العنوان:	المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات المسيرة: دراسة تحليلية
المصدر:	مجلة الاجتهاد القضائي
الناشر:	جامعة محمد خيضر بسكرة - كلية الحقوق والعلوم السياسية - مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع
المؤلف الرئيسي:	الحديثي، هالة صلاح ياسين
مؤلفين آخرين:	العبيدى، زينة غانم يونس(م. مشارك)
المجلد/العدد:	مج12, ع2
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2020
الشهر:	أكتوبر
الصفحات:	43 - 58
DOI:	10.37136/0515-012-002-003
رقم MD:	1219424
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	EcoLink, IslamicInfo
مواضيع:	الطائرات بدون طيار، القانون الجوي، القوانين والتشريعات
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1219424

© 2025 المنظومة. جميع الحقوق محفوظة.
هذه المادة متاحة بناء على الإتفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الالكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو المنظومة.

للإستشهاد بهذا البحث قم بنسخ البيانات التالية حسب إسلوب الإستشهاد المطلوب:

إسلوب APA

الحديثي، هالة صلاح ياسين، و العبيدى، زينة غانم يونس. (2020). المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات المسيرة: دراسة تحليلية.مجلة الاجتهاد القضائي، مج12, ع2، 43 - 58. مسترجع من http://search.mandumah.com/Record/1219424

إسلوب MLA

الحديثي، هالة صلاح ياسين، و زينة غانم يونس العبيدى. "المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات المسيرة: دراسة تحليلية."مجلة الاجتهاد القضائيمج12, ع2 (2020): 43 - 58. مسترجع من http://search.mandumah.com/Record/1219424

© 2025 المنظومة. جميع الحقوق محفوظة.
هذه المادة متاحة بناء على الإتفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الالكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو المنظومة.

مجلة الاجتهاد القضائي: المجلد 12 - العدد 02 (العدد التسلسلي 24) أكتوبر 2020 - (ص ص: 43 – 58)
مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع - جامعة محمد خيضر بسكرة

المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات المسيرة: دراسة تحليلية

Civil liability of drone hazards: Analytical Study

أ. م. د هالة صلاح الحديثي [1]
جامعة كركوك
(العراق)
dr.hala.alhadithi@gmail.com

أ.د زينة العبيدي [2]
كلية الحقوق - جامعة الموصل
(العراق)
Dr.zeena72ghanim@gmail.com

تاريخ الارسال:	تاريخ القبول:	تاريخ النشر
22 أفريل 2020	02 سبتمبر 2020	20 ديسمبر 2020

الملخص:

شهد العالم نمواً متزايد بأعداد الطائرات المسيرة نظراً لتزايد مجالات استخدامها ، وإزاء هذا التنامي الكبير قامت العديد من الدول بإصدار قرارات وقوانين تنظم الانتفاع بالفضاء الجوي بواسطة هذه الطائرات كما حددت شروط ترخيصها وضوابط تشغيلها وأهلية الاشخاص المنتفعين منها ، وبالرغم من المهام العديدة التي تحققها هذه الطائرات والخصائص المميزة التي تتسم بها ، إلا انها تثير العديد من المشاكل القانونية نتيجة لما يُسببه استخدامها من اضرار حينما تحلق بالمجال الجوي حيث تؤثر على سير مسار الطيران العام ، وكذلك قد تسبب اضرار بالأموال والأشخاص على سطح الارض ، لذا كان لابد من مواجهة هذه المخاطر وذلك من خلال الوسائل القانونية وتقرير المسؤولية عن الاشياء لجبر الضرر الناجم عنها.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية ، الأضرار ، الطائرات المسيرة.

Abstract:

The world has witnessed an increasing growth in the number of drones, due to the increasing use of them. In view of this, many countries have issued decisions and laws regulating the use of airspace by these drones, and have specified the conditions for their licensing, operating controls and the eligibility of persons benefiting from them. In spite of the tasks accomplished by these drones and the distinctive characteristics that characterize them, many legal problems are a result of the damage caused by their use when they fly in the airspace as they affectthe course of the general aviation path, as well as may cause damages to many people on the surface of the earth, so it was necessary to face these risks through legal means and determining responsibility for things to redress the harm caused.

Key words: *Civil liability , drone hazards , damage*

[1] المؤلف المرسل: د. هالة صلاح الحديثي ـــــــ *Email: drhalal.alhadithi@yahoo.com*

مقدمة:

نبدأ بحمد الله جلت قدرته وعظمته، على سابغ نعمته وفيض إحسانه، ونصلى ونسلم على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، آما بعد:

فإننا نوضح مقدمة بحثنا هذا من خلال الفقرات الآتية:

أولا – مدخل ممهد للتعريف بموضوع البحث ومسوغات اختياره:

شهدت صناعة الطائرات المسيرة تطوراً كبيراً من حيث نوعيتها وإمكانياتها والمهمات المنوطة بها ونظام تشغيلها، وبذلك فقد تعددت استخدامات هذه الطائرات في المجالات المدنية والعسكرية والترفيهية، وهو الامر الذي ترتب عليه زيادة في مخاطرها، ولا سيما عندما تطير تلك الطائرات في مسارات الملاحة الجوية، او بالقرب من المطارات، او المناطق الممنوعة بموجب القانون، فضلاً عن ان الطائرات المسيرة قد ينصب استخدامها على امور قد تكون خطيرة بطبيعتها فقد تتعلق بأمور عسكرية فقد تحمل تلك الطائرات صواريخ او قذائف او قد تستخدم لأغراض التجسس والاعتداء على حرمة الحياة الخاصة للأشخاص من خلال التقاط الصور او الفيديوهات حيث يتم تزويد تلك الطائرات بكاميرات تصوير، كما قد تصطدم تلك الطائرات بالأشخاص او الأموال على سطح الارض، وعليه قد ترافق هذه الاستخدامات مخاطر عديدة ينجم عنها اضرار تستوجب التعويض، وتعد المسئولية المدنية احد الحلول القانونية التي فرضت نفسها وأرست وجودها . ولا تبدو هذه المسألة في الواقع مستغربة، ولاسيما إن العصر الذي نعيشه اليوم هو عصر المسئولية، فقد تم تسخير تكنولوجيا الطائرات بدون طيار لتسهيل حياة الناس وتخدم الإنسان والإنسانية، الا انه نجم عنها بالمقابل اضرار، وبما ان المشرع العراقي لم ينظم احكام المسؤولية والتعويض عن اضرار الطائرات المسيرة في قانون خاص، بل تم الارتكان الى القواعد العامة في القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 لتحديد أساس المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة، وبما ان هذه الطائرات تُعد من الاشياء غير الحية والتي تخضع للحراسة عند استخدامها لذا فإن قواعد المسؤولية عن الاشياء والتي تعد احد اهم صور المسؤولية المدنية عن فعل الغير، هي التي ستطبق على الطائرات المسيرة، لما لها من مساس مباشر في ضمان سلامة الافراد وتوفير حمايته من اضرار الالات والأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة، وهذا ما كان دافعاً لتسليط الضوء على هذا الموضوع الحيوي، ولا سيما في الوقت الراهن مع التقدم الكبير في تكنولوجيا الطائرات المسيرة وازدياد استخداماتها في المجال الجوي الداخلي والخارجي.

ثانياً – مشكلة البحث:

ادى انتشار استخدام الطائرات المسيرة الى زيادة بالإشكاليات القانونية الناجمة عنها، فقد تثير هذه الطائرات اشكاليات عديدة سواء اكانت على صعيد القانون الجنائي او الدولي او الدستوري، او المدني ولا سيما حينما تحلق تلك الطائرات وتعمل تزاحم في مسارات الملاحة الجوية، او بالقرب من المطارات، وبالرغم من تعدد الاشكاليات القانونية الناجمة عنها إلا ان هنالك دول عديدة لم تعمل على تنظيم هذا الموضوع بقوانين خاصة ومنها المشرع العراقي.

ثالثاً – فرضيات البحث:

إن موضوع البحث، وهو ينصب على دراسة المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات المسيرة، يهتم بإيجاد الإجابة عن العديد من التساؤلات ؛ منها: ما المقصود بالطائرات المسيرة ؟ وما هي الخصائص التي تتسم بها ؟ وكيف يقع الإخلال بالالتزام القانوني الذي ينجم عنه المسؤولية المدنية ؟ وما هو الأساس القانوني الذي تقوم عليه هذه المسؤولية ؟ ولا تقف التساؤلات عند هذا الحد بل هذه وغيرها من التساؤلات التي سنعمل على الإجابة عليها من خلال هذا البحث.

رابعاً – منهج البحث:

من اجل أغناء موضوع البحث، والإلمام بجميع تفصيلاته فقد اتبعنا منهجين علميين هما:

- المنهج النظري: حيث يقوم هذا المنهج على اساس رد الفروع الى أصولها والإشارة المستمرة الى تحديد مدلول المفاهيم ذات العلاقة بالبحث للوقوف على اصله ليتم ادراجها في خضم الافكار القانونية الخاصة بالبحث.
- المنهج التحليلي: والذي يقوم على اساس تحليل النصوص القانونية والآراء وصولاً الى الوسائل الكفيلة للحد من اضرار الطائرات المسيرة.

رابعاً – هيكلية البحث:

على ضوء هذا التقديم نرى علاج هذه المشكلة وفق الهيكلية الاتية:

المبحث الاول: الإطار ألمفاهيمي للطائرات المسيرة

المبحث الثاني: طبيعة المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات المسيرة وشروط تحققها

ومن ثم نختم البحث بخاتمة وتتضمن أهم النتائج والتوصيات التي توصلنا اليها.

المبحث الأول: الإطار ألمفاهيمي للطائرات المسيرة

بالنظر لأهمية الطائرات المسيرة في الوقت الحالي وانتشار استخدامها في الحياة المدنية والعسكرية، ارتأينا في هذا المبحث تحديد ماهية الطائرات المسيرة وذلك في المطلب الاول منه، اما المطلب الثاني منه فقد تم تخصيصه لتوضيح انواع الطائرات المسيرة.

المطلب الأول: ماهية الطائرات المسيرة

تقتضي ضرورة البحث في موضوع الطائرات المسيرة التعرف على مفهوم الطائرة بشكل عام كما سيتم توضيح مفهوم المسيرة , وينبغي كذلك التطرق إلى الطبيعة القانونية للطائرات المسيرة , وهذا ما سيتم من خلال الفروع الاتية:

الفرع الاول: مفهوم الطائرات المسيرة

ما من شك ان التعرف على الشيء يعد جزء من تصوره، لذلك سنعمل على توضيح مفهوم الطائرات المسيرة في اللغة، لذا لابد من الرجوع إلى الأصل الثلاثي للكلمات، حيث ان اصل كلمة طائرة هو طار، واصل مسيرة هو سار وطار بمعنى تطاير الشيء وتفرق والفعل يطيرُ(طيرورة)، وطيراناً وأطارهُ غيرهُ وطايرةُ، وفي الحديث الشريف (خُذ ما تطاير من شِعرك) وتأتي كذلك بصيغة استطار الفجرُ بمعنى انتشر، والاسم الطيرة بوزن العنبة، وهو ما يتشاءم به من الفأل الرديء، فقد روى الإمام أحمد وابن ماجه وغيرهما بسند حسن عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: كَانَ رَسُولُ اللهِ صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ يُحِبُّ الْفَأْلَ الْحسَنَ، وَيَكْرَهُ الطِّيَرَةَ، والطِّيَرَةَ: هي التشاؤم بالشيء [1].

وأما كلمة سَارَ فهي من بَاب بَاع وتَسْياراً وَمَسِيراً، كما يُقالُ بَارَكَ اللهُ في مسيرك أي في سَيْرك، كما وان السَّيرةُ تأتي بمعنى الطريقة، فيقال سَار لهم سيرةً حسنةً والتيار في الفتح تفعل من السَّيْرُ وسايرها جاراه فَتَسايَرَا وبينهما مسيرة يوم وسَيَّرهُ منْ بَلَدِه يعني أخْرجَهُ وأُجْلاه والسيارة تعني القافلة[2].

اما فيما يتعلق بتعريف الطائرات المسيرة في القوانين الداخلية[3] فنجد ان المشرع العراقي لم يعمل على تنظيم هذا الموضوع بل تم الارتكان الى القواعد القانونية في قانون الطيران المدني العراقي المرقم (148) لسنة 1974 المعدل، حيث حدد مفهوم الطائرة بشكل عام وذلك من خلال المادة (1) الفقرة (6) والتي نصت على انها (اي الة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو 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).

ومن خلال هذا النص يتبين لنا ان الطائرات المسيرة من الاشياء المنقولة وهي عبارة عن الة وتندرج وفق ما جاء بالمادة انفة الذكر (... الطائرات ذات الاجنحة الثابتة وما الى ذلك).

اما المشرع العماني فقد حدد مفهوم الطائرة في المرسوم السلطاني المرقم 67 / 2019 من قانون الطيران المدني، وذلك في الماد (1) الفقرة (7) من حيث نص على انها (مركبة هوائية أثقل

من الهواء تعمل بقوى محركة، وتستمد قوة رفعها للطيران أساسا من ردود فعل حركة الهواء على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة).

اما الطائرات المسيرة والتي تعرف اختصاراً (*UAV*) فهي عبارة عن طائرة دون طيار[4]، تحوي على أنظمة تقنية معقدة، يتحكم بها الذكاء الاصطناعي والذي يعد احدى الركائز الاساسية التي تقوم عليها صناعة التكنولوجيا، حيث ستكتشف هذه الطائرات التحديات التي تواجهها بموجب نظام الطيران الآلي[5]، والذي بدوره يعمل على ارسال كافة المعلومات الى الطيار الارضي[6]، إلا ان نظام تفادي الصدمات يعمل على تجنب وقوع التصادم عن طريق نظام الطيار الالي وليس الارضي، كما ويتم تزويد هذه الطائرات بأجهزة استشعار مثل الكاميرات الضوئية العادية او كاميرات تعمل بالأشعة تحت الحمراء والرادار، وتعد المسافات التي ستقطعها الطائرة وطبيعة المهام الموكلة اليها من اهم العوامل التي تؤثر بنظام التشغيل[7]، كما وان الطائرات التي تطير مئات الكيلومترات والتي تستخدم لمهمات عسكرية خطرة يكون التحكم بها بواسطة الأقمار الاصطناعية، والتي بدورها تضمن استدامة الاتصال اللاسلكي معها، وعادة ما يتم تُحدّيَد نقاط مسارها لتقوم بتوجيه نفسها ذاتياً بواسطة نظامها الآلي وبناء على إحداثيات محددة سلفا[8].

وتجدر الاشارة الى ان هنالك عدة انظمة للتشغيل حيث ان هذه الطائرات لا توجه نفسها بنفسها بشكل كامل بل انها قد تحتاج الى طيار يجلس في محطة التوجيه على الارض، ويتحمل الطيار الارضي مسؤولية قيادتها – (وهو الشخص المسؤول الذي سيتحمل تبعة الاضرار التي ستحدثها)–، كما انه يضمن عدم وقوعها في اية حوادث، وقد يتدخل في حالات الطوارئ، كما قد يتم حركتها وفق برنامج معد مسبقاً، وبذلك لا يستطيع الطيار التدخل في حركة طيرانها ما لم ينتهي البرنامج او قد يتم تحريك الطائرة الكترونياً وفق برنامج معد مسبقاً وبالرغم من ذلك يستطيع الطيار التدخل في حركتها.

وبالرغم من ان الطائرات المسيرة مزودة بأجهزة على درجة عالية من المهارة مثل أجهزة تفادي الصدمات من نوع *TCAS* ، إلا ان عملية تجنب التصادُم لا يقوم بها الطيار الموجود في المحطة الأرضية اي (الحارس)، بل يقوم بها نظام الطيار الآلي الموجود بالطائرة بذاتها، لأنه لا يمكن الاعتماد على الاتصال اللاسلكي بين الطائرة والمحطة الأرضية بشكل مثالي في مثل هذه الحالات[9]، بل ان المتحكم هو الذكاء الاصطناعي والذي يكون معياره عادة اعلى من معيار الرجل المعتاد.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للطائرات المسيرة

ان مسألة تحديد الطبيعة القانونية للطائرات المسيرة يتطلب منا توضيح حقيقة مفادها: ان الطائرات المسيرة تعد أموالا منقولة وأشياء غير حية (الة)[10]، وهذا ما ورد في المادة (*L6121 -2*) من كود النقل الفرنسي الصادر بالأمر المرقم 1307 / في اكتوبر لسنة 2010.

وعادة ما تضع الدول ضوابط لاستخدام هذه الطائرات، ولا سيما انها طائرات غير متاحة إلا في عدد قليل من دول العالم، ويعزى السبب من وراء ذلك إلى ان هذا النوع من الطائرات قد اخترع في الأصل من اجل الاستخدامات العسكرية وشبه العسكرية، قبل أن يتطور استخدامها للاستفادة منها في المجالات المدنية.

كما وان هذه الطائرات يصح أن تكون محلاً للحقوق المالية، أي يمكن بيعها وايجارها أو هبتها وغير ذلك من الحقوق المالية، كما يتوجب تسجيلها في السجل الخاص لدى الجهات الادارية المختصة بالطيران المدني، وهو الامر المستقر عليه في القوانين المنظمة لطيران الطائرات المسيرة[11].

المطلب الثاني: أنواع الطائرات المسيرة

تتسم الطائرات المسيرة بكونها ذات معايير ومواصفات فنية معنية، كما وإنها مختلفة من حيث الاحجام والحمولات، وذلك حسب المجال الذي تستخدم فيه، والنشاط الذي ستقوم به، فقد يتم استخدامها واستغلالها في المجال المدني أو قد تستخدم لأغراض عسكرية او قد تستخدم لأغراض التسلية، كما وأنها تتسم بكونها اقتصادية في استهلاك الوقود وبما يتناسب مع حجمها، كما وإنها صديقة البيئة وذلك لصغر حجمها ولانخفاض استهلاكها للوقود مما يقلل نسبة العوادم الصادرة منها[12]، كما وإنها تختلف من حيث طريقة التشغيل، وعليه سوف نسلط الضوء على هذه الأنواع وذلك وفق النحو الاتي:-

النوع الأول: طائرات مسيرة تستخدم للإغراض المدنية

عادة ما تستخدمها الدولة والهيئات العامة للقيام بمهام مدنية كالطائرات الخاصة بمراقبة حدود الدولة أو البنى التحتية أو حماية البيئة ومكافحة الحرائق[13] والاتصالات والشبكة الكهربائية والأنشطة الزراعية ومراقبة الحيوانات داخل المحميات أو خارجها، كما تم استخدامها لأغراض تجارية كتسليم البضائع فمثلا شركة على بابا الصينية الخاصة بالبيع عبر الانترنيت تعمل على تسليم المنتجات بواسطة طائرات دون طيار، وقد اسهمت هذه الخدمة بزيادة بعدد زبائن هذه الشركة[14]، كما استخدمت شركة DHLهذه الخدمة في توصيل المراسلات ونقل البريد في المانيا، واستخدمت في التصوير السينمائي وقياس الرياح ودرجات الطقس والمسح الجوي، كما اسهمت هذه الطائرات بتقديم الخدمات الطبية وخاصة بحالة

حدوث اوبئة، وهذا ما حدث في الصين خلال عام 2020 حينما انتشر وباء فيروس كورونا (*COVID- 19*) قامت شركة *Micro Multi Copter* بنشر طائراتها من اجل نقل العينات الطبية من المستشفيات الى المختبرات لتجنب نقل العدوى، كما تم تجهيز تلك الطائرات بكاميرات حرارية لقياس درجات الحرارة لسكان المبنى ونقل التقرير الى الجهات الصحية ويتم متابعة حالة كل مواطن عبر تطبيقات الموبايل [15].

النوع الثاني: طائرات مسيرة تستخدم للإغراض العسكرية

استخدمت هذه الطائرات للإغراض العسكرية في النزاعات المسلحة ومناطق الحروب، ولاسيما انها تسمح بتنفيذ ضربات ربما تكون اكثر تميّزا بالمقارنة مع الكثير من الاسلحة التقليدية، كما وتم استخدامها كوسيلة لمكافحة الإرهاب حيث سيتم استخدامها لمتابعة الأنشطة الغير مشروعة كعمليات تهريب المخدرات واكتشاف الأهداف الجوية وتوفير المعلومات اللازمة لتوجيه الصواريخ والاستطلاع للهجوم وعمليات الإنقاذ[16].

النوع الثالث: طائرات مسيرة تستخدم لأغراض التسلية

يستخدمها الأفراد في أوقات الفراغ والاستمتاع بها والترفيه والسباق فيما بينهما أي أنها تنحسر للأغراض الشخصية[17].

أيا كان النشاط الذي تقوم به هذه الطائرات بأنواعها المختلفة قد يسبب استخدامها أضرار تصيب الاخرين فعلى سبيل المثال هذه الطائرات تحلق فوق المناطق السكنية وهذا بدوره يسبب أضرار وهي انتهاك الحرية الشخصية للأفراد فضلا عن ما تسببه من أضرار نتيجة هبوطها المفاجئ على الأرض نتيجة خلل فني في هذه الطائرات، كما أن تحليقها بدون اخذ اذن مسبق قد تؤدي الى ارباك في المجال الجوي.

المبحث الثاني: طبيعة المسؤولية عن اضرار الطائرات المسيرة وشروط تحققها

شهدت صناعة الطائرات المسيرة تطور علمي تكنولوجي هائل بحيث ازدادت استخدامات هذه الالة ودخلت في العديد من مجالات الحياة، وبالرغم مما حملته هذه الالة من نعمة التيسير والسرعة والرخاء إلا انها جلبت العديد من الكوارث والحوادث والأضرار، لذا كان لابد من البحث عن الحلول لجبر الاضرار الناجمة عنها وتعد المسؤولية المدنية احدى هذه الحلول، وهذا ما يتطلب منا تقسيم هذا المبحث الى مطلبين نخصص المطلب الاول منه لبحث طبيعة المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة، اما المبحث الثاني فسيتم من خلاله بحث شروط تحقق المسؤولية عن اضرار الطائرات المسيرة.

المطلب الاول: طبيعة المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة

في الواقع يثير هذا الموضوع تساؤل هام مفاده ما هي طبيعة المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة ؟

من المسلم به ان المسؤولية المدنية تكون على نوعين عقدية أو غير عقدية (تقصيرية)، حيث تنشأ الأولى نتيجة الاخلال بالالتزامات التعاقدية من قبل اطراف العلاقة ؛ وبما ان العقد يعد شريعة المتعاقدين، لذا من الواجب احترام مضمونه وعدم الإخلال به، أما المسؤولية غير العقدية (التقصيرية) فتنشأ نتيجة الاخلال بالتزام قانوني سابق، ويكون مصدرها الفعل الضار [18].

وعليه فأن السؤال الوارد أي من المسؤوليتين تنطبق في حالة حدوث ضرر ناشئ عن الطائرات المسيرة ؟ وللإجابة عن هذا التساؤل لابد لنا من توضيح الشروط الواجب توافرها في كل من المسؤوليتين.

الفرع الاول: المسؤولية العقدية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة

لكي تتحقق المسؤولية العقدية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة لابد من توفر شرطين هما:

أولا: وجود عقد صحيح [19]ما بين المتعاقدين المضرور والمسؤول.

ثانيا: ان يكون هنالك ضرر حاصل نتيجة الاخلال بتنفيذ الالتزام[20] العقدي.

من خلال ما تقدم يتضح ان هنالك علاقة عقدية وقد أخل أحد أطرافها بالالتزامات الناشئة عن العقد، سواء اكان الاخلال بالتزام قانوني بعقد ايجار للطائرة المسيرة او عقد بيع لها عندئذٍ تتحقق المسؤولية العقدية بهذه العقود.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة

تعد الطائرات المسيرة من آلات غير الحية التي تتطلب حراستها عناية خاصة وهذا ما نصت عليه المادة (1) الفقرة (6) من قانون الطيران المدني العراقي المرقم (148) لسنة 1974 المعدل، وبذلك فإن المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها هذه الطائرات، تجد سندها من خلال المادة (231) مدني عراقي والتي تنص (كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أنه أتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر، هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة).

كما وتجدر الاشارة الى ان المسؤولية عن الاشياء غير الحية تعد احدى صور المسؤولية التقصيرية، وتجد هذه المسؤولية اساسها القانوني[21] وفق ما جاء في المادة (231) وقد اخذ

المشرع العراقي بالقرينة البسيطة والتي تفترض خطأ حارس الطائرة المسيرة، وهذا ما يعطيه الحق بإقامة الدليل على عكسها، أي ان التزام الحارس بموجب القانون المدني هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق غاية [22]، وبما ان المشرع العراقي اعتبر ان مسؤولية محدث الضرر تُعد مسؤولية مفترضة تقوم على اساس الخطأ المفترض لذا لابد لنا من تعريف الخطأ الموجب للمسئولية التقصيرية حيث عُرف على أنه (عمل غير مشروع مسند الى فاعله)[23]، ومن خلال هذا التعريف يتضح ان للخطأ عنصرين: العنصر الاول موضوعي او مادي والمتمثل بعدم المشروعية اي الانحراف عن السلوك المعتاد، والعنصر الثاني عنصر شخصي او ذاتي وهو الاسناد[24].

ولو عدنا الى المادة المذكورة انفاً والتي نصت (كل من كان تحت تصرفه... ما لم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر...) فإن ذلك يعني ان هنالك حارس للمواد الخطرة سواء تمثل بشخص طبيعي او معنوي حيث يستطيع هذا الشخص دفع المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن تلك الالة والتي تحت تصرفه اذا اثبت انه اتخذ كل التدابير الوقائية اللازمة لمنع وقوع الضرر وهو بذلك ينفي قرينه الخطأ، او ان يثبت ان الضرر قد نجم عن قوة قاهرة او حادث فجائي او خطأ المضرور نفسه أي بمعنى ان يقيم الدليل على وجود السبب الاجنبي.

كما وان الأضرار قد تتعدى تلك الصور فتنشأ بسبب الخطورة الكامنة في الطائرة المسيرة ذاتها حيث أنها قد تكون خالية من كل عيب ولكنها تنطوي على خطورة ذاتية، ولاسيما ان الطائرات المسيرة تحوي على صواريخ او قذائف خطرة.

المطلب الثاني: شروط تحقق المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة

تعد الطائرات المسيرة من الاشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها، لذا لا يمكن إهمالها أو تركها من دون عناية خاصة، وفي ضوء احكام المادة 231 من القانون المدني العراقي النافذ والمادة 1/1384 من التقنين المدني الفرنسي يتضح انه يقتضي لتطبيق قواعد المسؤولية الشيئية على الطائرات المسيرة، ان تتوفر ثلاثة شروط:

الشرط الاول: ويتمثل هذا الشرط بالضرر الناجم عن الطائرات المسيرة، والذي بدوره لا يبتعد كثيراً بشروطه عما هو موجود في القواعد العامة في شروط المسؤولية المدنية، فمن الناحية القانونية ليس هناك ثمة اختلاف فيما اذا كان الضرر قد حدث بفعل انسان او جماد كالطائرة المسيرة ما دام اسناد الضرر الى سببه قائماً قيام العلة والمعلول.

الشرط الثاني: والذي يتمثل بكون الطائرة المسيرة والتي كانت سبباً في حدوث الضرر وقت وقوع الفعل الضار تحت تصرف – (حراسة) – المدعى عليه، فضلاً عن ان فكرة الحراسة ترتكز

على اركان، الركن الاول يتمثل بمحل الحراسة والمتمثل بالطائرة المسيرة (الة)، والذي تدور معه وتتحقق بوجوده فكرة الحراسة اما الركن الثاني من اركان فكرة الحراسة او كما اسماه المشرع العراقي بالمادة (231) من القانون المدني (كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية او اشياء اخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها...)، فانه يتمثل بوجود المسؤول عن الطائرة المسيرة والتي الحقت الضرر بالآخرين.

الشرط الثالث: فيتمثل بالعلاقة السببية بين الطائرة المسيرة والضرر اي ان الضرر قد نجم عن فعل الطائرة المسيرة.

وعليه فإن هذه المسؤولية لا تقوم إلا بتوافر شروطها الثلاثة، وحينما ينتفي وجود أي من تلك الشروط تنتفي المسئولية حيث تسهم تلك الشروط في تكوين ماهيتها , ومن خلالها يتجسد وجودها , وعليه فإن توضيح هذه المسائل يتطلب منا تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع وذلك وفق النحو الاتي:

الفرع الاول: تحقق الضرر من الطائرات المسيرة

من المسلم به ان الضرر يمثل الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مسألة الفاعل[25]سواء أكانت تلك المسألة وفقاً لقواعد المسؤولية الخطئية كالمسؤولية عن فعل الغير أو عن الأشياء[26]أووفقاً لقواعد المسؤولية الموضوعية (المادية)، ويمثل الضرر جوهر المسؤولية المدنية حيث انه محل الالتزام بالتعويض، والذي بدوره يستهدف جبر الضرر، ويتحدد مقدار التعويض بقدر الضرر وتتزايد اهمية الضرر كأساس للمسؤولية في القانون المعاصر والتقليل من الخطأ في هذا الصدد[27]، وبالرغم من اهمية الضرر إلا أنه لا يوجد له تعريف مانع جامع في نصوص التقنين المدني بل ترك ذلك إلى الفقه ليتولى هذه المهمة، وعليه فقد عرفه بعضهم على انه (آلاذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له معتبرة شرعاً سواء اتصلت هذه المصلحة المشروعة بسلامة جسمه أو بماله أو في اعتباره أو في كرامته أو في أحاسيسه)[28].

كما وتجدر الاشارة الى ان الضرر الناجم عن الطائرات المسيرة ينبغي ان يقع بتدخل الشيء تدخلاً ايجابياً، ويقصد بالتدخل الايجابي ان يكون الشيء في وضع يسمح عادة بإحداث الضرر كأن يكون الشيء في وضع غير وضعه الطبيعي او في حالة حركه أي ان لا يكون دور الشيء دوراً سلبياً كأن يكون الشيء في حالة سكوت، اي انه لا يشترط لاعتبار الضرر بفعل الشيء ان يكون هناك اتصال مادي مباشر بين الشيء وبين المضرور، من جانب اخر يعد الضرر محل الالتزام بالتعويض، وعليه فإذا ما انتفى الضرر عندئذ لا تقبل دعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة لأنه لا دعوى بغير مصلحة يحميها القانون[29]، أي أنه لا وجود للمصلحة إذ لم يكن هنالك ضرر قد لحق بالمتضرر بسبب الطائرات المسيرة، كما انه ليس

كل ضرر يقع على الغير يستوجب التعويض بل هناك شروط لا بد من توفراها في الضرر الناجم عن الطائرات المسيرة والقابل للتعويض سواء كان الضرر مادياً او ادبياً. وقد اختلف الفقهاء حول شروط الضرر الموجب للتعويض فمنهم من جعلها شرطاً واحد فقط والمتمثل بالضرر المحقق الوقوع، في حين يرى غيرهم انها شرطان وهما ان يكون الضرر متحققاً وان يصيب مصلحة مشروعة [30] وأضاف قسم ثالث من الفقهاء شرطاً ثالثاً هو ان يكون الضرر شخصياً لمن يطالب به، اما القسم الرابع فقد اشترط للضرر خمسة شروط [31].

الفرع الثاني: الحراسة (وجود الشيء -الطائرة المسيرة تحت يد حارسه)

تعد الطائرات المسيرة من الاشياء المادية غير الحية والتي تتسم بخصائص خاصة كما وإنها تتطلب عناية من قبل الحارس، والذي يتمثل بالمستغل او المشغل او المستخدم للطائرات المسيرة، وهو الذي يتولى حراسة الطائرة كما انه يمتلك السيطرة الفعلية على الشيء محل الحراسة[32]، اما التزام الحارس في المسؤولية عن الاشياء فيتمثل باتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع الشيء الذي تحت حراسته من الاضرار بالغير فهو التزام بمنع الشيء من الاضرار بالغير وليس درء الضرر عنه [33].

كما وتجدر الاشارة الى ان هنالك عدة انظمة لتشغيل الطائرات المسيرة، فهنالك نوع من الطائرات المسيرة - (بدون طيار) - تتطلب أن يكون لها طيار في محطّة أرضيه، حيث ان هذا الطيار الأرضي يتحمل مسؤولية قيادتها، ويضمن عدم وقوعها في أية حوادث، كما وانه يتدخل في حالات الطوارئ، كما يتوجب علينا ان نشير الى ان هنالك عدة انواع من الطائرات المسيرة بحسب طريقة التحكم بها اثناء الطيران، لذا يتوجب على من يملك السيطرة الفعلية ان يتصرف وفق ما اعد له وذلك للوقاية من ضرر الشيء كما يتوجب عليه المحافظة على الشيء.

ولا تنتفي مسؤولية المالك حتى وان لم يباشر السلطة المباشرة –السيطرة المادية على (الطائرة المسيرة) -إلا ان امر تشغيل الطائرة موكول الى الجهات الفنية المتخصصة والتي تعمل وفق اوامره وتعليماته وذلك بما له من حق سلطة على الشيء محل الحراسة.

من جانب اخر يتوجب علينا توضيح حقيقة هامة وهي: ان هنالك طائرات مسيرة تتسم بكونها ذاتية التشغيل وذلك من خلال (الذكاء الاصطناعي) وتعتبر هذه الطائرات ذات تحكم ذاتي حيث تستعمل مثلاً باراديغمات الذكاء الاصطناعي كالشبكات العصبونية مثل الإكس 45 لشركة بوينغ ويتمتع هذا النوع بذاتية أكبر في اتخاذ القرارات ومعالجة البيانات[34]، وعليه فإن مالك الشيء يعد حارساً له، فقد تكون الطائرة المسيرة تابعة لوزارة الدفاع وبذلك ستكون هذه الجهة هي صاحبة السلطة القانونية[35].

والجدير بالذكر ان المشرع العراقي لم يقم بتحديد المعيار الذي يتبع لتوضيح مدلول الحراسة إلا اننا وبالرجوع الى اراء الفقهاء وأحكام القضاء نستطيع القول ان نظرية الحراسة الفعلية هي النظرية السائدة في فقه وقضاء العراق[36].

الفرع الثالث: الرابطة السببية بين الطائرات المسيرة والضرر الناجم عنها

تعد الرابطة السببية عنصراً اساسياً من عناصر المسؤولية المدنية، فضلاً عن انها ذات طبيعة واحدة في جميع صورها، كما ويتسم ارتباطها بكونه ارتباط السبب بالمسبب المعول بالعلة [37]، وقد جرت العادة على تسمية الرابطة [38] التي تربط الضرر بالفعل الضار ب (السببية المباشرة) [39] إلا انه في حالة تداخل عوامل اخرى تعمل على قطع هذه الرابطة، فعندئذ تنتفي السببية، وذلك لكون النتيجة غير مرتبطة بالسبب ارتباطاً طبيعياً، بمعنى اخر يمكننا القول: ان فكرة السببية تعني تعاقب ضرر بين حادثتين أي ان السبب يسبق النتيجة ويؤدي اليها ولكن ليس معنى ذلك اننا سوف نعمم ان كل حادث يسبق اخر يعتبر سبباً له بل يجب فضلاً عن التعاقب الزمني ان يظهر الحادث الثاني بالضرورة تبعاً لوقوع الحادث الاول بحيث ان انعدام الاول يؤدي الى عدم تحقق الثاني [40].

ومتى ما توافرت اركان المسؤولية المدنية الناجمة عن اضرار الطائرات المسيرة ترتب الالتزام بتعويض المضرور عما لحقه من ضرر والتعويض[41] اما ان يكون تعويضاً عينياً او يكون تعويض بمقابل، ويتمثل التعويض العيني بإعادة الحال الى ما كانت عليه قبل ان يرتكب الخطأ الذي ادى الى وقوع الضرر وهو خير وسيلة لجبر الضرر اذا كان هذا ممكناً.

خاتمة:

من خلال دراستنا هذه توصلنا الى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات نورد اهمها وكما يأتي:

أ. النتائج:

1. الطائرات المسيرة عبارة عن طائرة دون طيار وتحوي على أنظمة تقنية معقدة.
2. تتنوع استخدامات الطائرات المسيرة فقد تستخدم لإغراض مدنية او عسكرية او للتسلية.
3. هنالك عدة انظمة للتشغيل حيث ان هذه الطائرات لا توجه نفسها بنفسها بشكل كامل بل انها قد تحتاج الى طيار يجلس في محطة التوجيه على الارض، او قد يتم توجيهها عبر الاقمار الصناعية.
4. تعد الطائرات المسيرة من الاشياء المادية غير الحية والتي تتسم بخصائص خاصة كما وإنها تتطلب عناية من قبل الحارس الذي يمتلك السيطرة الفعلية على الشيء محل الحراسة.

5. تثير الطائرات المسيرة العديد من المشاكل القانونية نتيجة لما تسببه من اضرار حينما تحلق بالمجال الجوي حيث تؤثر على سير مسار الطيران العام، وكذلك قد تسبب اضرار بالأموال والأشخاص على سطح الارض، لذا كان لابد من مواجهة هذه المخاطر وذلك من خلال الوسائل القانونية وتقرير المسؤولية عن الاشياء لجبر الضرر الناجم عنها.

6. لم يتم تنظيم تشغيل الطائرات المسيرة في العراق وبالتالي ينطبق عليها ما جاء بقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل، وذلك بسبب اعتبارها نوع من انواع الطائرات ويسري عليها ما يسري على الطائرات التقليدية من احكام، مع مراعاة الخصوصية التي تتسم بها هذه الطائرة.

7. اخذ المشرع العراقي بنظرية الخطأ المفترض وبمقتضى هذه النظرية يسأل الشخص المسؤول طبيعياً كان ام معنوياً عن الضرر الحاصل بفعل الالات والأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة مثل الطائرات دون طيار، ويستطيع المدعى عليه ان يتخلص من المسؤولية بإثبات السبب الاخير الذي يستند اليه ولا يجوز له دفع المسؤولية بإثبات انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر وهذا هو الاتجاه القانوني والقضائي في التشريع المدني الفرنسي والقانون المدني المصري إلا ان المشرع والقضاء العراقيين اجاز الدفع الاخير مما يشكل اضعاف كبيراً لضمانات المضرور مما يعني ان التزام المدعى عليه التزام يبذل عناية في حين التزام تحقيق غاية بعدم احدث الطائرات المسيرة لأي ضررا فإذا حدث الضرر فهو دليل الخطأ فلا يجوز نفيه إلا بسبب الاخير.

8. في الحوادث الناجمة عن الطائرات المسيرة يلزم فيها توسيع دائرة المسؤولية والركون الى معيار اخر غير معيار الشخص المعتاد من حيث درجة العناية المبذولة ولا سيما ان الطائرات مزودة ببرامج الكترونية الحوادث التي تسببها تلك الطائرات لا يكفي لتنظيمها وتحديد احكامها القواعد العامة في القانون المدني وإنما يجب ان تكون لها قواعدها المتميزة.

ب. المقترحات:

1. نأمل من المشرع العراقي العمل على تشريع قانون خاص او تعليمات ينظم من خلاله ملكية الطائرات المسيرة والتشغيل وقواعد الاستخدام والمسؤولية الناشئة عن اضرارها.

2. يتوجب ان تتلاءم العقوبات والغرامات المفروضة مع جسامة الفعل الضار الصادر عن الطائرات المسيرة.

3. يستلزم قيام المشرع العراقي بتنظيم مادة قانونية متخصصة بالمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث الطائرات المسيرة في القانون المدني وذلك لتعويض المتضررين عما اصابهم من ضرر من جراء سوء استخدام تلك الطائرات.

الهوامش:

[1]. محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت، 1983، ص 402.

[2]. محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، المصدر السابق، ص 325.

[3]. وقد نظم المشرع الاماراتي الانتفاع بالفضاء الجوي بواسطة الطائرات المسيرة بدون طيار من خلال القرار الصادر في 17 ديسمبر سنة 2015.

[4]. تجدر الاشارة الى ان أول تجربة علمية لطائرة دون طيار ظهرت في إنجلترا عام 1917 وأطلق عليها لفظة "الدرونز"، ثم طُورت عام 1924، وكان اول استخدام عملي لهذه الطائرة في حرب فيتنام، واستمرت الدول بتطوير هذه الطائرات وبشكل كبير جداً، نظراً للطلب المتزايد عليها من قبل دول العالم حيث اقترب الانفاق العالمي عليها بحدود (100) مليار دولار نهاية 2019. الطائرات المسيرة...معلومات واسرار عن رعب الحروب القادمة، منشور على موقع شبكة الانترنيت على الرابط: *www.aljazeera.net › news › politics*

[5]. احمد ابراهيم، منظومة الطائرات من دون طيار، مجلة الطيران للجميع، العدد 6، نوفمبر 2015، ص 44 ومابعدها.

[6]. *Sébastien Millet, les drones, nouvelle opportunité ou nouveau risqué pour la sécurité?, sur le site, www.preventica.com/actu & Michel Asencio, l' utilisation civile des drones – problèmes techniques, operationnels et juridiques, 28 Mars 2008, sur le site, www.frstrategie.org/publications*

[7]. د. طارق المجذوب، الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب – ملاحظات اولية عسكرية – قانونية، مجلة الدفاع الوطني اللبناني، العدد 82، تشرين الاول 2012، منشور على موقع شبكة الانترنيت على الرابط: تاريخ الزيارة 2020/3/15 *www.lebarmy.gov.lb › content*

[8]. نفس المصدر السابق.

[9]. كيف تعمل الطائرات بدون طيار؟ علوم وتكنولوجيا، منشور على موقع شبكة الانترنت على الرابط: *www.dw.com*، تاريخ الزيارة 18 / 03/ 2020.

[10]. وهذا ما نصت عليه المادة (1) فقرة (6) من قانون الطيران المدني المرقم (148) لسنة 1974 المعدل.

[11]. وهذا ما نصت عليه المادة (L6111-1) من كود النقل الفرنسي، كما اصدرت الولايات المتحدة الامريكية قواعد لتسجيل الطائرات دون طيار وبدأت بتطبيقها 21 ديسمبر 2015.

[12]. *Art. 12 du Arrêté du 17 Décembre 2015, reltif á la conception des aéronefs civiler qui circulent sans personne á bord, aux conditions de leur employ aux capacités des personnes qui les utilisent.*

[13]. مقال بقلم محمد بوكوطيس، المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات بدون طيار، منشور على موقع شبكة الانترنيت على الرابط: *blogs.aljazeera.net › blogs*

تاريخ الزيارة 2020/3/17

3. مقالة شركة علي بابا تستخدم طائرة بدون طيار لتسليم الطرود الى الزبائن...، منشور على موقع شبكة الانترنيت: *arabic.news.cn*

[15]. بحربها ضد كورونا.. الصين تبهر العالم بتقنيات تظهر لأول مرة، منشور على موقع شبكة الانترنيت: *www.alarabiya.net › 2020/03/14*

[16]. بقلم طه الراوي، كل ما تحب معرفته عن تاريخ واستخدامات الطائرات المسيرة، منشور على موقع شبكة الانترنيت: *www.noonpost.com › content*

[17]. قواعد جديدة في أمريكا لتسيير الطائرات بدون طيار، منشور على الموقع الالكتروني: قواعد جديدة في أمريكا لتسيير الطائرات بدون طيار – *BBC News...www.bbc.com › 150217_us_rules_amazon_plansv* تاريخ الزيارة 2020/3/16

[18]. حلمي بهجت بدوي، أصول الالتزامات، مطبعة نوري، القاهرة، 1943، ص 401.

[19]. لقد حددت الفقرة (1) من المادة (133) من القانون المدني العراقي المقصود بالعقد الصحيح حيث نصت على ان العقد الصحيح هو " العقد المشروع ذاتاً ووصفاً بأن يكون صادراً من أهله مضافاً الى محل قابل لحكمة وله سبب مشروع واوصافة صحيحة سالمة من الخلل "

[20]. د. انور سلطان مصادر الالتزام دار النهضة العربية بيروت، 1983، ص 295.

[21]. والتي تقابلها المادة (199) من قانون المعاملات العماني النافذ ما يلي: (على من كان تحت تصرفه اشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها او آلات ميكانيكية التعويض عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت ان وقوع الضرر كان بسبب اجنبي لا يد له فيه).

[22]. د. حسن علي الذنون، اصول الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد،1970، ص 308.

[23]. محمد جمال حنفي طه، التعويض عن الضرر الجسدي في المسئولية التقصيرية – النظرية والتطبيق، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2011، ص 38.

[24]. نفس المصدر السابق، ص 38 وما بعدها.

[25]. د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد، 1981، ص 5.

[26]. لاحظ المواد (218 ،219، 221، 228) مدني عراقي والمواد (288، 289، 290) مدني أردني.

[27]. الدكتور عاطف النقيب، المسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي (الخطأ والضرر)، ط1، منشورات عويدات، بيروت، 1983، ص 255.

[28]. د. عاطف النقيب، المسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي (الخطأ والضرر)، ط1، منشورات عويدات، بيروت، 1983، ص 255.

[29]. مدحت محمود، شرح قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969، ط 2، بغداد، 2008، ص 15.

[30]. د. جلال علي العدوي ود. محمد لبيب شنب، مصادر الالتزام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت،1985، ص 287.

[31]. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مطبعة وزارة العدل، بغداد، 1981، ص 14. وقد سار مشروع القانون المدني العراقي على هذا الاتجاه في المادة 221 منه.

[32]. د. محمد سعيد الرحو، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الاشياء غير الحية (دراسة مقارنة)، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 47.

[33]. نعيم عطية، تحديد مدلول الحراسة، بحث منشور في مجلة المحاماة المصرية، العدد 3، مصر، 1955، ص 597.

[34]. مقالة الدرون... سلاح «الجيل الثالث » في الحروب، مجلة الشرق الأوسط، منشور على موقع شبكة الانترنيت على الرابط: *m.aawsat.com › home › article* تاريخ الزيارة: 2020/3/20

[35]. الدكتور احمد شوقي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع بوصفه حارساً، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة، 1967، ص 58.

[36]. د.غازي عبد الرحمن ناجي، المسؤولية عن الاشياء غير الحية وتطبيقاتها القضائية، بحث منشور في مجلة العدالة، مركز البحوث القانونية في وزارة العدل العراقية، العدد 2، السنة 7، دار القادسية للطباعة، بغداد، 1981، ص 48.

[37].علي عبيد عودة، العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1977، ص 38.

[38]. تجدر الاشارة الى ان جانباً من الفقه القانوني الدولي يطلق على الرابطة السببية الاسناد (*Imputation*) ويقصد بالإسناد رد العمل والامتناع الذي احدث الضرر الى شخص طبيعي او قد يكون معنوياً وهنالك من يرى ان الاسناد عبارة عن المخالفة التي ارتكبها الشخص (طبيعياً او معنوياً) بحق المسؤول قانوناً عن جبر الضرر. نقلاً عن: *Paul Reuter. Priniciples dudroitint international public – R. C. A. D. I. , 1961. P. 260.*

[39]. د. مصطفى العوجي، القانون المدني، ج 2، المسؤولية المدنية، مؤسسة بحسون، للنشر والتوزيع، بيروت، 1996، ص 285.

[40]. د. سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، ج2، المجلد الثاني في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، ط 5، القاهرة، 1988، ص 455.

[41]. المادة (207) فقرة (1) من القانون المدني العراقي النافذ حيث نصت على انه (تقدر المحكمة التعويض في جميع الاحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاته من كسب بشرط ان يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع).