

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

الطائرات بدون طيار: التنظيم والمسؤولية المدنية

The Drones: Regulations And Civil Liability

Lamine Abdelhamid لمين عبد الحميد Djebara Nora جبارة نورة
M'hamed bouguerra University - Boumerdes جامعة أمحمد بوقرة – بومرداس

مخبر الآليات القانونية للتنمية المستدامة

The laboratory of legal mechanisms for sustainable development
n.djebara@univ-boumerdes.dz
a.lamine@univ-boumerdes.dz

المؤلف المرسل: لمين عبد الحميد الإيميل: a.lamine@univ-boumerdes.dz

تاريخ القبول: 2021-07-04

تاريخ الاستلام: 2021-02-08

ملخص:

تعرف الطائرة بأنها مركبة هوائية، تعمل بقوة محركية وتستمد قوة رفعها للطيران من رد فعل حركة الهواء على أسطحها، وتظل ثابتة في ظروف طيران معينة، وتتصف بالضخامة ووجود كابينة قيادة، أما الآن فقد ظهرت الطائرات التي تتميز بعدم وجود طيار على متنها، نظرا لصغر حجمها، ويتم توجيهها من على بعد، وتسمى بـ "الدرون".

وفي العصر الحالي ازداد استخدام هذه الطائرات في شتى المجالات، الشيء الذي زادت معه نسب الحوادث التي تنتج جراء هاته الاستخدامات. لذلك، ستتطرق ورقتنا البحثية فيما إذا كان ينطبق مفهوم الطائرة المأهولة مع مفهوم الطائرات بدون طيار؟ وما هي المسؤولية المدنية المترتبة عن الاستخدام المدني للطائرات بدون طيار؟

الكلمات المفتاحية: درون؛ الطائرة بدون طيار؛ أضرار؛ مسؤولية مدنية.

Abstract:

The airplane is an aircraft, powered by an engine, and it is maintained in flight thanks to aerodynamic reactions on surfaces. It remains fixed under given flight conditions. The airplane is characterized by its size and a control cabin. But recently we have seen the emergence of planes which can be steered from a distance, due to their small size. This plane is called the drone.

At the present time, the drone is increasingly used in various fields, which has increased accident rates. It is within this framework that our research will examine if the concept of airplane also applies to the unmanned airplane? And what is the civil liability arising from the civilian use of drones?

Keywords: Drone; Aircraft ; Damages; Civil liability.

مقدمة:

يتم نقل الأشخاص عن طريق البر، أو البحر، أو الجو. ويعتبر النقل الجوي هو المجال الأحسن لنقل الأشخاص، وذلك راجع لسرعة التنقل بواسطته في المسافات الطويلة عبر مختلف بلدان العالم. وتمثل الطائرة الوسيلة الوحيدة لهذا النوع من النقل، والتي تعرف بأنها مركبة هوائية أثقل من الهواء وتعمل بقوة محرك، وتستمد قوة رفعها عند الطيران أساسا من رد فعل حركة الهواء العكسية على أسطحها، وتظل ثابتة في ظروف طيران معينة¹.

وكانت الطائرات تتصف عموما بوجود كابينة قيادة خاصة بالطيار ومساعديه، وتتسم بالضخامة من حيث الحجم والوزن واستهلاك الوقود، ووجود الكثير من الأجهزة والأدوات اللازمة للاستخدام في الظروف العادية.

غير أنه في ظل التطور التكنولوجي ظهر نوع آخر من الطائرات له مميزات خاصة به أهمها: التحليق بدون طيار. وهو الوصف الذي يلحقها دوما (طائرة بدون طيار) إضافة إلى صغر حجمها، ويتم توجيهها من على بعد، وتسمى في الفقه بالدرونات² **les drones**.

انتشرت صناعة هذا النوع من الطائرات في العديد من الدول منها، الولايات المتحدة الأمريكية، روسيا، الصين ودول الاتحاد الأوروبي، ومن الدول العربية التي توجهت للاستثمار في هذا المجال نجد مصر، الجزائر، الأردن والإمارات العربية المتحدة.

أصبحت الطائرات بدون طيار تتمتع بأهمية كبيرة، نظرا لتزايد الطلب على استخدامها في شتى المجالات، كون تلك الاستخدامات أدت إلى تحقيق الكثير من الأهداف، خاصة في المجال العسكري على سبيل المثال،

استعملت الطائرات بدون طيار في الأول لتحقيق أهداف عسكرية، مثل الاستطلاع والرقابة والتجسس، وقد استخدمتها الولايات المتحدة الأمريكية في عدة مواجهات مع الجماعات الإرهابية، وغيرها من الاستعمالات العسكرية.

أدى استعمال الطائرات بدون طيار نجاحا كبيرا في تحقيق الأهداف العسكرية التي استعملت من أجلها، لذلك كثر الطلب عليها من أجل استعمالها سواء لأغراض عسكرية أو أغراض مدنية. ومن أمثلة استعمالها لتحقيق أغراض مدنية، استعمالها من قبل الشركة الصينية علي بابا لتوزيع وتسليم منتجاتها منذ فبراير 2014. كما بدأت شركة البريد DHL في تشغيل الطائرات بدون طيار في توصيل المراسلات في ألمانيا. وغيرها من الشركات التي تعتمد على الطائرات بدون طيار لتنفيذ عملياتها. كما تستخدم أيضا في التصوير الجوي في المجال الإعلامي والسينمائي.

هاته الاستخدامات أدت إلى ارتفاع نسب الحوادث التي تنتج جراء استغلال هذا النوع من الطائرات، إلى أن أصبح استخدامها العشوائي يمثل خطرا على سلامة الملاحة الجوية، وخطرا على سلامة الغير فوق سطح الأرض، لذلك كان من الضروري دراسة التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار وعن المسؤولية المدنية وتعويض الأضرار المترتبة عن استخدامها، وهي الأهمية التي تجعل من الدراسة محل استقطاب من القانونيين والمهتمين بالموضوع في ظل بحثهم عن تعويض الأضرار التي تحدثها الطائرات بدون طيار.

وهو الهدف الذي تسعى إليه هذه الدراسة، من خلالها تسليطها الضوء والتحري على الأحكام التنظيمية والضابطة لمفهوم الطائرة بدون طيار والمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها جراء استخدامها واستغلالها، ومدى صحة إسقاطات القواعد العامة في ذلك.

والإشكالية المطروحة في هذا البحث هي: هل ينطبق مفهوم الطائرة المأهولة مع مفهوم الطائرات بدون طيار؟ وما هي المسؤولية المدنية المترتبة عن استخدام الطائرات بدون طيار في ظل غياب أحكام قانونية صريحة تنظم هذا الموضوع؟

للإجابة عن الإشكالية، سوف نتبع المنهج الوصفي التحليلي، من خلال إلقاء الضوء على مختلف المفاهيم والنصوص القانونية ذات العلاقة بموضوع الدراسة، وكذا المنهج المقارن عند تطرقنا للقوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع، اعتمادا على الخطة التالية:

المحور الأول: مفهوم الطائرات بدون طيار.

المحور الثاني: المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بدون طيار.

المحور الأول: مفهوم الطائرات بدون طيار

من أجل بيان مفهوم الشيء، يجب البحث عن تعريف جامع مانع لهذا الشيء لا يختلط مع التعاريف الأخرى، لذلك يقع علينا البحث عن تعريف الطائرات بدون طيار، وفي هذا الإطار سنبين أنواع الطائرات بدون طيار، لنصل في الأخير لتحديد الطبيعة القانونية لهذا النوع من الطائرات.

أولاً- تعريف الطائرات بدون طيار:

تتغير الطائرات بدون طيار إشكالات عديدة فمن جهة تعتبر تقنية حديثة، ومن جهة أخرى تعتبر مركبة هوائية تستطيع التحليق في الجو، وهو ما يثير التساؤل حول ما إذا كانت لها صفة الطائرات المأهولة أم أنها نوع آخر؟

تتصف الطائرات بدون طيار بوصف "طائرة"، ولا بد أن تتوافر فيها جميع الخصائص الفنية والتقنية للطائرات المأهولة، التي تمكنها من التحليق والبقاء في الجو؛ فالطائرات بدون طيار هي آلات لها القدرة على الارتفاع والتحليق في الجو نتيجة لرد فعل الهواء اتجاه جسمها، كما أن لها القدرة على البقاء أو الثبات في الجو من دون أن تقع.

وتتميز الطائرات بدون طيار عن الطائرات المأهولة في عدم وجود مقصورة قيادة، حيث أنها تحلق بدون طيار على متنها، ويتم التحكم فيها من على سطح الأرض عن بعد. ويمكن استخدام الطائرات بدون طيار بتعدد أحكامها وأوزانها وأشكالها المختلفة كافة، مثل استخدام الطائرات المأهولة؛ كونها لها القدرة على نقل الأشخاص والأشياء والانتقال من مكان إلى آخر وقطع مسافات كبيرة، وما يميزها عن الطائرات المأهولة، هو ثمنها غير المكلف مقارنة بالطائرات المأهولة، إضافة إلى قلة تكلفتها في استهلاك الوقود، وبعض الأنواع منها يعمل عن طريق البطارية.

فالطائرات بدون طيار تعمل وفق آلية خاصة، كونها لا تملك استقلالية تامة تمكنها من التحكم بنفسها وتوجيه نفسها بنفسها، وهي تحتاج إلى عدة عوامل تساعد على الطيران، من أهمها قائد طائرة عن بعد، يعمل على توجيهها وتحديد مسارها عن طريق التحكم عن بعد، فيقوم القائد بمراقبة الطائرة والتدخل في عملية الطيران، كما أن الطائرة تقوم بفحص البيئة المحيطة بها أثناء عملية الطيران من خلال وجود حساسات لتفادي التصادم وكاميرات مثبتة عليها، وهناك أجهزة الاستشعار والملاحة اللازمة، كما أنها تحتوي على جهاز يقوم بالاتصال بالطائرة بواسطة موجات

الراديو للتحكم فيها أثناء عمليات الإقلاع والهبوط، أو قد يتم ذلك باستخدام "الوأي فاي".

ونشير إلى أنه أصبح التحكم في أغلب أنواع الطائرات الحديثة بواسطة الأقمار الصناعية من المحطة الأرضية، أو يمكن ربطها بالأجهزة اللوحية والهواتف الذكية. وبسبب التقنيات الحديثة في الطائرات بدون طيار، أصبح لها القدرة على العودة إلى موقعها مباشرة في حالة قيام الطيار عن بعد بضغط الزر المخصص لذلك في جهاز التحكم أو في حالة قيامه بتوجيه أمر لها بالعودة في البرنامج للتحكم فيها، كما أنها تقوم بالعودة إلى نقطة الانطلاق في حال انخفاض مستوى شحن البطارية.

يطلق على الطائرات بدون طيار اسم "الدرونز"، وهي عبارة عن آلات لها القدرة على التحليق في الفضاء الجوي بسبب ردود فعل الهواء اتجاه جسمها، وهي مركبات غير مأهولة، تقوم بالتحليق، ويتم التحكم فيها بدون طيار على متنها، كونه يتم التحكم فيها عن بعد من على سطح الأرض باستخدام جهاز تحكم.

ويطلق على الطائرات بدون طيار عدة مصطلحات، ففي اللغة الفرنسية يطلق عليها مصطلح Aéronefs و Drones، و télépilote. واستخدام الفقه الفرنسي مصطلح les drones، وهو مصطلح في الأصل أنجلوسكسوني، شاع استخدامه في الفقه الفرنسي³. بينما جاء في مفردات اللغة الإنجليزية استخدام عدة مصطلحات للدلالة على الطائرات بدون طيار، فجاء مصطلح Les drones، ثم ظهرت بعد ذلك مختصرات أخرى تدل على معنى الطائرات بدون طيار، ثم ظهرت عدة مختصرات حرفية كتسمية لهذه التقنية، أهمها ما يلي:

- UAS⁴: يعني نظام الطائرات بدون طيار الذي يستعمل معدات وشبكات للاتصالات وأفراد مؤهلين للسيطرة على الطائرة بدون طيار.

- UAV⁵: المركبات الجوية غير المأهولة، وهي مركبات جوية بدون طيار يتم التحكم فيها عن بعد من طرف شخص عن طريق جهاز، حيث تكون طريقة الإقلاع والاسترجاع بواسطة نظام أوتوماتيكي لاسلكي.

مستقر بحيزه وثابت فيه، ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول".

إذا فالطائرات بجميع أنواعها تعتبر منقولا لأنه يمكننا نقلها من مكان إلى آخر دون تلف. لكنها يتم التعامل فيها معاملة العقار فيما يتعلق بالتصرفات الواردة عليها من بيع أو رهن، كونه لا تتم هذه التصرفات إلا إذا كانت واردة في شكل رسمي، وهذا راجع للأهمية التي تتمتع بها من الناحية المالية والاقتصادية.

من خلال كل ما تقدم يتبين أن الطائرات بجميع أنواعها بما فيها الطائرات بدون طيار "درونز" حسب المادة 1/683 قانون مدني جزائري تعتبر شيء.

كما المتفحص في نص المادة 1/683 يستنتج أن عبارة الشيء جاءت عامة وغير محددة، كونها تنصرف لكل الأشياء، وينص القانون على الأشياء الموجودة تحت الحراسة وقت حدوث الضرر دون غيرها. ولم تميز بين الأشياء المنقولة أو العقارية، وبين الأشياء الخطيرة وغير الخطيرة، والأشياء المعيبة وغير المعيبة. والطائرات بدون طيار تدخل ضمن الأشياء غير الخطرة، وذلك حسب مفهوم الشيء الذي نصت عليه المادة 138 القانون المدني الجزائري، وبالتالي تقوم المسؤولية على عاتق متولي حراسة الطائرات بدون طيار.

المحور الثاني: المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات

بدون طيار

لقد أصبحت المسؤولية الناشئة عن فعل الشيء تكتسي أهمية بالغة، وذلك لكون مجالها واسع ويشمل كل الأضرار التي تتسبب فيها الأشياء المختلفة من بينها وسائل النقل بكل أنواعه، والذي يشمل الطائرات بكل أنواعها وبالأخص الطائرات بدون طيار، وتزداد أهمية هذه المسؤولية يوما بعد يوم، نتيجة التكاثر الدائم والمستمر للأضرار التي تتسبب فيها هاته الأشياء، إلى جانب تشعبها وتفاوتها كما ونوعا¹³.

لقد استحدثت هذه المسؤولية حماية للضحايا، كونه من الصعب إثبات خطأ المسؤول عن الضرر ولكون الضرر حصل بسبب تدخل ذلك الشيء، ومن ثم فكثيرا ما بقى هؤلاء الضحايا من دون تعويض.

اهتمت التشريعات الحديثة بهذه المسألة، فبعضها وضعت لها أحكاما خاصة في القوانين المدنية، والبعض منها خصتها بقوانين خاصة تختلف باختلاف الأشياء، والبعض

- RPA⁶: الطائرات ذات التحكم عن بعد، والتي لا تحمل مشغلا بشريا، لكن يتم التحكم فيها عن بعد من خلال طيار.

وعليه يتضح أن مصطلح Drones مشترك في مفردات اللغتين الإنجليزية والفرنسية وأصبح عالمي. فقامت المنظمة الدولية للطيران المدني OACI باستخدام مصطلح الطائرات غير المأهولة UNMANNED، لوصف أي طائرة يراد تحليقها جوا دون وجود طيار على متنها⁷.

وعرف التشريع الفرنسي الطائرة بدون طيار في المادة 1/2 من القرار المؤرخ في 17 ديسمبر 2015، والمتعلق بتنظيم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة الطيار⁸.

أما في التشريع الجزائري فقد أشار إلى هذا النوع الجديد من الطائرات في المادة 75 من قانون 06-98، المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني⁹، عندما استبدل مصطلح "الإذن الخاص" بمصطلح "الترخيص" وهو الذي يتعلق بمنح ترخيص للتحليق فوق إقليم الدولة.

نستنتج من كل ما تقدم أن الطائرات بدون طيار هي طائرات تبرمج وتوجه عن بعد، يتحكم فيها خبراء متخصصون على الأرض، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة، وقد تكون مزودة بأجهزة وكاميرات وبعدادات وصورايخ لاستخدامها ضد أهداف معينة¹⁰. كما عرفت أيضا على أنها طائرات تطير في الفضاء الجوي بدون شخص على متنها¹¹.

ثانيا- الطبيعة القانونية للطائرات بدون طيار:

استقر الفقه والقضاء والعديد من التشريعات على اعتبار الطائرات بجميع أنواعها أموالا منقولة، لأنها تمثل قيمة مالية اقتصادية كبيرة، وهو ما تضمنته أحكام القانون 06/98، المؤرخ في 27/06/1998، المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني: "تشكل الطائرات أملاكا منقولة..."¹²، كما بين طريقة تملكها وبيعها وجميع التصرفات الواردة عليها في قانون 06/98 السابق ذكره.

فالطائرات سواء كانت بطيار أو بدون طيار، تعد وسيلة نقل تخضع لأحكام المنقول التي تضمنتها المادة 1/683، من القانون المدني الجزائري، حيث جاء فيها ما يلي: "كل شيء

الشيء من وضع قانوني، فتكون الحراسة قانونية وليست مجرد حيازة مادية للشيء¹⁶، وأن الحارس هو الحائز للمادي للشيء، وهو الشيء الذي يمكنه من السيطرة الفعلية، بغض النظر عن سند حيازته لهذا الشيء، لكن أصبحت العبارة اليوم بالحراسة المعنوية أو الفعلية، وهي السلطة أو قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، وقد أخذ التشريع الجزائري بهذا التعريف.

والحراسة المعنوية هي السيطرة المعنوية المتمثلة في السلطات الثلاث، أما السلطة المادية فوجودها ليس بكافي، والمفروض أن المالك هو الحارس فتقع على عاتقه المسؤولية، حتى يثبت أن الحراسة كانت لغيره عند حدوث الحادثة وبهذا يعتبر الحارس مسؤولا عما يحدثه الشيء من ضرر ولو أفلت الشيء من يده بدون أن يتخلى عن ملكيته له، ودون أن تنتقل الحراسة إلى غيره، وبعبارة أخرى يكون حارسا من تكون له السيطرة على الشيء ولولم يستند في سيطرته على الشيء إلى حق ما ودون اشتراط أن يكون الحارس واضعا يده على الشيء¹⁷.

وحارس الطائرة بدون طيار هو المستغل أو المشغل أو المستخدم، وهو من يتولى حراسة الطائرة طبقا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري، التي تقابلها المادة 1384 القانون المدني الفرنسي، كون الطائرة تطير تحت رقبته وتوجهه. والمستغل للطائرة بدون طيار هو المنتفع بها لحظة حدوث الضرر، كما جاء في المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية روما لسنة 1952، بشأن المسؤولية عن الأضرار المحققة للغير على السطح من الطائرات.

ولا يشترط أن يقوم الحارس باستعمال الشيء الذي يتطلب عناية خاصة بنفسه، بل يمكن أن يقوم بهذا الاستعمال شخص آخر أو أشخاص آخرين بالنيابة عنه، وتكون لهم السيطرة المادية على الشيء¹⁸. وفي هاته الحالة يعتبر المستغل مالكا للطائرة بدون طيار، لتمتعه بالسيطرة الفعلية عليها، بالرغم من بقاء السيطرة المادية بيد التابعين، فهذه الحالة لا تنفي صفة الحارس على المالك، لأن التابع يعمل لحساب المالك وينفذ الأوامر الصادرة منه¹⁹.

2- تحقق الضرر الناتج عن فعل الطائرات بدون طيار:

نص التشريع الجزائري على الضرر في العديد من المواد في القانون المدني منها المادة 124 من القانون المدني

الأخر منها اعتمد الطريقتين معا، إلا أنها ترمي كلها إلى تحسين حماية الضحايا وحصولهم على التعويض.

لقد استنتجنا من خلال دراسة الطبيعة القانونية للطائرات بدون طيار أنها شيء مادي غير حي، إذا فالمسؤولية المترتبة في حالة وقوع أضرار من جراء استغلال هذا النوع من الطائرات هي المسؤولية عن فعل الأشياء طبقا لنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه: **"كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء..."**

ونستخلص من أحكام المادة سالفة الذكر، أنه لقيام المسؤولية المدنية يجب توافر شروط وهي: وجود الطائرة بدون طيار تحت يد الحارس، ثم تحقق الضرر الناجم عن الطائرات بدون طيار، وأخيرا الرابطة السببية بين فعل الطائرات بدون طيار والضرر، وعند تحقق هذه الشروط نتساءل عن أساس هذه المسؤولية، وفي الأخير نبحث عن الشخص المسؤول عن تعويض هذه الأضرار.

أولا- شروط تحقق المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار

الطائرات بدون طيار:

تتحقق المسؤولية المدنية للأضرار التي تحدثها الطائرات بدون، متى توافرت الشروط التالية:

1- وجود الطائرة تحت يد الحارس:

تم تعريف الحراسة في التشريع الجزائري بموجب الفقرة الأولى من المادة 138 من القانون المدني الجزائري على أنها قدرة الشخص على استعمال وتسيير ورقابة الشيء، بقولها:

"كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة..." وهذا التعريف أخذه به التشريع الجزائري نقلا عن الاجتهاد القضائي الفرنسي¹⁴ من خلال قرار محكمة النقض الفرنسية التي قامت بتحديد مفهوم الحراسة عن طريق العناصر الثلاثة غير انها لم توضح ولم تعط تعريف لهاته المقومات الثلاثة. لذلك فقد يقصد بسلطة الاستعمال مثلا: الاستعمال المادي للشيء، وقد يقصد بها الانتفاع بالشيء وقد يشترط سندا قانونيا للتمتع بهذه السلطة... إلخ¹⁵. ونشير هنا أن المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي لم تعرف مفهوم الحراسة. وقد وصل الاجتهاد القضائي الفرنسي بعدما كانت العبارة بالحراسة القانونية أنه لا بد من أن يستمد الحارس سلطاته على

ويشترط في الضرر أن يكون محققا حال الوقوع، ويكون قد وقع فعلا، أو أنه حتما سيتحقق في المستقبل ولا يمكن دفعه، أما الضرر الاحتمالي فهو غير محقق الوقوع، فلا يمكن التعويض عنه، ويجب أن يكون الضرر شخصا ومباشرا، فلا يمكن التعويض عن الضرر غير المباشر، والضرر المباشر هو ما يكون عن نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام إذا لم يكن في استطاعة المدين أن يتجنب وقوعه ببذل جهد معقول، ويكون الضرر شخصا بمعنى أنه يجب على من يرفع الدعوى أن تكون له مصلحة شخصية وهي إصابته شخصا بالضرر ولا يجوز لغيره رفع الدعوى.

كما يجب أن يكون الضرر مباشرا، مثل دخول الطائرة بدون طيار مدرج الطائرات المأهولة في المطار، مما يتسبب في توقيف تشغيل المطار لمدة من الزمن وتأخير الرحلات فيه، فيتحمل مشغل الطائرة بدون طيار أو قائدها تكلفة توقيف تشغيل المطار، والمصاريف المترتبة على تعطيل الرحلات فقط، ولا يتحمل الأضرار غير المباشر مثل فوات صفقة على أحد المسافرين بسبب تعطيل رحلة الطائرة.

3- العلاقة السببية بين فعل الطائرة بدون طيار والضرر:

قد ينتج الضرر عن أسباب مختلفة وتكون درجته متفاوتة، من حيث الدور الذي لعبته هاته العلاقة في إحداثه، فقد يكون البعض منها منتجا للضرر لأنه لعب الدور الرئيسي في تحقيق ذلك الضرر²³. ولا تظهر أية مشكلة حينما يثبت أن الضرر كان نتيجة مباشرة للفعل الذي أحدثه الفاعل فقط، إلا أن المشكلة الحقيقية تظهر في حالة وجود مجموعة من الأفعال، تساهم كلها في إحداث الضرر، قد يصدر بعضها عن الإنسان²⁴ والبعض الآخر تتسبب فيه الأشياء أو قد تتسبب فيه قوى أخرى (قوى طبيعية)، وتكون مساهمتها مجتمعة في إنتاج الضرر، مثل تحطم زجاج السيارة نتيجة لوقوع الطائرة بدون طيار عليها وهي في حالة طيران بسبب استخدامها في يوم تشتد فيه الرياح.

فإذا تعددت الأسباب التي أدت إلى حدوث الضرر، فيتم النظر فيها جميعا، ويؤخذ بالسبب الفعال أو المنتج من خلال التمييز بين السبب الرئيسي المنتج للضرر والأسباب الثانوية، ويكون السبب فعالا أو منتجا إذا كان وحده كافيا لإحداث الضرر متى كان الضرر نتيجة مباشرة له. وأخذ التشريع الجزائري بنظرية السبب المنتج والتي مفادها أنه عند تدخل أسباب عدة في إحداث ضرر ما، لأبد من فرزها

الجزائري: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا على حدوثه بالتعويض"²⁰.

أما الفقه فقد عرفه بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له معتبرة شرعا سواء اتصلت هذه المصلحة المشروعة بسلامته أو بماله أو في اعتباره أو في كرامته أو في أحاسيسه"²¹.

ونشير في هذا إلى أن الضرر الناجم الطائرات بدون طيار ينبغي أن يقع بتدخل الشيء تدخل إيجابيا، ويقصد بالتدخل الإيجابي أن يكون الشيء في وضع غير وضعه الطبيعي أو في حالة حركة، أي ألا يكون دور الشيء دورا سلبيا كأن يكون الشيء في حالة سكون، وهذا يتطلب أن تكون الطائرات بدون طيار في وضع يسمح بإلحاق الأذى بالغير.

وتكون الأضرار الناجمة عن الطائرات بدون طيار إما أضرار مادية، تمس الشخص في ذمته المالية، ويعتبر تعدي على حقوق أو مصالح مالية للمضروور أو الدائن كالحق في الحياة أو السلامة البدنية، وكل ضرر من شأنه أن ينقص قدرة الشخص على المكسب ويحمله نفقات العلاج يكون ضررا ماديا، أو التعدي على أي حق مالي للمضروور، مثل سقوط الطائرة أو شيء منها وهي في حالة طيران على أحد المارة في الشارع، مما يتسبب له في إصابة بالغة يحتاج معها لدخول المستشفى وتكبد نفقات العلاج، أو أن يؤدي سقوط الطائرة إلى الإضرار بممتلكات الغير كسيارة أحد الأشخاص.

وقد تكون الأضرار معنوية، ونص عليها التشريع الجزائري في المادة 183 من القانون المدني الجزائري: "بأنه يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحريّة، والشرف أو السمعة". فالضرر المعنوي يترتب عند التعدي على الحقوق أو المصالح غير المالية للشخص، وهذا النوع من الضرر يلحق ما يسمى بالجانب الاجتماعي للذمة المعنوية أو الأدبية للشخص، ويكون في العادة مقترنا بأضرار مادية، أو يلحق بالعاطفة، أو الشعور بالألم التي يحدثها في النفس كالحزن والاكتئاب، وبالتالي فإن الضرر المعنوي الناجم عن الطائرات بدون طيار عبارة عن ضرر لا يمس الذمة المالية للشخص بل يمس الشعور والعواطف، كالآلام النفسية التي تنتاب الشخص نتيجة إصابة أحد أفراد عائلته بمرض مثلا تشوه الشخص في وجهه من جراء الحادث²².

المفترض وقوعه من حارس الشيء، وهو افتراضا صعب إثبات عكسه، ولا يمكن دفع هاته المسؤولية إلا إذا أثبت أن وقوع الضرر يعود لسبب أجنبي لا يد للحارس فيه، وهذا السبب الأجنبي لا يكون إلا قوة القاهرة أو خطأ المضرور نفسه أو خطأ الغير²⁷.

ثالثا- تحديد المسؤول عن أضرار الطائرات بدون طيار:

إن مسألة تحديد من هو المسؤول عن أي ضرر ينتج عن الخطأ الذي تحدثه الطائرات بدون طيار، وفقا لقواعد المسؤولية عن الأشياء التي يتم حراسها، مازالت غير واضحة المعالم إلى حد كبير.

كون مسألة استخدام الطائرات بدون طيار تثير عدة إشكالات، خاصة من ناحية الأشخاص المسؤولين عن الأضرار التي قد تصيب الإنسان؛ بالنظر إلى الطابع الخاص لهؤلاء الأشخاص، فكما نعلم بأن الطائرة بدون طيار لا تشتغل من تلقاء نفسها بل لابد من مشغل لها أو مالك أو مصنع وهو حارس لها.

فيعد حارس الشيء هو من يتولى استعماله، توجيهه، رقبته والتحكم فيه. وحارس الطائرات بدون طيار هو المستغل أو المشغل أو المستخدم، وهو من يتولى حراسة الطائرة بدون طيار، فتطير وتستهلك الطائرة بدون طيار تحت رقبته وتوجيهه ورقابته²⁸. ويعتبر المستغل للطائرات بدون طيار هو المنتفع بها وهو المسؤول لحظة حدوث الضرر، كما جاء في المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية روما لسنة 1952، بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير على السطح من قبل هاته الطائرات.

ولقد انقسم الفقه في تحديد المستغل أو المشغل أو المستخدم، إلى اتجاهين في تحديد مفهوم المستغل أولهما؛ أن المستغل هو الشخص الذي يكون له حق الرقابة والتوجيه على الطائرة، وهو بهذا المعنى يعد مسؤولا عنها بوصفه حارسا قانونيا²⁹، وثانها، أن المستغل هو الشخص الذي يغتنم فائدة من الطائرة ويستخدمها بقصد الربح المادي. وهو يكون إما المالك إذا قام بتشغيلها، أو المستأجر في حال إيجار الطائرة.

ويذهب بعض الفقه إلى تأسيس مسؤولية المستثمر أو المستغل عن أضرار التحليق؛ إلى أن المستثمر هو الذي قم بالنشاط الذي أدى إلى وقوع الضرر، أي أن الضرر قد نشأ بفعل حركات طائرة المستثمر، ولولا ذلك لما وقع الضرر،

والبحث بين تلك الأسباب على التي كانت عرضية فقط، ولا يؤخذ بعين الاعتبار إلا الأسباب المنتجة أو الفعالة، وذلك وفقا للمادة 182 من القانون المدني الجزائري: "إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء"²⁵.

ويقع عبء إثبات العلاقة السببية على المدعي، وفي أحوال معينة يعفي القانون المدعي من الإثبات، إما بوضع قرينة قانونية غير قابلة لإثبات العكس، مثل ما نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية روما، وهي قرينة قانونية قاطعة على خطأ المشغل لا يمكن إثبات عكسها، لكن ممكن أن ينتقل عبء الإثبات هنا على المدعي عليه في إثبات السبب الأجنبي ونفي المسؤولية.

ثانيا- أساس المسؤولية عن أضرار الطائرات بدون طيار:

لقد سبق وأن توصلنا من خلال تطرقنا للطبيعة القانونية للطائرات بدون طيار أنها شيء مادي غير حي، ما يجعل من مسؤوليتها المدنية هنا، هي مسؤولية عن فعل الأشياء، وهي مسؤولية الطائرات بدون طيار التي تسبب ضررا للغير على اليابسة وهذه الأضرار يمكن أن تلحق بالشخص أو بممتلكاته على الأرض.

لذلك، سنتطرق هنا لأساس مسؤولية الشيء المادي غير الحي والتي نص عليها التشريع الجزائري في القانون المدني في المادة 138 التي جاء فيها ما يلي: "كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء...".

نستنتج من نص المادة سالفة الذكر أن عبارة الشيء جاءت عامة وغير محددة فهي تنصرف لكل الأشياء. فتعد الطائرات بما فيها الطائرات بدون طيار من الأموال المنقولة، وهي من الأشياء غير الحية التي تخضع للحراسة عند استخدامها واستغلالها، فإذا نجم عن استعمالها ضررا رتبت المسؤولية عن حراسة الأشياء وفقا لما جاء في نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري. وأن المستغل للطائرات بدون طيار مثل الحارس يملك سلطة الرقابة والتوجيه على هاته الطائرة، وبالتالي هو المسؤول عن الأضرار التي تحدث للغير على سطح الأرض²⁶. والمسئولية طبقا للمادة 138 قانون مدني جزائري تقوم على أساس الخطأ

كما اعتبر التشريع الجزائري الخسائر الناتجة عن عرقلة الملاحة الجوية، حسب نص المادة 168 قانون الطيران المدني، من قبيل التصادم الجوي وتنطبق عليه نفس الأحكام.

خاتمة:

في النهاية، نستخلص من خلال كل ما تقدم أن الطائرات بدون طيار، لكي تتصف بوصف "طائرة"، لا بد أن تتوفر فيها جميع الخصائص الفنية والتقنية للطائرات المأهولة التي تمكنها من التحليق والبقاء في الجو؛ فالطائرات بدون طيار آلات لها القدرة على الارتفاع والتحليق في الجونتيجة لردود فعل الهواء اتجاه جسمها، كما أن لها القدرة على البقاء أو الثبات في الجو دون أن تقع، وقد استخدمت في بدايتها لأغراض عسكرية، لكن أصبحت الآن تستخدم لأغراض مدنية في عدة قطاعات بيئية ولوجيستية، وفي مجال السينما والنقل والبحث والإنقاذ، وفي المجالات الاقتصادية والزراعية.

وفي ظل التقدم الذي يشهده العالم اليوم خاصة في مجال النقل الجوي والطائرات، ارتفعت نسب استخدام واستغلال الطائرات بدون طيار في دول العالم، وازدادت أهميتها في شتى المجالات، مما أدى إلى انتشار الاستخدام العشوائي لهذا النوع من الطائرات، وهو ما أدى في المقابل إلى زيادة نسبة الحوادث الجوية، وكان لذلك أثر سلبي على سلامة الملاحة الجوية، وسلامة الغير وأملاكهم على سطح الأرض، لذلك كان من الضروري على المستوى الدولي والداخلي وضع قواعد قانونية تنظم الاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، وذلك لحماية الغير من الأضرار الناتجة عن استخدام هذا النوع من الطائرات وحصولهم على التعويض.

وهو ما يجعلنا نستنتج أيضا أن القواعد العامة السارية المفعول لا تكفي وحدها لحماية الغير من الأضرار الناجمة عن استخدام الطائرات بدون طيار وحصولهم على التعويض، لذلك، أصبح من الضروري وضع نظام قانوني كامل يشمل قواعد تنظيم استخدام الطائرات بدون طيار والمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن استخدامها.

وفي هذا الإطار، تعتبر قواعد اتفاقية روما لسنة 1952، هي حلا لبعض المشاكل، لكنها تبقى عن حل البعض الآخر منها. لذلك لا بد من توطين القواعد القانونية المتعلقة

كما أن المستثمر هو المستفيد من ثمره هذا نشاط هاته الطائرة فهو من يجني غنمه، وعليه أن يتحمل غرمه³⁰.

نستنتج مما تقدم أن المستثمر هو المسؤول عن أضرار التحليق، وهذا ما كانت تنص عليه المادة 141 فقرة 2، من قانون الطيران الفرنسي. أما التشريع الجزائري فيستعمل مصطلح المستغل في نص المادة 159 من قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني الجزائري حيث تنص: "يكون مستغل الطائرة مسؤولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها وتقع على الأشخاص والأموال الموجودين على اليابسة...".

وتقوم مسؤولية المستغل أيضا، وفقا لنص المادة 2 من اتفاقية روما لسنة 1952، في حالة إحداث الطائرة بدون طيار أضرار للأشخاص والأموال على السطح على مستغل الطائرة.

من ناحية أخرى، عرفت أحكام اتفاقية روما، المستغل الجوي في نص المادة 2، وعرفه أيضا التشريع الجزائري في نص المادة 2 فقرة 12، من القانون 06/98، المتعلق بالطيران المدني هو: أن المستغل للطائرة وقت حدوث الضرر، هو كل من مالها أو المقيدة باسمه، أو المؤجر لها أو المستأجر أو المكلف بالرقابة الملاحية عليها، حيث تقوم مسؤوليته إذا ارتكب ضررا للغير أو تسبب في تصادم جوي. إذا، في حالة حصول ضرر للغير، في التشريع الجزائري حسب نص المادة 159 فقرة 1 من قانون الطيران المدني، يكون المستغل مسؤولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة، أو الأشياء التي تنفصل عنها وتقع على شخص الغير أو ملكيته على اليابسة، أما إذا وقع اصطدام بين طائرتين فأكثر وأحدث أضرار على اليابسة فيتقاسم مستغلو الطائرات الخسائر الحاصلة لهم، وهذا ما نصت عليه أحكام المادة 162 من قانون 06/98، المتعلق بالطيران المدني.

أما في حالة الضرر الناتج عن التصادم الجوي للطائرات، تقوم مسؤولية الطرف المتسبب للتصادم عن جميع الأضرار، متى أثبت التحقيق تورطه في الأمر، وإذا كانت الخسائر ناتجة عن عدة مستغلين، وجب عليهم جبر الضرر حسب نسبة خطورة الخطأ المرتكب، وهذا ما أشارت إليه أحكام 165 من قانون الطيران المدني في الجزائر.

- عبد الله فتحي، شرح النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الكتاب الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

- علي فيلاي، الالتزامات (الفعل المستحق التعويض)، موفم للنشر، الجزائر، 2014.

- محمد دحمان الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام، في القانون المدني المصري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1960.

- محمد فريد العربي، القانون الجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1980.

• المقالات:

- بن منصور محمد أمين زروال معزوزة، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار، موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني رقم 06/98، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، السنة الخامسة، المجلد 5، العدد 1، جانفي 2020، الصفحات (727-744).

- عنقر خالد، المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البيئي الكهرومغناطيسي، مجلة الفقه والقانون، العدد 37، نوفمبر 2015، الصفحات (117-129).

• الأطروحات:

- سارة عبد الله كمال، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مذكرة ماجستير، تخصص قانون، جامعة قطر، 2020.

• مواقع الانترنت:

- Sébastien Millet, les drones, nouvelles opportunités ou nouveau risqué pour la sécurité, sur le site : <http://www.preventica.com>, consulté le 01/12/2020 à 12h30m.

- Yann Rozec, le marché des Drones militaires toujours florissant, Décembre 2013, sur le site: <http://www.monde-diplomatique.FR>, consulté le 30/11/2020, 12h30m.

- طاهر شوقي مومن، التنظيم القانوني للطائرات بدون ديار "الدرون" - <https://www.researchgate.net>, تم التصفح يوم 20/12/2020، د20 و11 على الساعة

• هوامش:

¹ محمد فريد العربي، القانون الجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1980، ص5.

² Sébastien Millet, les drones, nouvelles opportunités ou nouveau risqué pour la sécurité, sur le site : <http://www.preventica.com>, consulté le 01/12/2020 à 12h30m.

³ Yann Rozec, le marché des Drones militaires toujours florissant, Décembre 2013, sur le site: <http://www.monde-diplomatique.FR>, consulté le 30/11/2020 à 12h30m.

بالطيران المدني، من أجل سلامة الملاحة الجوية داخل إقليم الدولة في ظل زيادة استخدام الطائرات بدون طيار على المستوى الوطني.

كما أنه على المستوى الدولي، مازالت القواعد المنظمة للطائرات بدون طيار قواعد بدائية تضع الأسس العامة للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، وهي بحاجة للتطور ومواكبة التقدم التكنولوجي السريع الذي يعرفه مجال صناعة الطائرات بدون طيار.

لذلك، نقترح ما يلي:

- وضع اتفاقية دولية تنظم النقل الجوي بواسطة الطائرات بدون طيار، ووضع قواعد لضمان تعويض عادل عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض بسبب استخدام الطائرات بدون طيار.

- وضع تنظيم قانوني في الجزائر بخصوص الاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، من أجل تطبيقه على الإشكالات المتعلقة بالمسؤولية المدنية التي تتضمنها القواعد العامة في القانون المدني وكذا قانون الطيران المدني 06/98 وقواعد المعاهدات الدولية، كون هذه القواعد وضعت على أساس وجود الطائرات المأهولة، وعلى أساس تنظيم النقل الجوي على مستوى دولي، ولا يمكن تطبيقها على الطائرات بدون طيار.

قائمة المراجع:

• النصوص القانونية:

- قانون 06/98، مؤرخ في 1998/06/27، المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المؤرخ في 1998/06/27، ج.ر، عدد48، صادر في 1998/06/28.

- أمر رقم 58 /75، مؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، ج.ر، عدد 101، صادر في 1075/12/19، المعدل والمتمم.

• الكتب:

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990.

- حسن علي الدنون، أصول الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، 2008.

- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الالتزامات- الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، الجزء الثاني، المجلد الثاني، بدون دار نشر، بدون بلد نشر، 1988.

- ¹⁹ طاهر شوقي مومن، المرجع السابق، ص 29.
- ²⁰ أمر رقم 58/75، مؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.
- ²¹ حسن علي الدنون، أصول الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، 2008، ص 211.
- ²² سارة عبد الله كمال، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مذكرة ماجستير، تخصص قانون، جامعة قطر، 2020، ص 88.
- ²³ علي فيلاي، المرجع السابق، ص: 124، 290، 313.
- ²⁴ سليمان مرقس، الوافي في نمو القانون المادي- الالتزامات: الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخاصة، الجزء الثاني، المجلد الثاني، بدون دار نشر، بدون بلد نشر، 1988، ص 456.
- ²⁵ فيلاي علي، المرجع السابق، ص 318.
- ²⁶ طاهر شوقي مومن، المرجع السابق، ص 15.
- ²⁷ عبد الله فتحي، شرح النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 551-553.
- ²⁸ طاهر شوقي مومن، المرجع السابق، ص 21.
- ²⁹ أبو زيد رضوان، القانون الجوي التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1990، ص 136.
- ³⁰ بن منصور محمد أمين زروال معزوزة، النطاق القانوني للطائرة بدون طيار، موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شيكاغو 1944 واتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني رقم 98-06، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، السنة الخامسة، المجلد 5، عدد 1، جانفي 2020، ص 744-727.
- ⁴ Unmanned Aircraft Systems.
- ⁵ Unmanned Aerial vehicales.
- ⁶ Remotely piloted Aircraft.
- ⁷ طاهر شوقي مومن، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز"، الموقع: <https://www.researchgate.net>، تاريخ التصفح: 2020/12/20 على الساعة 11 و 20 د.
- ⁸ Yann Rozec, op.cit.
- ⁹ قانون 06/98، المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المؤرخ في 1998/06/27، ج. ر. عدد 48، صادر في 1998/06/28.
- ¹⁰ Sébastien Millet, op.cit.
- ¹¹ Op.cit.
- ¹² المادة 1/29، قانون رقم 06/98، المرجع السابق.
- ¹³ علي فيلاي، الالتزامات (الفعل المستحق التعويض)، دار موفم للنشر، الجزائر، 2014، ص 164.
- ¹⁴ محكمة النقض الفرنسية، قرار بتاريخ 1941/12/02، قضية الدكتور فرنك، نقلا عن: علي فيلاي، المرجع السابق، ص 194.
- ¹⁵ علي فيلاي، المرجع السابق، ص 194.
- محمد دحمان الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام، في القانون المدني المصري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1960، ص 317.
- ¹⁶ ترجمة عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني- مصادر الالتزام، الجزء الأول، 1952، ص 107، نقلا عن: علي فيلاي، المرجع السابق، ص 197.
- ¹⁷ عنقر خالد، المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البيئي الكهرومغناطيسي، مجلة الفقه والقانون، عدد 37، نوفمبر 2015، ص 117-129.
- ¹⁸ محمد دحمان الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني المصري- مصادر الالتزام، الجزء الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1960، ص 317.