.net/publication/321162396>.

10. Peter Meincke, Lukas Asmer, Leonard Geike, Hendrik Wiarda, Concepts for Cargo Ground Handling of Unmanned Cargo Aircrafts and their Influence on the Supply Chain.

https://elib.dlr.de/122670/1/Paper%20LISS%202018%20MEINCKE_u.a.%20DLR%2015.06.2018.pdf.

11. Rene Rodiere, Transports terrestres et aérien, Paris, Dalloz, 1969.

12. Sam Estrin, The Different Types Of Drones.

<https://www.droneuniversities.com/drones/the-different-types-of-drones/>

13. Yann Rozec, le marché des drones militaires Toujours Florissant, Décembre 2013.

<https://www.monde-diplomatique.fr/2013/12/ROZEC/49975>

الفهرس

١٥٨	ملخص البحث
١٦٠	المقدمة
١٦٤	المبحث الأول : ماهية الطائرات بدون طيار وقواعد استخدامها
١٦٦	المطلب الأول
١٦٦	التعريف بالطائرات بدون طيار وأنواعها
١٧٤	المطلب الثاني
١٧٤	قواعد الترخيص باستخدام الطائرات بدون طيار
١٨٣	المبحث الثاني : المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار
١٨٤	المطلب الأول
١٨٤	المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الدولي
٢٠٢	الفرع الأول
٢٠٢	المسؤولية التقصيرية عن حوادث الطائرات بدون طيار في الاستخدام المحلي
٢١٠	الفرع الثاني
٢١٠	المسؤولية العقدية عن استخدام الطائرات بدون طيار في عمليات النقل الجوي المحلي
٢١٨	الخاتمة
٢٢١	قائمة الجداول
٢٢٣	المراجع
٢٢٧	الفهرس