



الطبيعة القانونية للطائرة بدون طيار

الباحثة: نبال علي عباس

أ.م.د نارمان جميل النعماني

كلية القانون، جامعة الكوفة

الملخص

تعتبر الطائرة بدون طيار من الاهمية في جميع مجالات الحياة التجارية والاقتصادية والسياسية والامنية ، وبسبب الاستخدامات المتعددة لهذا النوع من الطائرات يرجع الى سهولة تنقلها والسيطرة عليها ولقلة كلفة من غيرها ، الا ان هذا الاستخدام الواسع لها قد يثير نوع من الاشكالات التي يتطلب تدخل القانون لحلها وكون القانون ينظم التصرفات التي تجري على الاموال والاشخاص فبالتالي يجب ان نميز الطبيعة القانونية لهذه الالة حتى يمكن معرفة القواعد القانونية التي يمكن ان تطبق عليها ، لذلك قد يثار التساؤل حول اعتبار الطائرة بدون طيار من الاشخاص او من الاموال ، لذلك سلط البحث على هذه الجزيئية ، وبالتالي يرجع السبب في البت في المسائل التي تحكم الطائرة هو عدم وجود النصوص القانونية التي تنظم عملها، لذا يقع على مشرعنا الوطني في تنظيمها بنصوص صريحة ضمن قانون الطيران المدني العراقي.

الكلمات المفتاحية: الطائرة بدون طيار، الطبيعة القانونية للطائرة بدون طيار، الطيار عن بعد.

The Legal Nature Of The Drone

Researcher: Nabaa Ali Abbas

Prof. Dr. Narman Jamil Al-Numani

College of Law, University of Kufa

Abstract

The drone is considered important in all areas of commercial, economic, political and Security life, and because of the multiple uses of this type of aircraft due to the ease of its mobility and control and the low cost of others, but this wide use of it may raise some kind of problems that require the intervention of the law to solve and the fact that the law regulates the actions, and therefore the reason is due to The decision on the issues governing the aircraft is the lack of legal provisions regulating its operation, so it falls to our national legislator to regulate them with explicit provisions within the Iraqi Civil Aviation Law.

Keywords: the drone, the legal nature of the drone, the remote pilot.

المقدمة

ان النقل عموما بحريا كان او جويا او بريا، يعتبر عصب الحياة لاي امة من الامم ويقاس تقدم الشعوب بما تملكه من وسائل للنقل، ويعتبر النقل الجوي من افضل وسائل النقل على الاطلاق فاضحى العالم يقاس بتطور وسائل النقل الجوي وانتشار الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة واصبح ضرورة من ضروريات لان عامل الزمن اصبح هاما في الحياة الحديثة وسمته البارزة وازدادة الى ذلك فهو يربط بلدان العالم بعضها ببعض فينقل الاشخاص والبضائع من مكان لآخر خلال فترة زمنية وجيزة وتعد الطائرة الوسيلة الوحيدة لهذا النوع من النقل تعتبر اسرع وسائل النقل على الاطلاق بالاضافة الى ذلك



فهي تعتبر وسيلة نقل امنة مقارنة بوسائل النقل الاخرى¹ وتتصف الطائرة عموما بضخامة حجمها ووجود العديد من الاجهزة والادوات اللازمة لتشغيلها واستهلاكها الكثير من الوقود وقد ادى التطور التكنولوجي في صناعة التقنيات الحديثة الى ظهور نوع جديد من الطائرات لا يوجد اي ذكر للعنصر البشري على متنها، وتتميز بصغر حجمها مقارنة بالطائرات التقليدية وتطير بدون وجود طيار على متنها فيتم توجيهها عن بعد وقد كانت بداية هذا النوع من الطائرات تستخدم لتحقيق اغراض عسكرية الا ان التطور الحاصل ادى الى ظهور استخدامات اخرى مدنية تختلف في طريقة تشغيلها عن طريقة العمل العسكري

اهمية البحث

تكمن اهمية البحث في ان الطائرات بدون طيار تتمتع باهمية كبيرة نظرا لدخول هذه الطائرات في العديد من المجالات المدنية والتجارية في الوقت الحاضر مع توقعات بدخولها عمليات النقل الجوي للبضائع والاشخاص مستقبلا

اهداف البحث

يهدف البحث الى التعرف على الطائرات بدون طيار وبيان طبيعتها القانونية وطبيعة الاشخاص المتعاملين معها

مشكلة البحث

ان اشكالية هذا الموضوع تتمحور حول عدم وجود نصوص قانونية تتناول احكام تتعلق بالطائرات بدون طيار في قانون الطيران المدني العراقي وهذا الامر يعني انها تخضع للقواعد العامة في المسؤولية المدنية وهنا تبرز المشكلة لبيان مدى ملائمة وكفاية التنظيم القانوني الحالي متمثلا بقواعد القانون المدني العراقي لهذا النوع من الطائرات

منهج البحث

للاجابة على الاشكالية المتعلقة بموضوع البحث سوف نتبع المنهج الوصفي التحليلي، من خلال تسليط الضوء على مختلف المفاهيم والنصوص القانونية المتعلقة بموضوع البحث وكذلك المنهج المقارن عند تطرقنا للقوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالموضوع.

هيكلية البحث

سوف نقوم بتقسيم هذا الموضوع الى مبحثين نتناول خلالها التعريف بالطائرة بدون طيار والتعرف على الطبيعة القانونية للاشخاص القائمين على عمل الطائرة بدون طيار وكذلك الطبيعة القانونية لها وسيكون ذلك على النحو الاتي



المبحث الاول: تعريف الطائرة بدون طيار

المبحث الثاني: التوصيف القانوني للطائرة بدون طيار

الطبيعة القانونية للطائرة بدون طيار

المبحث الاول

تعريف الطائرة بدون طيار

يعتبر اختراع الطائرة احدى ثمار التقدم العلمي اذ بفضلها اصبح النقل الجوي اسرع وسائل النقل والتي اسهمت بشكل كبير في ربط الشعوب ونقل الخبرات وتلاقح الثقافات فضلا عن مساهمتها الكبرى في النشاط الاقتصادي العالمي

واصبح التطور التقني في مجال النقلات والمواصلات يبدع في مجال الطيران وحجوزات الركاب الالكترونية⁽²⁾

وقد عرفت الطائرة بشكل عام انها اي آلة في استطاعتها ان تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة وما الى ذلك⁽³⁾ وسوف نتطرق الى تعريف الطائرات بدون طيار من جانبين تعريف الطائرات بدون طيار لغة واصطلاحا.

المطلب الاول

تعريف الطائرات بدون طيار لغة

الطيران من طار طائر يطير طيرا وطيرانا وطيرورة وهو حركة ذي الجناح في الهواء بجناحيه والواحد طائر وصيغة المؤنث لفاعل طار هي طائرة⁽⁴⁾

وايضا يمكن ان تعرف بانها مركبة جوية مركبة هوائية اثقل من الهواء مجهزة تدفعها محركات آلية تستعمل لنقل المسافرين والبضائع كما تستعمل في الحروب⁽⁵⁾

اما المعاجم اللغوية الغربية مثل قاموس لاروس فعرف الطائرة بلا طيار بأنها (طائرة صغيرة يتم التحكم فيها عن بعد تستخدم لمهام مختلفة)⁽⁶⁾ اما قاموس كامبريدج عرفها بأنها (نوع من الطائرات غير المأهولة لكنها تسير عن بعد⁽⁷⁾) اما القاموس العسكري والمصطلحات المتعلقة به فقد عرف الطائرة بلا طيار بأنها (طائرة لا تحمل مشغل بشري وتكون قادرة على الطيران بدون تحكم الانسان فيها)⁽⁸⁾

وبناء على ذلك يطلق لفظ الطائرة لغة ويراد بها كل جسم يطير في الهواء وله اجنحة تساعد على الطيران.



المطلب الثاني

تعريف الطائرة بدون طيار اصطلاحاً

عرفت الطائرة بشكل عام في العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية وكذلك قوانين الطيران المدني للدول لغرض تحديد ما المقصود بالطائرة فالبعض جاء واسعا حيث يطلق تعبير طائرة على اي مركبة طائرة والبعض الآخر جاء ضيقا يحدد نوعا معيناً من المركبات الطائرة دون غيرها.

وسنبدأ بمحاولات جمع التعاريف التي تختص بتوضيح الطائرات فكان اول تعريف في اتفاقية باريس (1919) في الملحق (A) حيث عرفت الطائرة بأنها (كل آلة يمكنها حمل ذاتها في الفضاء بفضل مقاومة الهواء)⁽⁹⁾ وعرفت المادة الأولى من قانون الطيران المدني الفرنسي الطائرات تعريفاً شاملاً جداً فالطائرات «كل الأجهزة القادرة على الارتفاع أو التحليق في الهواء» أخذ هذا التعريف عن القانون الفرنسي الصادر في 31 مايو 1924 م. وهذا التعريف جاء معيباً، لأنه يسمح بتفسيرات واسعة، حتى ليدخل في عداد الطائرات، كل جهاز يمكنه الارتفاع والتحليق في الهواء كالطائرات الشراعية والبالونات والصواريخ وطائرات الاطفال... الخ ونرى ان التعريف جاء شامل وغير دقيق ولا يهتم بالغرض الرئيسي للطائرات باعتبارها وسيلة نقل جوي للأشخاص والبضائع⁽¹⁰⁾

اما اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في عام 1944 في الملحق (H) بأن الطائرة "هي كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء غير رد فعل الهواء على سطح الارض"

ويرى البعض بان هذا التعريف يتسم بالقصور لأنه يتجاهل الاستعمال الاساس لتلك الاداة او الآلة وهو الملاحة الجوية المتمثلة في نقل الاشخاص او الاموال ومع ذلك فان التعريف المتقدم اشارته الى ان الطائرة هي كل آلة يمكنها البقاء في الجو بفضل ردود فعل الهواء.. فهو يصلح للتمييز بينها وبين بعض الآلات او الأجهزة التي لا تعتمد على رد فعل الهواء للبقاء في الجو⁽¹¹⁾.

اما بالنسبة للقوانين الوطنية العربية فعند النظر الى التعاريف التي وضعتها للطائرة نجد ان اغلب هذه التعاريف مستمدة من التعريف الذي وضعته اتفاقية شيكاغو فقد استمدت هذه القوانين احكامها من هذه الاتفاقية كما هو الحال بالنسبة لقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 الذي جاء في المادة (1) منه يقصد بكلمة الطائرة لأغراض هذا القانون (اي آلة في استطاعتها ان تستمد بقاءها من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة وما الى ذلك)

عند ملاحظة التعريف الذي نص عليه القانون العراقي نجد انه الطائرة بانها "كل آلة" بغض النظر عن شكلها وحجمها طالما انه في امكانها التحليق والبقاء في الجو نتيجة لردود فعل الهواء اتجاه جسمها بشرط الا تكون ردود فعل الهواء منعكسة عن سطح الارض وبذلك فان تعريف المشرع العراقي لا يشمل فقط الطائرات بشكلها التقليدي المعروف في هذا الوقت ولكن يشمل التعريف بصياغته الحالية اي اختراع موجود حالياً او سيوجد في المستقبل له الخصائص ذاتها التي حددها هذا التعريف وحسناً فعل المشرع العراقي عند تبنيه هذا التعريف



وهذا ما نصت عليه ايضا المادة الأولى من قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981 التي عرفت الطائرة بأنها (اي آلة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة وما الى ذلك)

في حين نصت المادة (1) من قانون الطيران المدني الاتحادي الاماراتي رقم (20) لسنة 1991 على انه يقصد بكلمة طائرة فيما يتعلق بتطبيق احكام هذا القانون (اية آلة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الارض وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة وما الى ذلك متى كانت مخصصة للأغراض المدنية)

وهذه التعاريف مقتبسة من التعريف الذي اوردته اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي المعقودة بتاريخ 7 كانون الاول 1944 والنافذة من 4 نيسان 1947 المتضمنة في الملحق (H) منها المعدل في آذار 1980 المستمد بدوره مما كانت تنص عليه الاتفاقية الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية المعقودة في باريس بتاريخ 13 تشرين الاول 1919⁽¹²⁾

يتبين لنا من خلال ما تناولناه من التعاريف ان هنالك شرطين يجب توفرهما لاعتبار المركبة طائرة الاول: ان يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيسي لبقاء الآلة في الجو فينتقي عن الآلة وصف الطائرة اذا كان رد فعل الهواء عاملا ثانويا لبقائها في الجو كما هو الشأن بالنسبة للصواريخ ومركبات الفضاء اما الشرط الثاني: الا يكون رد فعل الهواء منعكسا من سطح الارض بمعناها الواسع الذي يشمل اليابسة والماء ومن ثم تخرج المركبة الزاحفة او ذات الوسادة الهوائية من عداد الطائرات لان ارتفاعها اثناء سيرها سببه رد فعل الهواء الذي تدفعه من محركاتها راسيا على سطح الارض⁽¹³⁾

ويتضح لنا من خلال التعاريف المتقدمة انه من الصعب وضع تعريف شامل ودقيق ومحدد للطائرة، وذلك نظراً لما يكتنف ذلك من صعوبات فنية كبيرة، نتيجة للتطورات الهائلة والسريعة في الفن الملاحي الجوي، وظهور أنواع متتابعة وجديدة من الطائرات، من العسير أن يحيط بها- في وقت ما - غير المتخصصين ممن يسعون إلى تعريف الطائرة. ونرى - مع جانب من الفقه - أن هناك عناصر ثلاثة يجب أن يغطيها تعريف الطائرة، وهي: أن يشمل كافة أنواع الطائرات، وأن يتعلق بالأجهزة التي تعتمد على الطيران بقوة آلية محرك، وأن يشير إلى الغرض الرئيسي لهذه الأجهزة، أي النقل الجوي بنوعيه⁽¹⁴⁾

ويمكننا ان نعرف الطائرة بأنها مركبة هوائية يمكنها البقاء في الجو والتحليق فيه نتيجة لردود فعل الهواء اتجاه جسمها واستعمال قوة محركها لتسييرها من اجل استخدامها في نقل الاشخاص والبضائع وتوفير الخدمات في كافة المجالات.

وتتسم الطائرات بصورة عامة على الرغم من وجود العديد من التقسيمات المختلفة حيث ينظر اليها من عدة جوانب حيث يتم تقسيمها من ناحية الاستخدام حيث يستخدم قسم من الطائرات في الجانب العسكري او التجاري او المدني او من الناحية التقنية او حسب الجنسية الا ان جميعها تتميز بوجود كابينة او مقصورة القيادة حيث يكون على متن هذه الطائرة قائد يقودها اثناء الرحلة ويوجد طاقم قيادة على متنها كما انها تحتاج الى مساحة مخصصة للاقلاع والهبوط وتحتاج الى جدول زمني يكون محددا لكل رحلة وتسير ضمن مسارات محددة وتتميز بضخامة حجمها ووزنها وتستهلك الكثير من الوقود وكان ذلك حتى ظهور نوع جديد من الطائرات بدأت تجتاح العالم باستخداماتها المتعددة حيث تطورت طريقة التحكم في



هذا النوع من الطائرات من تحكم الطيار الموجود على متنها الى التحكم فيها عن بعد من غير ان توجد هنالك مقصورة للقيادة يوجد فيها الطيار ومساعديه وهنالك الكثير من التسميات التي اطلقت على هذا النوع من الطائرات في حين تشيع في اوساط عامة الناس عموما ووسائل الاعلام الرئيسية الاشارة الى هذه الاجهزة وفي شكل منتظم باسم "الطائرات المسييرة" حيث تستخدم العديد من القوانين حول العالم مصطلحات مختلفة مثل مركبة جوية من دون طيار (Unmanned UAV)

Unmanned Aircraft (UAS) ومنظومة جوية من دون طيار (Aircraft Vehicle Systems) ومنظومة جوية صغيرة من دون طيار (Small Unmanned Aircraft Systems) (RPAS) (Remotely Piloted Aircraft Systems) (15) وقد جاء في مفردات اللغة الفرنسية استخدام مصطلحات Aéronefs Télépilote و les drones فاستخدم الفقه الفرنسي مصطلح les drones وهو مصطلح في الاصل انكلوسكسوني ثم شاع استخدامه لدى الفقه الفرنسي وورد مصطلح Aeronefs Telepilote في القانون الفرنسي للدلالة على الطائرات بدون طيار حيث جاء في قرارات 11 ابريل 2012 والتي الغيت بالقرارات الصادرة في 17 ديسمبر 2015 والتي تتعلق باستخدام الفضاء الجوي بالطائرات التي تطير بدون شخص على متنها وتنفيذ القرارات الاخيرة من اول يناير 2016 وفقا لما جاء بالمادة 12 من قرار 17 ديسمبر 2015 المتعلق بتصميم الطائرات المدنية.

الا ان المصطلح المشترك بين اللغتين الفرنسية والانجليزية هو (drone) واصبح مصطلحا عالميا (16) وسوف نستخدم في هذا البحث مصطلح الطائرات بدون طيار فهو مصطلح اكثر دقة لانه يشمل جميع انواع الطائرات التي تحلق بدون طيار على متنها بغض النظر عن طريقة التشغيل اما عن تعريفها فقد عرفت منظمة الايكاو (ICAO) (17) طائرات يتم تشغيلها دون امكانية التدخل البشري المباشر من داخل او على متن الطائرة وهو التعريف ذاته الوارد في اللوائح الخاصة بالادارة الفيدرالية للطيران في الولايات المتحدة الامريكية (18)، كما عرفت بأنها طائرات يتم توجيهها عن بعد من قبل مشغل بشري وبعضها طائرات مستقلة ذاتية القيادة يدخل فيها الطيار عن بعد خطة تحليق محددة لتقوم الطائرة بعدئذ بالتحليق دون توجيه اضافي (19) وقد عرف المشرع المصري الطائرات دون طيار بانها اي جسم يمكنه الطيران بدون طيار من دون اتصال الغير به باستخدام اي نوع من انواع التقنيات ايا كان شكله او حجمه ويمكن تحميله بأحمال اضافية سواء كانت اجهزة او معدات أو أنظمة تسليح او ذخائر او مفرقات او غيرها مما يمثل تهديدا للأمن القومي للبلاد ويتم تشغيله والتحكم به عن بعد (20)

كما عرف قانون تنظيم الطائرات بدون طيار في الامارات بانها طائرة تحلق في الجو دون وجود قائد على متنها وتشمل الطائرة الموجهة بالعين المجردة والطائرة الموجهة عن بعد والطائرة المسييرة ذاتيا (21) اما الهيئة العامة للطيران المدني في الامارات فعرفت الطائرات دون طيار بانها الانظمة المشغلة وجميع العناصر المرتبطة بها كجهاز الاتصال والاستقبال واجهزة التصوير ان احتوت على ذلك والتي ينوى الطيران بها دون وجود طيار على متنها ولا يشمل ذلك البالون او الطائرات الورقية (22)

وبلا خلاف مع التعريفات السابقة جاء تعريف الطائرات بدون طيار في المادة 2 | 1 من القرار الفرنسي في 17 ديسمبر 2015 والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها وشروط تشغيلها واهلية الاشخاص المستخدمين لها بانها طائرات تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة الطيار (23) ونحن نرجح ما ذهب اليه المشرع الفرنسي في تعريفه للطائرات بدون طيار.



المبحث الثاني

التوصيف القانوني للطائرات بدون طيار

المطلب الاول

الطبيعة القانونية للأشخاص المتعاملين مع الطائرات بدون طيار

ان الطائرة بشكل عام تعتبر آلة او جهاز لا تعمل من تلقاء ذاتها وانما يتولى تشغيلها وتأمين عملها وخدمة ركابها مجموعة من العناصر البشرية يطلق عليهم (الطاقم) ويوجد شخص يتولى قيادة الطائرة في اثناء رحلتها يطلق عليه قائد الطائرة، اما بالنسبة للطائرات بدون طيار فهناك ايضا اشخاص معنيين بها سواء كانوا اشخاصا طبيعيين او معنويين الذين يجب ان يتقيدوا بالقواعد الموضوعة للطائرات بدون طيار كما تقع على عاتقهم المسؤولية في حالة وقوع الضرر ومن هؤلاء الاشخاص:.

1- **المالك:** وهو الشخص الذي يملك الطائرة بدون طيار او اي جزء منها او البنية التحتية او المطارات الخاصة بالطائرة بدون طيار او محطات التزود بالوقود او الطاقة⁽²⁴⁾

فاذا كان المالك هو صاحب السيطرة الفعلية على الطائرة فيقوم باستخدامها واستغلالها ويتولى ادارتها والرقابة عليها بنفسه فيكون مسؤولا عن الاضرار التي تحدثها⁽²⁵⁾

2- المصنع او المنتج:.

حيث يتحمل مسؤولية المنتجات المعيبة والاضرار التي لحقت بالمتلكات والاشخاص ويتحدد العيب بمعيار مؤداه ان المنتج يعتبر معيبا اذا لم يتضمن ضمانات السلامة التي يتوقعها المرء⁽²⁶⁾، ففي فرنسا صدر قراران بتاريخ 2 فبراير 2018 يلزمان المصنعين بتوفير اضاءة واشارات ضوئية وجهاز انذار يعمل في حالة فقدان التحكم في الطائرات بدون طيار وبتزويدها بجهاز يحد من قدراتها على الطيران⁽²⁷⁾ كما اصبحت لزاما على المصنعين توفير دليل ارشادي لكيفية استخدام هذه الطائرات المزودة او غير المزودة بكاميرا ويتمتع المصنع بسلطة السيطرة والرقابة على الطائرات بدون طيار اثناء مرحلة التصنيع

3- الطيار عن بعد:.

وهو شخص كلفه المشغل بالمهام الاساس لتشغيل طائرة موجهة عن بعد، ويعالج مفاتيح السيطرة على الطيران على النحو الملائم خلال وقت الطيران⁽²⁸⁾ فيتولى الطيار عن بعد التحكم في الطائرات بدون طيار من بداية اقلاعها وحتى هبوطها ويتحمل المسؤولية في حالة وجود خطأ ولو بسيط او الاهمال او عدم الاهتمام وهي مسؤولية شخصية، لانه ملتزم بالحفاظ على سلامة الغير اثناء طيران الطائرات بدون طيار⁽²⁹⁾



4-المشغل:.

كما جاء في المادة 2\2 أ الشخص الذي يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر ومع ذلك يعتبر مشغلا ذلك الذي يكون قد احتفظ لنفسه بحق السيطرة الملاحية على الطائرة حتى ولو خول غيره بطريق مباشر او غير مباشر حق استعمال الطائرة ويتحمل مشغل الطائرة المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها للغير⁽³⁰⁾

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للطائرة بدون طيار

لقد اثارَت الطبيعة القانونية الخاصة بالطائرة بشكل عام خلافا في الفقه يماثل الخلاف الذي اثير بشأن الطبيعة القانونية للسفينة³¹ ذهبت بعض الاتجاهات الى ان الطائرة تعد شخصا، بينما ذهب اتجاه اخر ويعتبر هو الاتجاه الراجح في الفقه والتشريع الى ان الطائرة تعد مالا وهذا ما سنقوم ببيانه

اولا: الطائرة شخصا

لقد ذهب البعض الى ان الطائرة يمكن ان تعد شخصا قانونياً لها حياة تبدأ ببنائها وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة، فضلا عن ان لها بعض الخصائص الشخصية القانونية كالجنسية او الموطن³²

الا ان هذا الرأي لا يعدو سوى افتراض لا تؤيده نصوص القانون او الواقع، اذ لم تنص اغلب التشريعات ومنها المشرع العراقي على وصف الشخص المعنوي على الطائرة⁽³³⁾ كما ان الاقرار بالشخصية القانونية يفترض ان تكون لدى الشخص القدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، وهذا ما لا يتوفر في الطائرة اما بشأن تمتع الطائرة ببعض خصائص الشخصية القانونية كالجنسية او الموطن فهو امر مقرر لا اعتبارات تنظيمية تتمثل بوجوب اخضاع الطائرة الى نظام قانوني محدد من مظاهره وجوب تسجيلها واكتسابها لجنسية دولة ما⁽³⁴⁾ في ظل نظام اقتصادي قائم على الملكية الفردية ويضفي صفة المال على الاشياء من حيث قابليتها لان تكون محلا لحق الملكية اساسا.

لكن نظرا لخطورة النشاط الجوي، نجد ان الفقهاء يدعون الى ان يكون للدول اشراف فعال على الطائرات، ولكي يتحقق هذا الاشراف من جانب الدول لابد من تقرير تبعية تلك الطائرة لدولة معينة حتى يمكن للدولة ان تمنحها الجنسية ويستتبع ذلك ضرورة تقيدها في سجلات خاصة، وبوصفها مالا فلا بد من تسجيل الاعمال القانونية المتعددة التي ترد عليها كالببيع لفرد او لشركة لا ينتمي الى الدولة المسجلة فيها بجنسيته في السجل الذي تسجل فيه عند منحها الجنسية لأول مرة⁽³⁵⁾

ثانيا: الطائرة مالا

لقد اتجه معظم فقهاء القانون الجوي الى اعتبار الطائرة مالا وهذا ما ذهبت اليه غالبية القوانين³⁶ وتنقسم الاموال الى عقار ومنقول والعقار هو كل شيء مستقر وثابت لا يمكن نقله وتحويله دون تلف، اما المنقول هو الشيء الذي يمكن نقله وتحويله دون تلف³⁷ ولما كانت الطائرة بطيار او بدون طيار يمكن نقلها من مكان الى اخر بدون تلفها فهي من قبيل المنقولات، وهذا ما نص عليه المشرع العراقي في قانون الطيران المدني وقد اكدت المادة (40) منه على كون الطائرة ما لا منقول اذ نصت على ان "الطائرة مال



منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة في الدولة، ومع ذلك فان نقل ملكية الطائرة يجب ان يتم بموجب سند رسمي، ولا يكون له اي اثر اتجاه الغير الا بعد قيده في السجل الخاص بذلك "

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية وفقا لما جاء في المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي الى اعتبار الطائرة بدون طيار من الاموال المنقولة التي تخضع للحراسة عند استغلالها³⁸

بيد ان الطائرة مال منقول من طبيعة خاصة، فهي تخضع للأحكام التي يخضع لها المنقول وكذلك الى بعض الاحكام التي يخضع لها العقار، فنظرا لقيمتها الاقتصادية عاملها المشرع معاملة العقارات فهي لا تخضع للحيازة في المنقول سند الملكية، ولا يجوز بيع الطائرة الا كتابة، وتخضع الطائرة لإجراءات معينة عند الحجز عليها، ويتم رهنها رهنا رسميا³⁹

ومن الاحكام التي تخضع لها الطائرة بوصفها مالا منقولا:.

1- وجوب استيفاء شكل محدد في التصرفات التي ترد على الطائرة:.

اذا كان الاصل ان الطائرة بوصفها مالا منقولا معينة بالذات تنتقل ملكيتها بمجرد تمام العقد الا ان القوانين تطلبت لانتقال ملكيتها وجوب استيفاء اجراءات محددة فعلى سبيل المثال قررت المادة 40 من قانون الطيران المدني العراقي بوجوب ان يتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له اثر اتجاه الغير الا بعد قيده في السجل الخاص بذلك، ويتضح مما تقدم ان القانون الزم بتحرير سند رسمي عند انتقال ملكية الطائرة ليس بوصفه ركنا في التصرف وانما يمثل شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير وكذلك ينبغي اشهار التصرفات التي ترد على الطائرة في سجل خاص اذ قررت المادة 41 من قانون الطيران المدني العراقي بانه لا يجوز اجراء اي تصرف قانوني بأية طائرة مسجلة في السجل الوطني الى شخص اجنبي سواء بالبيع او الرهن او اي تصرف قانوني اخر الا بعد موافقة سلطة الطيران المدني

ثانيا: عدم خضوع الطائرة الى قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية:.

لما كانت قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز تفترض حسن نية من يتمسك بها بكونه تلقى مالا من ماله وان المنقول يكون غالبا في حيازة ماله الا ان من المتعذر تطبيق هذه القاعدة بالنسبة للطائرات وذلك لان انتقال ملكيتها يتم بالرجوع الى السجل الخاص بالطائرات ومن ثم فان الحائز لا يخرج عن كونه سيء النية يعلم علما تاما انه يشتري من غير المالك او انه اهمل اهمالا جسيما في التحقق من ملكية البائع ويترتب على ما تقدم عدم جواز اكتساب ملكية الطائرة بالتقادم، وذلك لانه يستند الى الحيازة ومن المتعذر تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية بالنسبة للطائرات

ثالثا: يخضع الحجز على الطائرة لإجراءات تقترب من الاجراءات المقررة لحجز العقار



في خاتمة البحث نورد اهم الاستنتاجات والتوصيات ذات الصلة بالبحث وكما يلي:.

النتائج:

- 1- تعرف الطائرات بدون طيار بانها طائرات تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة وتوجيه طيار
- 2-الطيار عن بعد هو من يتولى التحكم في الطائرة بدون طيار بداية من اقلعها واثناء طيرانها وحتى هبوطها
- 3-تعتبر الطائرة بدون طيار من الاموال المنقولة التي تجري عليها كافة التصرفات القانونية

التوصيات:

- 1-سن نصوص قانونية في قانون الطيران المدني العراقي خاصة بتنظيم احكام الطائرات بدون طيار
- 2-وضع اتفاقية دولية تنظم النقل الجوي للاشخاص والبضائع بواسطة الطائرات بدون طيار

هوامش البحث:

¹ skynewsarabia.com

⁽²⁾ (Great Britain: Parliament: House of Commons: Transport Committee 2006-2007, Passengers' experiences of air travel: eighth report, Vol. 1, Page 5

⁽³⁾الفقرة 6المادة 1قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974

⁽⁴⁾لسان العرب لابن منظور؛ ج4، ص508، دار صادر، بيروت، 1414

⁽⁵⁾احمد مختار عمر؛ معجم اللغة العربية المعاصر؛ ج2؛ ص1431؛ عالم الكتب القاهرة 2008

⁽⁶⁾-dictionnaire larousse .drone. visité le 15-2-2022 à 13:45. En-ligne :

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/drone/26865>

⁽⁷⁾--cambridge dictionary .drone. visited on :15 -2-2022 at 13 :50.on-line at :

<http://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/drone>

⁽⁸⁾(Oxford dictionary. Drone .visited on: :15 -2-2022 at 13 :50.on-line at :

<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/drone?q=drones>

⁽⁹⁾(Aeronef:tout appareil pouvant se soutenir dans latmosphere grace aux reactions de lair

⁽¹⁰⁾حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية .، الرياض، 2016، ص47-48

⁽¹¹⁾حفيظة الحداد، القانون الجوي، دون ذكر الناشر وسنة النشر، ص13

⁽¹²⁾اكرم يا ملكي، القانون الجوي العام والخاص، ط1، دار الجندي للنشر والتوزيع، القدس، 2018، ص57-58

⁽¹³⁾محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009، ص77

⁽¹⁴⁾حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص48

⁽¹⁵⁾ اطار الانتربول لمواجهة حوادث الطائرات المسيرة، مختبر الادلة الجنائية الرقمية التابع لمركز الانتربول

العالمي سنغافورة_2019، ص13

⁽¹⁶⁾ طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 2017، ص7

⁽¹⁷⁾ منظمة الايكاو هي وكالة متخصصة تابعة للامم المتحدة انشأتها الدول عام 1944 وذلك لتولي ادارة وتنظيم شؤون

اتفاقية الطيران المدني الدولي(اتفاقية شيكاغو)

⁽¹⁸⁾(FAA's Regulations, Part 107, Small Unmanned Aircraft System, 107.3, (Definitions), 2016

⁽¹⁹⁾ كينيث كون ،اصدار الشهادات للمنظومات الجوية الصغيرة بدون طيار وانظمة ادارة حركة مرورها، مؤسسة راندا، ص1،

⁽²⁰⁾القرار 931 لسنة 2018 اللائحة التنفيذية للقانون رقم 216 لسنة 2017 تنظيم استخدام الطائرات المحركة آليا او لاسلكيا وتداولها والاتجار بها



(21) قانون تنظيم الطائرات بدون طيار في اماره دبي رقم (4) لسنة 2020 المادة (2)، الجريدة الرسمية لحكومة دبي السنة 54، العدد 479، يوليو 2020م

(22) الهيئة العامة للطيران المدني وهي هيئة انشئت عام 1996 بموجب القانون الاتحادي الصادر عن مجلس الوزراء الاماراتي (قانون رقم 4) وذلك من اجل تنظيم شؤون الطيران المدني وتقديم الخدمات المطلوبة مع مراعاة لوائح السلامة والامن

(23) طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص 7

(24) قانون رقم (4) لسنة 2020 بشأن تنظيم الطائرات بدون طيار في اماره دبي

(25) احمد شوقي محمد عبد الرحمن، حدود الارتباط بين مسؤولية المتبوع والمسؤولية الشئيه في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، منشأة المعارف، 2007، ص 81

(26) اياد مطشر صيهود، المنطق الاستقرائي في الهندسة القانونية والاخلاقية للطائرات الذكية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2021، ص 45

(27) هذا التنظيم يخص الطائرات بدون طيار التي يزيد وزنها على 800 جم

(28) hereinafter "RPASMANUAL (ICAO Doc 10019)

manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), ICAO Doc 10019, AN/507 (1st ed.).
(29) طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص 32

(30) Dominique David, Jean Panhaleux, les drones civils, enjeux et

perspectives, Octobre 2015, CGEDD, sur le site,

www.ladocumentationfrancaise.fr/var,p39

31 هنالك رأي ذهب اليه البعض من فقهاء القانون البحري مفاده ان السفينة تعتبر شخصاً قانونياً كما الاشخاص الطبيعيين او القانونيين معتمدين في ذلك على ان السفينة تولد بالبناء وتنتهي بانتهاء صلاحيتها للملاحة كما انها تحمل اسماً معيناً وجنسية وقد ايدت هذا الاتجاه المحكمة العليا في الولايات المتحدة الامريكية بقولها (تولد السفينة من يوم نزولها البحر وتتلقى اسماً وتكون لها شخصية مستقلة قائمة بذاتها فلها ان تبرم العقود، وان تتحمل

الالتزامات وترفع عليها الدعوى وباسمها وهي ترتكب الخطأ وتسال عن تعويض الاضرار التي تتسبب فيها) الا ان الفقه البحري الحديث يجمع على رفض هذه الفكرة ويرى انه اذا كان هنالك اوجه شبه بينها وبين الاشخاص القانونية فذلك لا يتجاوز حدود تعريف ان السفينة مال، وتحديد ذاتية هذا المال وبالتالي تعتبر السفينة مال ترد عليه جميع الحقوق والتصرفات القانونية كما يجوز التنفيذ عليها كسائر الاموال، ينظر مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، بلا سنة نشر، ص 45، فتح الرحمن امير البحار، دراسة في القانون البحري، ط 1، مركز الدراسات السودانية، القاهرة، 1996، ص 40

32 عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر سنة نشر، ص 78، نقلاً عن د فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، ط 1 منشورات الحلبي الحقوقية، 2017، ص 43
الاشخاص المعنوية هي المادة 47 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951:

أ - الدولة.
ب - الادارات والمنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية معنوية مستقلة عن شخصية الدولة بالشروط التي يحددها.

ج - الولاية والبلديات والقرى التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها.

د - الطوائف الدينية التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها.
هـ - الاوقاف.

و - الشركات التجارية والمدنية الا ما استثنى منها بنص في القانون.

ز - الجمعيات المؤسسة وفقاً للاحكام المقررة في القانون.

ح - كل مجموعة من الاشخاص او الاموال يمنحها القانون شخصية معنوية

(34) فاروق ابراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 43

(35) عباس صاحب علي، حسنين مكي جودي، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة)، بحث منشور في كلية الدراسات الانسانية الجامعة - قسم القانون

36 قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974، قانون الطيران اللبناني لعام 1949، قانون الطيران الاتحادي لدولة الامارات العربية المتحدة رقم 20 لسنة 1991، قانون الطيران المدني الاردني رقم 41 لسنة 2007

المادة 62 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951³⁷

38 Cass. Civ, 4 Février 2016, N14-29838 les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

39 د حنان عبد العزيز مخلوف، القانون الجوي، بلا مكان طبع، بلا سنة نشر، ص 47.



المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

احمد شوقي محمد عبد الرحمن ،حدود الارتباط بين مسؤولية المتبوع والمسؤولية الشينئية في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، منشأة المعارف، 2007

1. اكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، الطبعة الاولى، دار الجندي للنشر، القدس، 2018
2. اياد مطشر صيهود، المنطق الاستقرائي في الهندسة القانونية والاخلاقية للطائرات الذكية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2021

3. حفيفة الحداد، القانون الجوي، دون ذكر الناشر وسنة النشر
 4. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الاولى، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، الرياض، 2016
 5. حنان عبد العزيز مخلوف، القانون الجوي، بلا مكان طبع، بلا سنة نشر
 6. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 2017
 7. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر سنة نشر
 8. فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2017
 9. فتح الرحمن امير البحار، دراسة في القانون البحري، الطبعة الاولى مركز الدراسات السودانية، القاهرة، 1996
 10. محمد فريد العربي، القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009
 11. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، بلا سنة نشر
- ثانياً: القواميس باللغة العربية

- 1- احمد مختار عمر؛ معجم اللغة العربية المعاصر؛ ج2؛ عالم الكتب القاهرة 2008
- 2- محمد بن مكرم بن علي جمال الدين ابن منظور، لسان العرب، ج 4، دار صادر، بيروت، ط3

القواميس باللغة الانكليزية

1⁰-dictionnaire larousse .drone. visité le 15-2-2022 à 13 :45. En-ligne :
<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/drone/26865>

2- cambridge dictionary .drone. visited on :15 -2-2022 at 13 :50.on-line at :
<http://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/drone>
3- (Oxford dictionary. Drone .visited on :15 -2-2022 at 13 :50.on-line at :
<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/drone?q=drones>

المصادر باللغة الانكليزية

- 1-Great Britain: Parliament: House of Commons: Transport Committee 2006-2007, *Passengers' experiences of air travel: eighth report* 5
- 2-Dominique David, Jean Panhaleux, les drones civils, enjeux et perspectives, Octobre 2015, CGEDD, sur le site www.ladocumentationfrancaise.fr/var

القوانين والاتفاقيات الدولية

أ- القوانين

- 1- قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974



- 2- قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981
- 2- قانون تنظيم الطائرات بدون طيار في اماره دبي رقم 4 لسنة 2020
- 3- الهيئة العامة للطيران المدني الاماراتي قانون رقم 4 لسنة 1996
- 4- قانون الطيران اللبناني لعام 1949،
- 5- قانون الطيران الاتحادي لدولة الامارات العربية المتحدة رقم 20 لسنة 1991،
- 6- قانون الطيران المدني الاردني رقم 41 لسنة 2007
- 7- القانون المصري رقم 216 لسنة 2017 بشأن تنظيم استخدام الطائرات المحركة آليا او لاسلكيا وتداولها والاتجار بها، وزارة الطيران المدني.
- 8- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951
- 8- القانون المدني الفرنسي 1804
- 9- قانون النقل الفرنسي
- 10- القانون الفرنسي بتاريخ 24 اكتوبر 2016 بخصوص دعم سلامة استخدام الطائرات بدون طيار المدنية
- ب- الاتفاقيات الدولية
- 1- اتفاقية باريس 1919
- 2- اتفاقية شيكاغو 1944

البحوث

- 1- عباس صاحب علي، حسنين مكي جودي، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة)، بحث منشور في كلية الدراسات الانسانية الجامعة _ قسم القانون
- 2- كينيث كون، اصدار الشهادات للمنظومات الجوية الصغيرة بدون طيار وانظمة ادارة حركة مرورها، مؤسسة راندا
- 3- اطار الانتربول لمواجهة حوادث الطائرات المسيرة، مختبر الادلة الجنائية الرقمية التابع لمركز الانتربول العالمي _ سنغافورة 2019

مواقع الانترنت

http:www skynewsarabia.com -