

# المسؤولية المدنية للطائرات المسيرة في ظل نظام المعاملات المدنية السعودي

آلاء بنت عبد الله بافرج  
مآثر بنت فواز المطيري  
يسرى بنت محمد الرياني

## المقدمة

الحمد لله الذي أكرم وأنعم وعلم الإنسان ما لم يعلم، والصلاة والسلام على خير خلق الله سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين أما بعد؛

فقد خلق الله تعالى الطير في السماء قال سبحانه وتعالى: ﴿الْمُرُورُ إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوِّ السَّمَاءِ مَا يُمْسِكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ﴾<sup>(١)</sup>، وحاول الإنسان مرارًا تقليد الطيور، وكانت أول محاولة لاختراع أداة للطيران تحاكي الطير على يد عباس بن فرناس<sup>(٢)</sup> في منتصف القرن الثالث الهجري، وفي القرن العشرين الميلادي نجحت محاولات الأخوين رايت في صنع الطائرة، وبعد ذلك وجه الإنسان جهوده لتحسين وتطوير الطائرات<sup>(٣)</sup>، إلى أن أصبحت الطائرة من أهم وسائل النقل في العصر الحديث وأسرعها، وتسم الطائرات بالضخامة؛ نظرًا لتعدد مرافقها فيوجد بها كابينة القيادة ومنطقة للركاب ومنطقة لمرفقات الركاب ومنطقة أخرى للخدمات، ثم اخترعت طائرة صغيرة مسيرة يتم توجيهها من بعد دون طيار؛ لأغراض سياسية وعسكرية،

(١) سورة النحل، آية ٧٩.

(٢) انظر: مجموعة من المؤلفين، موسوعة سفير للتاريخ الإسلامي (على المكتبة الشاملة)، ج ١٠، ص ٤٠٨.

(٣) انظر: الكرداني، أحمد عبد السلام، بسائط الطيران، مؤسسة هنداوي، ٢٠٢٠م، ص ٦٧، ٧٩.

وذلك بعد سقوط طائرة التجسس الأمريكية U2 في أراضي الاتحاد السوفيتي عام ١٩٦٠م، وتحقق ذلك بالفعل في عام ١٩٧٣م في حرب أكتوبر، وهذا هو أول هدف من صنع الطائرات المسيرة، إلا أنه مع التطور في مجال بيع المنتجات أصبحت تستخدم الطائرات المسيرة في المجال المدني أيضاً، وذلك بعد أن استخدمت شركة علي بابا الصينية الطائرات المسيرة لتسليم المنتجات في فبراير عام ٢٠١٤م<sup>(١)</sup>.

وفي أوائل ٢٠١٩م تم السماح في المملكة العربية السعودية باستخدام المدني للطائرات المسيرة<sup>(٢)</sup>، وذلك بإضافة صلاحية الحصول على ترخيص لاستخدام الطائرات المسيرة، وقد أولت الهيئة العامة للطيران المدني خلال الفترة الأخيرة اهتماماً ملحوظاً بالطائرات المسيرة، بإصدار لائحة تنظم عمل الطائرات المسيرة وغيرها من الأشياء الطائرة كالمنطاد، مما يدعم تفعيل رؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ بأن تكون المملكة العربية السعودية بإذن الله في مصاف الدول المتقدمة في جميع المجالات.

(١) د. مؤمن، طاهر شوقي، النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، الجزء الأول، السنة الثامنة والخمسون، يوليو ٢٠١٦م، ص ٣٠٥-٣٠٨.

(٢) البرعي، أحمد سعد، محمد، د. حمدي، خالد، د. عبد الرحيم محمد، د. عبد الله محمد، الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة - دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مجلة العلوم الشرعية، العدد (٦٥)، ١٤٤٣هـ، الجزء ٣، ص ٣٦٣.

وفي ضوء صدور نظام المعاملات المدنية حديثاً بتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ، بالمرسوم الملكي رقم م/١٩١، الذي ضمن مواضعه الحديث عن المسؤولية المدنية بشقيها، فقد تحدثت الباب الأول منه عن مصادر الالتزام، وخص المنظم الفصل الأول بالعقد، والفصل الثالث بالفعل الضار، وتحدثت في الفصل الثاني من الباب الثاني المعني بآثار الالتزام عن التنفيذ بالتعويض، فكان لابد من التباحث عن المسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الطائرات المسيرة؛ وذلك لانتشار استخدامها الذي يتوقع معه حدوث الضرر، ولأهمية التعويض كونه يكفل جبر الضرر، ورد الاعتبار للمضرور<sup>(١)</sup>.

فما هي المسؤولية المدنية عن الطائرات المسيرة وفق نظام المعاملات المدنية السعودي؟ وما الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي؟ ومن هو المسؤول عن الأضرار الناتجة عن الطائرات المسيرة؟ هذا ما سنتطرق إليه في بحثنا، وكان هذا البحث بإشراف د. لمياء عبد الله مهدي العصيمي، عضو هيئة التدريس بكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، وقد قدم هذا البحث لاستكمال متطلبات مقرر المسؤولية المدنية في مرحلة الماجستير في جامعة الملك سعود في سنة ١٤٤٥هـ / ٢٠٢٣م.

(١) د. عوض، أحمد محمد، المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مكتبة المتنبى، الطبعة الثانية، ١٤٤٤هـ، ص ١.

## أولاً: مصطلحات البحث:

المسؤولية المدنية: وهي: «الالتزام الذي يتعهد الشخص خلاله بإصلاح الضرر الواقع على الغير بسبب فعله، أو من فعل أشخاص يتبعون له، أو أشياء مسؤول عنها»، وقد تكون المسؤولية تعاقدية أو تقصيرية<sup>(١)</sup>.

الطائرات المسيرة: تسمى بالطائرات بدون طيار أو باسمها الآخر (الدرونز) وهي أحد أنواع الطائرات التقنية صغيرة الحجم التي تطير بدون طيار، ويتم تشغيلها وتوجيهها والتحكم بها عن بعد، ويستفاد منها في العديد من القطاعات العسكرية والمدنية. وورد تعريفها في موقع الهيئة العامة للطيران المدني: «بأنها الطائرة التي توجّه عن بعد، أو تبرمج مسبقاً للسير على مسار محدد لأداء مهام معينة»<sup>(٢)</sup>.

## ثانياً: مشكلة البحث:

بعد أن أصبحت الطائرات المسيرة ذات استخدامات شائعة في المجال المدني إلى أن أصبحت تُرى بكثرة في أيدي المصورين كوسيلة

(١) أ.د. اللهيبي، صالح، الباحث الوالي، عبد الله، المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، جامعة الشارقة، كلية القانون، ٢٠١٩م-٢٠٢٠م، ص ١٧-١٨.

(٢) انظر: موقع الهيئة العامة للطيران المدني، مقالة بعنوان: هيئة الطيران المدني تطلق خدماتها الإلكترونية لتصريح طائرات (الدرونز)، بتاريخ ١١/١/٢٠١٩م،

للتصوير، ورأيها في التصور المستقبلي لتوصيل طلبات الطعام للمنازل، كان لابد من النظر والتباحث حول المسؤولية المدنية للطائرات المسيرة، فعلى من يقع تحمل الضرر الناتج عن استخدامها؟

**ثالثاً: أهمية البحث:**

في ظل التطور والتقدم الداخلي والدولي، ودعمًا لرؤية بلادنا المملكة العربية السعودية في تعزيز تقنين الأحكام القانونية، وتعزيز التطور في مجالات التقنية والتكنولوجيا الحديثة، وفي ضوء انتشار الطائرات المسيرة ولقلة المصادر وشحها تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع؛ ليكون هذا البحث محفزاً لإصدار تنظيم قانوني خاص بالطائرات المسيرة، وللمساهمة بإذن الله في إضافة علمية جديدة للمكتبات، ولجعله مرجعاً للباحثين والمختصين حول هذا الموضوع.

#### رابعاً: أهداف البحث:

١. التعرف على الطائرات المسيرة، واستخداماتها.
٢. بيان التكييف القانوني للطائرات المسيرة.
٣. بيان القواعد القانونية المستند عليها في استخدام الطائرات المسيرة.
٤. تسليط الضوء على المسؤولية المدنية وأركانها المتعلقة بأضرار الطائرات المسيرة.
٥. التعرف على من يتحمل مسؤولية الأضرار التي تقع من الطائرات المسيرة.

### خامساً: حدود البحث:

التحدث عن المسؤولية المدنية للطائرات المسيرة في النظام السعودي أو في الفقه القانوني.

### سادساً: الدراسات السابقة:

١. المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، دراسة قام بها الأستاذ الدكتور صالح أحمد اللهبي والباحث عبد الله سعيد عبد الله الوالي، وهي دراسة حول المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الطائرات بدون طيار، وتنصب بشكل خاص على المسؤولية المدنية، وتتميز هذه الدراسة عن الدراسة المذكورة بأنها طبقت المادة العلمية على النصوص النظامية.

٢. أحكام حوادث الطائرات في الفقه الإسلامي رسالة ماجستير للباحث ياسر عبد الرحمن حسن أبو هولي، تتناول الدراسة أحكام حوادث الطائرات والآثار المترتبة عليها، وتتميز هذه الدراسة عن الدراسة المذكورة بأنها ركزت على الموضوع العلمي من ناحية نظامية.

### سابعاً: منهج البحث:

اعتمد هذا البحث على المنهج الاستقرائي الوصفي التحليلي؛ حيث تم استقراء المواد النظامية المتعلقة بالمسؤولية المدنية، وتم وصف المسائل التي قد تقع عند استعمال الطائرات المسيرة، ثم تم تحليل النصوص النظامية وتطبيقها على المسائل المتعلقة بالطائرات المسيرة،

وذلك بمقدمة بداية البحث ثم مطالب، وستتطرق من خلالها على فروع.

١- نستشهد بالآيات القرآنية بالرسم العثماني، مع ذكر اسم السورة ورقم الآية.

٢- عزو المعلومات إلى مصادرها بذكر المؤلف، ثم عنوان المصدر، ثم معلومات دار النشر، ثم معلومات الطبعة، ثم الجزء (إن وجد) والصفحة في الهامش في المرة الأولى لذكره، وبعد ذلك سنكتفي بعنوان المصدر والجزء (إن وجد) والصفحة.

٣- عزو المواد النظامية إلى النظام مباشرة، مع ذكر تفاصيل إصدار النظام في الهامش في المرة الأولى لذكره.

### ثامناً: التقسيم البحثي:

ينقسم البحث إلى هذه المقدمة وأربعة مباحث وخاتمة وفهارس. مفصلة على النحو الآتي:

#### المقدمة:

وتحوي مصطلحات البحث ومشكلته وأهميته وأهدافه وحدوده والدراسات السابقة، ثم منهج البحث وتقسيمه.

#### المبحث الأول: الطائرات المسيرة:

وفيه أربعة مطالب:

المطلب الأول: ماهية الطائرات المسيرة.

المطلب الثاني: استخدامات الطائرات المسيرة.

المطلب الثالث: التكيف القانوني للطائرات المسيرة.

المطلب الرابع: القواعد المنظمة لتسيير الطائرات المسيرة.

المبحث الثاني: المسؤولية المدنية:

وفيه ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: ماهية المسؤولية المدنية.

المطلب الثاني: خصائص المسؤولية المدنية.

المطلب الثالث: أنواع المسؤولية المدنية.

المبحث الثالث: المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة من

الطائرات المسيرة:

وفيه أربعة مطالب:

المطلب الأول: ماهية المسؤولية التقصيرية.

المطلب الثاني: الركن الأول: الخطأ.

المطلب الثالث: الركن الثاني: الضرر.

المطلب الرابع: الركن الثالث: العلاقة السببية.

المبحث الرابع: الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار الطائرات  
المسيرة في النظام السعودي:

وفيه مطلبان:

المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن أضرار الطائرات  
المسيرة وفق النظام السعودي.

المطلب الثاني: المسؤول عن الأضرار الناتجة عن الطائرات المسيرة.  
الخاتمة:

وفيها النتائج والتوصيات.

الفهارس:

فهرس الآيات القرآنية.

فهرس الأحاديث النبوية.

فهرس المراجع والمصادر.

سائلين الله أن نكون مساهمين في التطوير، ونسأله سبحانه العون  
والتوفيق والسداد.

## المبحث الأول

### بيان معنى الطائرات المسيرة

يساهم بيان معنى الطائرات المسيرة في تحديد نوعها وطبيعتها القانونية، وسنبيّن بإذن الله في هذا المبحث ماهية الطائرات المسيرة واستخداماتها والتكييف القانوني لها.

#### المطلب الأول: ماهية الطائرات المسيرة:

سنعرض ماهية الطائرات المسيرة من حيث تعريف مفردتها لغةً وتعريفها اصطلاحاً، ونسأل الله التوفيق في ذلك.

#### أولاً: الطائرات المسيرة لغةً:

الطائرة لغة هي: «مركب آلي على هيئة الطائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب»<sup>(١)</sup>، وأصل لفظ مسيرة في اللغة من «سَيَّرَ يُسَيِّرُ، تَسَيَّرًا، فهو مُسَيِّرٌ، والمفعول مُسَيَّرٌ، سَيَّرَ الشَّيْءَ أَسَارَهُ؛ حَرَّكَه، جعله يسير، فيقال سَيَّرَ المحرِّكُ القارِبَ أي دفعه بقوة، ولقد قال عَزَّوَجَلَّ: ﴿هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ﴾<sup>(٢)</sup>»<sup>(٣)</sup>.

- (١) نخبة من المؤلفين، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، الطبعة الثانية، ١٣٩٢هـ، ج ٢، ص ٥٧٤.
- (٢) سورة يونس، آية ٢٢.
- (٣) د. عمر، أحمد مختار عبد الحميد، اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب، الطبعة الأولى، ١٤٢٩هـ، ج ٢، ص ١٤٧.

فالطائرات المسيرة كمفرد لغوي مركب يقصد بها مركبات آلية تطير، لها العديد من الاستعمالات، ويتم تسييرها وتحريكها والتحكم بها عن بعد.

### ثانيًا: الطائرات المسيرة اصطلاحًا:

عرفت الطائرات المسيرة في قاموس أكسفورد بأنها: «طائرة بدون طيار يتم التحكم فيها من الأرض، وتستخدم لالتقاط الصور الفوتوغرافية، وإسقاط القنابل، وتسليم البضائع، وما إلى ذلك»<sup>(١)</sup>، وقد قامت منظمة الأيكاو (ICAO)<sup>(٢)</sup> بتعريف الطائرات المسيرة فذكرت بأنها: «طائرات ذات تحكم عن بعد، فهي طائرة لا تحمل مشغلاً بشرياً، لكن يتم التحكم فيها عن بعد من خلال طيار»<sup>(٣)</sup>. وقد عرفها موقع الهيئة العامة للطيران المدني السعودي بأنها: «الطائرة التي توجه عن بعد، أو تبرمج مسبقاً؛ للسير على مسار محدد لأداء مهام معينة، كما

(١) Oxford Dictionary, 2023, Drone. Visited on: 23/10/2023. Available on

. [https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/drone\\_1](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/drone_1)

(٢) منظمة الأيكاو: هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أنشأتها الدول في عام ١٩٤٤م وذلك لتولي إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو).

(٣) ICAO 2023, Remotely piloted aircraft system (RPAS) concept of operation (CONOPS) for international IFR operations. Visited on: 23/10/2023. Available on

. <https://www.icao.int/safety/UA/Documents/RPAS%20CONOPS.pdf>

تنقسم إلى ثلاثة أنواع: فئة الاستخدامات غير الترفيهية - التجارية الصغيرة - وفئة الهواة والاستخدامات الشخصية<sup>(١)</sup>.

الطائرات المسيرة قد يطلق عليها الطائرات بدون طيار، أو الطائرات الموجهة عن بعد، أو طائرات الدرون، كما ذاع وانتشر اسمها ترجمة لمصطلحات أجنبية في اللغة الإنجليزية والفرنسية لمصطلح 'les droens' وهو مصطلح أنجلوسكسوني الأصل انتشر في الفقه الفرنسي. ويعد مصطلح (Drones) الأكثر شيوعاً عالمياً.

إذاً فالطائرات المسيرة آلة أو مركبة تطير، وتتميز بعدم وجود العنصر البشري فيها، ويتم تشغيلها ومتابعتها والتحكم بها عن بعد، ويمكن إضافة بعض المميزات التقنية عليها لتلائم الحاجات التشغيلية لها.

### المطلب الثاني: استخدامات الطائرات المسيرة:

تستخدم الطائرات المسيرة في العديد من المجالات سواء العسكرية أو المدنية أو التجارية وغيرها من المجالات، وسنذكرها على النحو التالي:

(١) انظر: موقع الهيئة العامة للطيران المدني، مقالة بعنوان: هيئة الطيران المدني تطلق خدماتها الإلكترونية لتصريح طائرات (الدرونز)، بتاريخ ١١ / ١ / ٢٠١٩ م.

[https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar\\_sa-gacanews-130119-hf01\\_16600](https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar_sa-gacanews-130119-hf01_16600)

### أولاً: استخدامات الطائرات المسيرة على الصعيد العسكري:

تستخدم الطائرات المسيرة في القيام بمهام عسكرية وحربية متعددة، مثل المشاركة في النزاعات المسلحة، وفي مراقبة التحركات العسكرية للأعداء، وفي مراقبة مناطق التوتر، أو في استهداف الأهداف العسكرية باستخدام الصواريخ؛ لقدرتها العالية ودقتها<sup>(١)</sup>.

### ثانياً: استخدامات الطائرات المسيرة على الصعيد المدني:

تُستخدم الطائرات المسيرة في المجال المدني لأداء مهام مدنية متنوعة، مثل حماية الحدود ومراقبتها، كما يُمكن استخدامها في عمليات البحث والإنقاذ خلال الكوارث الطبيعية، بالإضافة إلى تقديم الإسعافات الأولية وإنقاذ المصابين، وتُستخدم الطائرات المسيرة أيضاً في حماية البنية التحتية والبيئة والاتصالات والشبكة الكهربائية وخطوط الكهرباء والنشاط الزراعي والحيواني<sup>(٢)</sup>.

### ثالثاً: استخدامات الطائرات المسيرة على الصعيد التجاري:

تُستخدم الطائرة المسيرة في المجال التجاري من خلال استخدامها في نقل وتوصيل البضائع، وقد تبنت شركة أمازون هذه التقنية، حيث حصلت على براءة اختراع لأسلوبها المبتكر في توصيل البضائع، وذلك من خلال مراكز بيع جوية، وهي مناطق ضخمة تحمل البضائع

(١) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ١١.

(٢) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ١١-١٤.

وتحلق فوق المنطقة التي يجري توزيع البضائع فيها، وتقوم الطائرة المسيرة الصغيرة بالهبوط لتوصيل الطلبات، كما تعمل شركة (Google) على تجارب بهدف استخدام منصات بيع ذاتية القيادة مشابهة لشركة أمازون<sup>(١)</sup>.

#### رابعاً: الاستخدامات الترفيهية للطائرات المسيرة

تُستخدم الطائرات المسيرة أيضاً لأغراض ترفيهية، فهي تُستخدم للحصول على لقطات شاملة للأحداث في التصوير السينمائي وجمع الأخبار، وتُستخدم للحصول على معلومات لبث تقرير وثائقي تلفزيوني أو إذاعي، كما تُستخدم للبث المباشر للأحداث الرياضية مثل مباريات كرة القدم، ولسباقات السيارات، وسباقات الخيل وغيرها من الفعاليات الرياضية<sup>(٢)</sup>.

#### خامساً: استخدامات الطائرات المسيرة مستقبلاً:

من المتوقع أن تنتشر الطائرات المسيرة بشكل ملحوظ حول العالم في السنوات القادمة، وقد تستخدم في نقل البضائع وتوصيلها، خاصة

(١) كامل، سارة، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، رسالة لاستكمال متطلبات كلية القانون للحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة قطر، كلية القانون، يونيو ٢٠٢٠م، ص ٢٢.

(٢) أ.م.د. معروف، شاري، د.عزيز، ياسين، أ.م.د. خير الله، عيسى، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار «الدرون» في القوانين الداخلية والقانون الدولي، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، ٢٠١٧م، ص ٣٣٥.

وأن هناك شركات تجري تجارب لاستخدامها مثل: قوقل وأمازون وأبل وسفن الفن وغيرها، وحصلت معظم هذه الشركات على تصاريح لاستخدام الطائرات المسيرة، وإجراء التجارب في الولايات المتحدة الأمريكية، كما قد تُستخدم في عمليات البحث والإنقاذ من الكوارث الطبيعية أو الحرائق إضافة إلى المساعدة في تقديم الإسعافات الأولية<sup>(١)</sup>.

### المطلب الثالث: التكييف القانوني للطائرات المسيرة:

تعد الطائرة عمومًا مالا منقولاً ذا طبيعة خاصة، وتخضع للتسجيل، ولها جنسية معينة، ويمكن إنشاء التزامات عليها من رهن وغيره<sup>(٢)</sup>، ولقد نصت المادة الستون من نظام الطيران المدني<sup>(٣)</sup> على أنه: «يجوز إجراء أي تصرف قانوني على أي طائرة وطنية إلى أي شخص بالبيع أو الإيجار أو الرهن، أو أي تصرف شرعي أو قانوني آخر، ولا يسري هذا التصرف في مواجهة الغير إلا بعد قيده في السجل».

(١) التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٢٢ - ٢٤.

(٢) ينظر: د. درويش، درويش، د. العمر، عدنان، القاضي. العمارين، حسني، شرح القانون البحري والجوي السعودي، الناشر: مكتبة جرير، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، الطبعة الرابعة، ٢٠٢٠-٢٠٢١ م، ص ٣٨٦.

(٣) نظام الطيران المدني، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٤، بتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦ هـ، وتم نشره في تاريخ ٢٥/٩/١٤٢٦ هـ.

وبما أن الطائرات المسيرة أحد أنواع الطائرات فهي أيضاً مال منقول<sup>(١)</sup> ولقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين من نظام المعاملات المدنية على أن: «العقار كلُّ شيء ثابت في حيزه لا يمكن نقله منه دون تلفٍ أو تغييرٍ في هيئته، وما عدا ذلك فهو منقول»، وكون الطائرة ليست ثابتة ويمكن نقلها دون تلف، والغاية منها أساساً التنقل فهي منقول، ويصح أن تكون محلاً للحقوق المالية؛ كونها من الأموال المادية فقد نصت المادة التاسعة عشرة من نظام المعاملات المدنية<sup>(٢)</sup> على أن: «كل شيء مادي أو غير مادي يصح أن يكون محلاً للحقوق المالية، عدا الأشياء التي لا تقبل بطبيعتها أن يستأثر أحد بحيازتها، أو التي تمنع النصوص النظامية أن تكون محلاً للحقوق المالية»، وهي كذلك من الأشياء القيمة حسب الفقرة الثانية من المادة الحادية والعشرين التي نصت على أن: «الأشياء القيمة هي ما تتفاوت أحادها في الصفات أو القيمة تفاوتاً يعتد به عرفاً أو يندر وجود أمثال لها في التداول»، ويشترط لتشغيلها في المملكة العربية السعودية الحصول على تصريح تشغيل لها من الهيئة العامة للطيران المدني، ويمكن أن يتم الحصول على التصريح عبر الخدمات الإلكترونية للهيئة العامة للطيران

(١) ينظر: النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مرجع سابق، ص ٣٣٠-٣٣١.

(٢) نظام المعاملات المدنية، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٩١، بتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ، وتم نشره في تاريخ ١/١٢/١٤٤٤هـ.

المدني، وذلك ضمن التحول الرقمي تفعيلاً لرؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠م<sup>(١)</sup>.

وتتكون الطائرات المسيرة من مكونات مادية وهي جسم الطائرة، وجهاز التحكم عن بعد، ومستقبل اللاسلكي في الطائرة، والمحرك، وأجنحة الطائرة، والغلاف الواقي، وإضاءات على الطائرة، وأجهزة الاستشعار، وأجهزة تحديد الموقع (GPS)، وتتكون من مكونات برمجية؛ وهي برمجيات لإدارة الطيران، وبرمجيات التحكم الأرضي<sup>(٢)</sup>.

وتتميز الطائرات المسيرة بأنها آلة يمكنها البقاء والثبات في الجو، وأنها تطير من غير مقصورة قيادة، أي من غير طيار على متنها، وتتميز بقدرتها على القيادة الذاتية إذا تم تحديد موقع الانطلاق وخط السير وموقع العودة، وتتميز بتعدد استخداماتها كما رأينا في المطلب السابق، وعلى الرغم من تنوع أحجامها وأوزانها وأشكلها إلا أنها تتميز بصغر حجمها وحمولتها عن الطائرة التقليدية، وتتميز كذلك بقلّة استهلاكها

(١) موقع الهيئة العامة للطيران المدني، مقالة بعنوان: هيئة الطيران المدني تطلق خدماتها الإلكترونية لتصريح طائرات (الدرونز)، بتاريخ ١١/١/٢٠١٩م.

[https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar\\_sa-gacanews-130119-hf01\\_16600](https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar_sa-gacanews-130119-hf01_16600)

(٢) ينظر: الإنتربول، إطار الإنتربول لمواجهة حوادث الطائرات المسيرة، مجمع الإنتربول العالمي للابتكار، سنغافورة، كانون الثاني / يناير ٢٠٢٠م، ص ١٦-١٨. التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٣٩.

للوقود وبعضها يعمل من دون وقود نهائيًا من خلال المدخنة الكهربائية (البطارية) بالتالي هي صديقة للبيئة، وتتميز بقلّة تكلفتها<sup>(١)</sup>.

### المطلب الرابع: القواعد المنظمة لتسيير الطائرات المسيرة:

كانت المملكة العربية السعودية تحظر تشغيل هذه الطائرات للاستخدام الشخصي والمدني في أجوائها، ولكن تم السماح في أوائل عام ٢٠١٩م بشروط محددة وتنظيمها وفقًا للمواد النظامية المنصوص عليها في نظام الطيران المدني واللوائح الخاصة بسلامة الطيران الصادرة من هيئة الطيران المدني السعودية<sup>(٢)</sup>، ولقد نصت المواد النظامية على قواعد عديدة، وسنذكر أهم القواعد المنظمة لتسيير الطائرات المسيرة:

#### ١. ما يتعلق بمشغل الطائرة المسيرة:

يجب عليه التأكد من أن تشغيل الطائرات المسيرة يتم وفق اللوائح المعمول بها في المملكة، وأن يتمتع بالقدرة على توجيه الطائرة بدون طيار وفق الضوابط والأحكام المطبقة في المملكة؛ وذلك كون الطائرات

(١) التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٣٨ - ٣٩. النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مرجع سابق، ص ٣١١ - ٣١٤.

(٢) الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة - دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مرجع سابق، ص ٣٦٣.

الترفيهية تكون تابعة لنوادي طيران مرخص لها من الهيئة بخلاف الطائرات التجارية.

وإذا كانت الطائرة المسيرة تستخدم في الأغراض التجارية لا بد أن يكون المرخص له بتسييرها لا يقل عمره عن ثمانية عشرة سنة، وإذا كانت تستخدم في الأغراض الترفيهية فلا يقل عمره عن ستة عشرة سنة، واشترطت في أن تكون حالته الطبية لا تؤثر على عملية تسيير الطائرة المسيرة، وألا يكون تحت تأثير مسكر، أو مخدر أو دواء يؤثر على عملية تسيير الطائرة المسيرة.

## ٢. ما يتعلق بألية تشغيل الطائرة المسيرة:

لا يجوز تشغيل الطائرة المسيرة بطريقة تشكل خطراً على الأشخاص الآخرين أو ممتلكاتهم، أو أن يسمح بإسقاط أي جسم منه، بما يشكل خطراً على الأشخاص الآخرين أو ممتلكاتهم.

كما لا يجوز لأي شخص تشغيل الطائرة المسيرة داخل منطقة محظورة أو مقيدة دون الحصول على إذن من السلطة الإدارية، أو فوق منطقة يتم فيها إجراء عمليات إطفاء أو شرطة أو عمليات أخرى تتعلق بالسلامة العامة أو الطوارئ دون موافقة الشخص المسؤول عن العملية.

كما رتبت قيودًا تشغيلية أخرى لتسيير الطائرة المسيرة وارتفاعها  
وغير ذلك<sup>(١)</sup>.



(١) د. أحمد سعد علي البرعي، وآخرون، قواعد تسيير الطائرات غير المأهولة في المملكة العربية السعودية وأحكام المسؤولية الناشئة عنها (دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية)، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، الإصدار الواحد والثلاثون، ٢٠٢١م، ص ٧٦-٨٢.

ينظر: General Authority of Civil Aviation, GACAR PART 107 - OPERATION OF UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS, January 2025, General Authority of Civil Aviation, GACAR PART 101 - UNMANNED BALLOONS, KITES, AMATEUR ROCKETS, MODEL AIRCRAFT, AND UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS, March, 2016.

## المبحث الثاني تعريف المسؤولية المدنية

تنقسم المسؤولية القانونية إلى عدة أقسام أبرزها المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية، وسيكون بحثنا عن توضيح المسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة وفق الإطار المدني، وستتطرق في هذا المبحث بإذن الله إلى التعريف بماهية المسؤولية المدنية وخصائصها وأنواعها.

### المطلب الأول: ماهية المسؤولية المدنية:

سنقدم توضيحاً لمفهوم المسؤولية المدنية من حيث التعريف لغويًا وفقًا للفقهاء الشرعي والفقهاء القانوني، بالإضافة إلى ذكر المسؤولية المدنية في النظام السعودي، أخيرًا سنميز بين المسؤولية الأدبية والمسؤولية القانونية.

#### أولاً: المسؤولية المدنية لغةً:

يعتبر مصطلح المسؤولية المدنية مصطلحاً مركباً، وينحدر لفظ المسؤولية من الفعل «سأل»، وتأتي بمعنى: «سأل بعضهم بعضاً» وتأتي بمعنى: «تطلبون حقوقكم به» وقد قال عز وجل: ﴿كَانَ عَلَى رِبِّكَ وَعَدَا مَسْئُولًا﴾<sup>(١)</sup> معناه: «وَعَدَا مَسْئُولًا إِنِّجَازُهُ»<sup>(٢)</sup>. وبالنسبة لكلمة

(١) سورة الفرقان، آية ١٦.

(٢) ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، بيروت، الطبعة الثالثة، ١٤١٤هـ، ج ١١، ص ٣١٨.

المدنية فهي تنحدر من لفظ «مَدَنِيٌّ» وهو لفظ خاص «بالمواطن أو بمجموع المواطنين، عكس عسكريٍّ»<sup>(١)</sup>.

ثانياً: المسؤولية المدنية اصطلاحاً:

في اصطلاح الفقه الشرعي:

عرف الفقه الإسلامي المسؤولية المدنية في باب الضمان، ويقصد بالضمان إما الكفالة أو التعويض ويسمى الغرامة كذلك وهذا المقصود هنا، والضمان بالغرامة أو بالتعويض تعني: «وجوب رد الشيء أو أداء بدله بالمثل أو بالقيمة»، وعرفت أيضاً بـ: «غرامة التالف»، وعرفت بـ: «الالتزام بتعويض الغير عما لحقه من تلف المال أو ضياع المنافع أو عن الضرر الجزئي أو الكلي الحادث بالنفس الإنسانية»<sup>(٢)</sup>.

في اصطلاح الفقه القانوني:

المسؤولية المدنية تعرف في الفقه القانوني على أنها: «التزام شخص بأن يعرض الضرر الذي تسبب فيه لشخص آخر بسبب إخلاله بالتزام يقع عليه»<sup>(٣)</sup>، وتعرف أيضاً: «الالتزام الذي يتعهد الشخص خلاله بإصلاح الضرر الواقع على الغير بسبب فعله، أو من فعل أشخاص يتبعون له، أو أشياء مسؤول عنها»، وقد تكون المسؤولية

(١) اللغة العربية المعاصرة، مرجع سابق، ج ٣، ص ٢٠٧٩ - ٢٠٨٠.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢١ - ٢٢.

(٣) د. أبو السعود، رمضان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الطبعة السابعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ٣٧٧.

تعاقدية أو تقصيرية<sup>(١)</sup> وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثالث من هذا المبحث بإذن الله، وسنعرض المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالتزام قانوني الموجبة للتعويض ويكون أحد أجزاء هذا الالتزام الطائرة المسيرة، فالمسؤولية المدنية إذاً التعويض عن الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام العقدي أو الالتزام التقصيري<sup>(٢)</sup>.

### ثالثاً: المسؤولية المدنية في النظام السعودي:

دائماً ما تترك الأنظمة تفسير المصطلحات لشراح القانون، وقد ورد لفظ المسؤولية المدنية في المادة التاسعة عشرة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية: «لا تخل المسؤولية المدنية بالمسؤولية الجزائية، ولا تأثير للعقوبة في تحديد نطاق المسؤولية المدنية وتقدير التعويض»، فنجد أن النظام فرق بين المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية، وهذا ما سنعرضه في رابعاً من هذا المطلب، وقد نصت المادة السابعة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على التعويض في حالة الإخلال العقدي فنصت على أنه: «في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، فللمتعاقد الآخر بعد إعداره المتعاقد المخل أن يطلب تنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إن كان له مقتض، وللمحكمة أن ترفض طلب الفسخ إذا كان الجزء الذي لم يوف به المخل قليل

(١) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ١٧-١٨.

(٢) د. العرعري، عبد القادر، مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، دار الأمان، الرباط، الطبعة الثالثة، ٢٠١١م، ص ١١ (بتصرف).

الأهمية بالنسبة إلى الالتزام»، بينما نصت المادة العشرون بعد المائة على الإخلال الموجب للمسؤولية التقصيرية: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض».

#### رابعاً: التمييز بين أنواع المسؤولية:

##### ١. التمييز بين المسؤولية الأدبية والمسؤولية القانونية:

كثيراً ما يُشكل التمييز بين المسؤولية القانونية التي تتضمن المسؤولية المدنية والمسؤولية الأدبية، وللتمييز بينهما ننظر لسبب إلزامها والعقوبة، فالمسؤولية الأدبية ترد على ما يخالف العرف والعادات والقيم ففيها استنكار ولا يعاقب عليها، بينما يقصد بالمسؤولية القانونية: المسؤولية التي ينظمها القانون بموجب نظام رسمي؛ فوضح القانون الأفعال الواجب القيام بها والأفعال الواجب الامتناع عنها، ويعاقب من أخل بهذه المسؤولية، ومنها: المسؤولية المدنية وهي محور حديثنا، والمسؤولية الجنائية، والمسؤولية الدستورية، والمسؤولية الدولية<sup>(١)</sup>.

##### ٢. التمييز بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية:

تنشأ المسؤولية الجنائية عن مخالفة لواجب قانوني قدر له النظام عقوبة جنائية؛ لأن هذه الجريمة سببت ضرراً للمجتمع، فهي تحقق الردع العام، وكون لا عقوبة ولا جريمة إلا بنص فالأفعال التي ترد

(١) النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٣٧٧.

على المسؤولية النائية محصورة، بينما تنشأ المسؤولية المدنية كما ذكرنا نتيجة الإخلال بالتزام عقدي أو التزام تقصير وتوجب التعويض، وتهدف إلى جبر الضرر بمختلف أنواعه<sup>(١)</sup>.

### ٣. التمييز بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية:

ترد المسؤولية العقدية على الإخلال بالتزامات العقد، بينما ترد المسؤولية التقصيرية على الإخلال بالالتزام القانوني العام المتمثل في عدم الإضرار بالغير<sup>(٢)</sup>، ونرجع تفصيل ذلك للمطلب الثالث من هذا المبحث.

### المطلب الثاني: خصائص المسؤولية المدنية:

المسؤولية المدنية بوجه عام هي: المسؤولية عن تعويض الضرر الناجم عن الإخلال بالتزام مقرر في ذمة المسؤول<sup>(٣)</sup>، سواء كان عن طريق العقد أو عن طريق النظام، وتهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المضرور من الإخلال بالعقد في المسؤولية العقدية، أو من الإخلال بواجب قانوني عام، وهو عدم الإضرار بالغير دون تحديد أو حصر في المسؤولية التقصيرية.

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٣-١٥.

(٢) يُنظر: د. السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، دار إحياء التراث العربي، لبنان، ١٩٥٢م، الجزء الأول، ص ٧٤٨.

(٣) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٣٥.

تتميز دعوى المسؤولية المدنية الخاصة بأنها خاصة، يجوز للمضرور الصلح، أو التنازل عنها باعتبارها حقاً خاصاً. ويكون الشخص بموجب الضرر ملتزماً بتعويض الضرر الناشئ عن فعل صادر منه مباشرة أو من الأشخاص أو الأشياء المسؤول عنها<sup>(١)</sup>.

ومما يميز المسؤولية المدنية التعويض حيث يتم تحديده بناء على نوع الضرر وحجمه ونوعه مادياً أو معنوياً، وبالقدر الكافي لجبر الضرر، وتتميز المسؤولية المدنية بأن النية فيها لا تعد ركناً، وأكثر ما يكون الخطأ المدني إهمالاً لا عمداً<sup>(٢)</sup>.

### المطلب الثالث: أنواع المسؤولية المدنية:

للمسؤولية المدنية نوعان، إما أن تكون مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بالعقد، وإما أن تكون مسؤولية تقصيرية ناتجة عن خطأ سبب ضرراً، وسنشرع في الحديث عن المسؤولية العقدية ثم نوجز الذكر في هذا المطلب عن المسؤولية التقصيرية ونفصلها في المبحث الثالث، كونها في الغالب محل الضرر الواقع من الطائرات المسيرة، ثم نذكر التمييز بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، ونسأل الله السداد في ذلك.

(١) شقرا، نجيب، المسؤولية المدنية، مطبعة المعارف، الطبعة الأولى، ١٩٠٤م، ص ٦.

(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، الجزء الأول، ص ٦٤١.

## أولاً: المسؤولية العقدية:

بداية يقصد بالعقد: «توافق إرادتين على إنشاء التزام أو على نقله»<sup>(١)</sup>، ونصت المادة الحادية والثلاثون من نظام المعاملات المدنية على أنه: «ينشأ العقد بارتباط الإيجاب بالقبول لإحداث أثر نظامي، مع مراعاة ما تقرره النصوص النظامية من أوضاع معينة لانعقاد العقد»، فإذا توافقت إرادة شخصين على إنتاج أثر قانوني لا بد من تحقيق هذا الأثر الذي انصبّت عليه إرادتهما، ولا يُصار إلى التنفيذ بالتعويض إذا توفرت شروط التنفيذ العيني، وإذا حدث إخلال بالعقد وطلب المتضرر من الإخلال التعويض هنا نتحدث عن المسؤولية العقدية، فيفترض لقيامها وجود عقد صحيح واجب النفاذ لم يقم المدين بتنفيذ التزامه أو تأخر في تنفيذه<sup>(٢)</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة السابعة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، فللمتعاقد الآخر بعد إعداره المتعاقد المخل أن يطلب تنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إن كان له مقتض، وللمحكمة أن ترفض طلب الفسخ إذا كان الجزء الذي لم يوف به المخل قليل الأهمية بالنسبة إلى الالتزام»، والتعويض الوارد في المادة هو ما يطلق عليه المسؤولية العقدية، ونصت المادة السبعون بعد المائة من ذات النظام على أنه: «١- يحكم على

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، الجزء الأول، ص ١٣٧.

(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٦٥٤.

المدين بالتعويض لعدم الوفاء إذا استحال التنفيذ عيناً، بما في ذلك أن يتأخر فيه المدين حتى يصبح غير مجدٍ للدائن. ٢- للدائن إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه عيناً أن يعين له مدة معقولة للتنفيذ، فإذا لم ينفذ جاز للدائن طلب التعويض لعدم الوفاء. ٣- لا يحكم بالتعويض وفقاً للفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة إذا أثبت المدين أن عدم الوفاء بسبب لا يدل له فيه»، فإذا لم يوف أحد المتعاقدين التزامه كان مدينًا بالتعويض للدائن عما لحقه من ضرر بسبب التأخير أو عدم التنفيذ.

وتحقق المسؤولية العقدية بتوافر ركن الخطأ العقدي والضرر والعلاقة السببية، وسنذكرها على النحو الآتي:

### الركن الأول: الخطأ العقدي:

يقصد به: «عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ من العقد»<sup>(١)</sup> سواء كان متعمداً أو مهملاً، فإذا تم الاتفاق مع شركة لتوريد الطائرات المسيرة، وتراخت عن التنفيذ في الوقت المحدد، أو بمواصفات معينة ولم تقم بتوريدها؛ يحق للدائن أن يطالبها بالتعويض جراء هذا الإخلال، أو إذا تم التعاقد مع شركة لبرمجة الطائرات المسيرة وفق إحداثيات معينة ولم تقم بذلك كذلك تقع عليها المسؤولية العقدية، أو إذا تم التعاقد مع شخص للقيام بالتصوير باستخدام الطائرات المسيرة وفق جودة ومعايير معينة وأخل بذلك كذلك يقع عليه المسؤولية

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٦٥٦.

العقدية<sup>(١)</sup>، وقد يكون الالتزام تحقيق نتيجة وذلك إذا كان محل الالتزام نقل الحق، أو القيام بعمل، أو الامتناع عنه كما في الأمثلة السابقة، أو قد يكون الالتزام ببذل عناية وهو: «الالتزام بعمل، ولكنه عمل لا تضمن نتيجته»<sup>(٢)</sup> والأصل أن تكون عنايته كالرجل العادي، وتزيد وتنقص بحسب الاتفاق، أو بحسب القانون، كما لو استعار شخص ما الطائرة المسيرة فعليه أن يبذل عنايته للمحافظة عليها عناية الشخص المعتاد<sup>(٣)</sup>، وذلك ما نصت المادة الخامسة والخمسون بعد الأربعمئة من نظام المعاملات المدنية عليه وهو: «على المستعير أن يبذل في حفظ الشيء المعار العناية التي يبذلها في المحافظة على ماله دون أن ينزل عن عناية الشخص المعتاد»، ولقد نصت المادة الثامنة والستون بعد المائة على أنه: «إذا كان المطلوب من المدين هو المحافظة على الشيء أو القيام بإدارته أو توخي الحيلة في تنفيذ التزامه، فإنه يكون قد وفى بالالتزام إذا بذل في تنفيذه عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود، ما لم يقض نص نظامي بخلاف ذلك، أما إذا كان المطلوب هو تحقيق غاية فلا يُعدُّ الوفاء حاصلًا إلا بتحقيق تلك الغاية»، فإذا اتَّفَق مع شخص للقيام بإدارة عرض جوي باستخدام الطائرات المسيرة، ولم

(١) د. طالبى، عثمان، الوجيز في مصادر الالتزام، دار الإجازة، الطبعة الثانية، ٢٠٢٠م، ص ١٧٨ - ١٨٠.

(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ٦٥٧.

(٣) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ٦٥٤ - ٦٥٩.

يتم تحديد مواصفات هذا العرض، أو غايته؛ فيكون ملتزمًا ببذل عناية الشخص المعتاد، أو المحترف إذا تم التشديد في العقد.

كما يقع على مدعي الخطأ العقدي إثباته، وذلك ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الثانية من نظام الإثبات<sup>(١)</sup>: «على المدعي أن يثبت ما يدعيه من حق، وللمدعى عليه نفيه»، فإذا كان المدعى عليه ملتزمًا بتحقيق نتيجة يثبت وجود العقد وعدم تحقق النتيجة، وإذا كان المدعى عليه ملتزمًا ببذل عناية فيثبت وجود العقد وأن المدين لم يبذل العناية<sup>(٢)</sup>.

### الركن الثاني: الضرر:

يعد أهم أركان المسؤولية العقدية لأن المسؤولية العقدية هدفها جبر الضرر فلا مسؤولية بدون ضرر، ويقصد بالضرر: «الأذى الذي يصيب الإنسان في حق من حقوقه، أو في مصلحة له معتبرة شرعاً»<sup>(٣)</sup> فلا بد من وقوع ضرر، أو خسارة مالية، أو فوات ربح، أو فوات فرصة للربح، حتى تتحقق المسؤولية العقدية، وقد نصت المادة الحادية السبعون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «إذا تأخر المدين

(١) نظام الإثبات، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٣ بتاريخ ٢٦/٥/١٤٤٣هـ، ونشر بتاريخ ٤/٦/١٤٤٣هـ.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٠.

(٣) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ١٨١.

في تنفيذ التزامه وجب عليه تعويض الدائن عما يلحقه من ضرر بسبب التأخير، ما لم يثبت أن تأخير الوفاء بسبب لا يدل له فيه»<sup>(١)</sup>.

وللضرر نوعان: فإما أن يكون مادياً وإما أن يكون معنوياً، ويتمثل الضرر المادي في ما ينقص من القيمة الاقتصادية نتيجة الإخلال بالعقد، فهو ضرر يمكن تقييمه بالمال، وللضرر المادي صور فقد يكون الضرر المادي حلاً وهو الضرر الواقع بالفعل، مثل: إذا تعاقد شخص مع شخص للقيام بصيانة محرك الطائرة المسيرة وقام بإتلاف المحرك خطأ؛ لعدم بذل العناية اللازمة، فهنا الضرر حالٌ واقعٌ بالفعل، وقد يكون الضرر المادي مستقبلاً وهو الضرر محقق الوقوع مستقبلاً، مثل: إذا اتفق مختص مع شخص على تأجير مصنعه للقيام بدورة لتعليم الطلبة في الإجازة الصيفية كيفية صنع الطائرات المسيرة، وأخل المؤجر بالعقد؛ مما رتب عليه حرمان المختص من الانتفاع بالمصنع، ورتب عليه حرمانه مستقبلاً من أجره التعليم، ونصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة والعشرين بعد الأربعين من نظام المعاملات المدنية على أنه: «إذا ترتب على التعرض الوارد في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة حرمان المستأجر كلياً أو جزئياً من الانتفاع بالمأجور؛ جاز له طلب الفسخ أو إنقاص الأجرة، دون إخلالٍ بحقه في التعويض»،

(١) ينظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٠. الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ١٨١. فائق، ليلان، المسؤولية المدنية في القانون، بحث مقدم من قبل عضوة الإدعاء العام كجزء من متطلبات الترقية من الصنف الثالث إلى الصنف الثاني من أصناف الادعاء العام، ٢٠١٧م، ص ١٩.

فتعويض المؤجر هنا كان بسبب إخلاله بالعقد الذي رتب عليه ضرراً في المستقبل، وقد يكون الضرر المادي محتملاً، قد يقع وقد لا يقع، ولا يعرض عنه إلا إذا وقع بالفعل، ومثال ذلك: إذا تأخرت شركة عن توريد بطارية الطائرة المسيرة، ولكن بطايرتها الحالية لم تنته بالفعل، فهناك خطأ وهو التأخير، ولكن لم يقع الضرر منه للآن.

أما الضرر المعنوي فيتمثل فيما ينقص من المصلحة الأدبية أو المعنوية للشخص كسمعته وشرفه واعتباره؛ نتيجة الإخلال بالعقد، ويندر وقوعه في المسؤولية العقدية على عكس المسؤولية التقصيرية، ومثال ذلك هو ما قد يصيب المتمرس في المثال قبل السابق إذا تم إلغاء الدورة التعليمية لصناعة الطائرة المسيرة من ضرر أدبي يلحقه في سمعته<sup>(١)</sup>.

ويُشترط لتحقيق الضرر ثلاثة شروط وهي: أن يكون الضرر محققاً ومباشراً ومتوقعاً، ويقصد بكون الضرر محققاً أنه وقع بالفعل، أو مؤكداً الوقوع، وبالنسبة للضرر المستقبلي وهو الذي لم يقع ولكنه محقق الوقوع في المستقبل؛ فيرجع تقديره للقاضي، والضرر المحتمل لا يعرض عنه إلا إذا تحقق، ويقصد بأن يكون الضرر مباشراً أن يترتب مباشرة بسبب الإخلال بالعقد، ويقصد بأن يكون الضرر

(١) ينظر: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٦٨١-٦٨٣. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٠-٥٢. الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ١٨١-١٨٢.

متوقعاً أن يكون الضرر مما يمكن توقعه أثناء التعاقد من الشخص المعتاد، فمعياره موضوعي، إلا إذا كان السبب هو الغش أو الخطأ الجسيم؛ فيعوض حتى إذا لم يكن متوقعاً، وهذا ما نصت عليه المادة الثمانون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية في آخرها إذ نصت على أنه: «... ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد»<sup>(١)</sup>.

ويجب على من يدعي وقوع الضرر إثباته كما في ركن الخطأ؛ إذ لا يفترض أن كل إخلال بالعقد ينتج عنه ضرر، وإذا كان التعويض بناء على اتفاق فيكون على المدين إثبات عدم وقوعه، ولقد نصت الفقرة الأولى من المادة التاسعة والسبعين بعد المائة على أنه: «لا يكون التعويض الاتفاقي مستحقاً إذا أثبت المدين أن الدائن لم يلحقه أي ضرر»<sup>(٢)</sup>.

### الركن الثالث: العلاقة السببية:

يجب أن يكون الخطأ العقدي سبباً لإحداث الضرر حتى يستحق التعويض، وهذا هو المفترض أن تكون العلاقة السببية بين الخطأ

(١) ينظر: مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٤٤ - ٤٦. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٢ - ٥٤.  
(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٦٧٩ - ٦٨٠. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٤.

العقدي والضرر قائمة، فلا يكلف الدائن بإثباتها، بل يُكلف المدين بنفيها لدفع المسؤولية العقدية عنه، وتنتفي المسؤولية العقدية لوقوع السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، أو خطأ الدائن، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة السبعين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية، فإذا كان الضرر بسبب أجنبي لا يد للمدين فيه انتفت المسؤولية العقدية، ومثال ذلك: إذا قام مصور بشراء جهاز التحكم عن بعد الخاص بالطائرة المسيرة وتأخر وصوله، وبالتالي تضرر بخسارة مادية لعدم القيام بعمله؛ فعليه أن يثبت أن الضرر بسبب التأخير حتى يستحق التعويض، لا بسبب آخر فقد يكون التأخير نتج عن قوة القاهرة أدت لتأخر البضاعة، كما في جائحة كورونا عام ٢٠١٩م، أو قد يكون هو من تأخر في دفع مبلغ الجهاز، أو تأخر في شرائه؛ وبالتالي تأخر وصوله هنا؛ فلا يكون البائع ملزماً بالتعويض لانتفاء العلاقة السببية، وتقدير العلاقة السببية بين الخطأ العقدي والضرر يرجع للقاضي<sup>(١)</sup>.

ولأن الأصل حرية المتعاقدين؛ فيجوز التعديل على أحكام المسؤولية العقدية، ويجوز الاتفاق على الإعفاء عن المسؤولية العقدية، أو تخفيفها، في غير حالات الغش والخطأ الجسيم، ولا يجوز الإعفاء من المسؤولية

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٦٨٧ - ٦٨٨. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٤ - ٥٦. مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٤٨.

العقدية الماسة بالسلامة الجسدية، أو الحالات التي منع النظام فيها من الإعفاء أو التخفيف، وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة والسبعون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «١- يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من التعويض عن الضرر الناشئ عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدية أو تأخره فيه، إلا ما يكون عن غش أو خطأ جسيم منه. ٢- لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار»، ويجوز الاتفاق على تشديد المسؤولية العقدية في الشرط الاتفاقي، أو في القوة القاهرة، في غير الحالات التي منع النظام فيها التشديد، وهذا ما نصت عليه المادة الثامنة والسبعون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدماً مقدار التعويض بالنص عليه في العقد أو في اتفاق لاحق؛ ما لم يكن محل الالتزام مبلغاً نقدياً، ولا يشترط لاستحقاق التعويض الإعذار»، والمادة الرابعة والسبعون بعد المائة التي نصت على أنه: «يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعة القوة القاهرة»، وذلك فيه تشديد على المدين، وفي حالة التشديد يستطيع المدين أن ينقص التعويض إذا كان مبالغاً فيه، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة التاسعة والسبعين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «للمحكمة بناءً على طلب المدين أن تنقص هذا التعويض؛ إذا أثبت أن التعويض المتفق عليه كان مبالغاً فيه، أو أن الالتزام الأصلي قد نفذ جزء منه»<sup>(١)</sup>.

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٥٧ - ٥٩.

ثانياً: المسؤولية التقصيرية:

وستكون محل بحثنا في المبحث الثالث بإذن الله لذلك سنعرضها بإيجاز، المسؤولية التقصيرية قد يُطلق عليها الفعل الضار<sup>(١)</sup> أو العمل غير المشروع<sup>(٢)</sup>، ويقصد بها: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يلتزم مرتكبه بالتعويض»<sup>(٣)</sup>، وأشار إليها المنظم في المادة العشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية التي نصت على أن: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض»، وللمسؤولية التقصيرية ثلاث أركان وهي: الخطأ؛ ويقصد به الفعل الضار وهو: «كل إخلال بالالتزام القانوني العام المتمثل في عدم الإضرار بالغير»<sup>(٤)</sup>، والضرر؛ ويطلق على: «الأذى الذي يُصيب الشخص في حق من حقوقه، أو في مصلحة مشروعة له»<sup>(٥)</sup>، وقد يكون الضرر مادياً أو معنوياً<sup>(٦)</sup>، والعلاقة السببية، أي أن الضرر نتج عن هذا الخطأ<sup>(٧)</sup>.

- (١) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢١١.
- (٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٧٤٣.
- (٣) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢١٢.
- (٤) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٨٨.
- (٥) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١١٧.
- (٦) مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٩٩.
- (٧) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٣٨.

الأصل أن تكون المسؤولية التقصيرية على الشخص الذي وقع منه الفعل الضار، ولقد قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَلَا تَزِرُ وَازِرَةٌ وِزْرَ أُخْرَىٰ﴾<sup>(١)</sup>، ووفق الفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية التي نصت على أن: «يكون الشخص مسؤولاً عن الفعل الضار متى صدر منه وهو مميز»، ولكن استثناءً من ذلك قد يُسأل عن الفعل الضار الصادر من الغير في حالات واردة على سبيل الحصر، كما لو كُلف نظاماً أو اتفاقاً بالرقابة عليه أو كان تابعاً له، فيكون بمثابة ضامن أو كفيل للمدين الأصلي<sup>(٢)</sup>، فقد قال الرسول ﷺ: «كُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ مَسْئُورٌ»<sup>(٣)</sup>، وذلك ما جاء في المادة التاسعة والعشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية التي نصت على أن: «١- من وجبت عليه نظاماً أو اتفاقاً أو قضاءً رقابة شخص لصغر سنّه أو قصور حالته العقلية أو الجسمية؛ كان مسؤولاً عن الضرر الذي أحدثه ذلك الشخص، إلا إذا أثبت متولي الرقابة أنه قد قام بواجب الرقابة بما ينبغي من العناية أو أن الضرر كان لا بد من حدوثه ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية. ٢- يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب

(١) سورة فاطر، آية ١٨.

(٢) يُنظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٨١، ٢٠٥.

(٣) أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب النكاح، باب قوا أنفسكم وأهليكم نازراً، ح (٥١٨٨)، (٢٦/٧)، تحقيق: جماعة من العلماء، دار طوق النجاة - الطبعة

السلطانية، -١٤٢٢هـ.

هذا العمل، إذا كانت للمتبع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبع حرّاً في اختيار تابعه...».

ونتيجة للتطورات والتكنولوجيا الحديثة فقد يكون الشخص مسؤولاً أيضاً استثناءً عن الفعل الضار الناتج عن الأشياء كحارس الحيوان، أو حارس البناء، أو حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة<sup>(١)</sup>، كما هو الحال في الطائرات المسيرة، فالطائرات منقولات تتكون من أجهزة تتطلب عناية خاصة، ومن برمجيات دقيقة فعلى حارسها، والذي يُفترض أن يكون مُصدر الترخيص بذل العناية بها، وألا يكون مسؤولاً عنها، فلو أن طائرة مسيرة انقطع الاتصال عنها وهي تطير؛ لانفصال المَدخِرة الكهربائية (البطارية) عنها، وكان على مشغل الطائرة المسيرة مراعاة ذلك، وسقطت على سور منزل فحطمته كان عليه التعويض، وستتطرق بإذن الله للأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي بالتفصيل.

ويكون التعويض عن الضرر بما يُجبر الضرر كاملاً فقد نصت المادة السادسة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يكون التعويض بما يجبر الضرر كاملاً؛ وذلك بإعادة المتضرر إلى الوضع الذي كان فيه أو كان من الممكن أن يكون فيه لولا وقوع الضرر»، والأصل أن يُقدر التعويض بالنقد، وللقاضي السلطة التقديرية في تحديد التعويض بين المثل، أو بإعادة الحال لما كان، أو بأمر يتعلق

(١) يُنظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢٠٥.

بالفعل الضار، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة التاسعة والثلاثين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يُقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناءً على طلب المتضرر أن تقضي بالتعويض بالمثل أو بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو أن تقضي بأمر معين متصل بالفعل الضار»، ولا يجوز الاتفاق على الإغفاء الجزئي أو الكلي لأحكام المسؤولية التقصيرية قبل وقوع الضرر؛ لأنها من النظام العام<sup>(١)</sup>، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة والسبعين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «لا يجوز الاتفاق على الإغفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار»، ويجوز التشديد في أحكام المسؤولية التقصيرية قبل وقوع الضرر؛ لما في ذلك من مصلحة، فلو أن صاحب أرض زراعية خاف على تلف محصوله من الطائرات المسيرة المملوكة لأطفال الجيران، وأراد أن يتفق معهم على تشديد التعويض؛ جاز له ذلك، ولكن لا يجوز له الاتفاق على التخفيف أو الإغفاء نهائياً، أما بعد الوقوع فغيرها من الحقوق الواجبة للحق الخاص يجوز التنازل عنها؛ لأنها من نطاق التصالح والتفاوض<sup>(٢)</sup>.

ثالثاً: التمييز بين المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية:

يتضح من مفهوم المسؤولية العقدية أنها ترد على الإخلال بالتزامات العقد، وتختلف الالتزامات من عقد لآخر، بينما ترد

(١) مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ١٩.

(٢) يُنظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٥١.

المسؤولية التقصيرية على الإخلال بالالتزام القانوني العام المتمثل في عدم الإضرار بالغير، وهو التزام لا يتغير، وإن اختلفت صور الإضرار بالغير<sup>(١)</sup>، وتتميز المسؤولية التقصيرية عن المسؤولية العقدية بأنها مرتبطة بالنظام العام فلا يمكن الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف، بينما يجوز في المسؤولية العقدية الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف أو التشديد فيما يخص أحكامها باستثناء ما يرتبط منها بالنظام العام، وكون المسؤولية العقدية ترد على عقد يفترض أن يكون المتعاقد كامل الأهلية وهذا ما جاء في نظام المعاملات المدنية في المادة السابعة والأربعين التي تحدثت عن أهلية المتعاقدين فنصت على أن: «كل شخص أهلاً للتصرف؛ ما لم يكن عديم الأهلية أو ناقصها بمقتضى نص نظامي»، أما في المسؤولية التقصيرية فيصح أن يكون مسؤولاً عنها، ولو كان مميزاً، كما جاء في نظام المعاملات المدنية في الفقرة الأولى من المادة الثانية والعشرين بعد المائة منه التي نصت على أنه: «يكون الشخص مسؤولاً عن الفعل الضار متى صدر منه وهو مميز»، والأصل أنه لا بد من إعدار الشخص عند إخلاله بالعقد، حتى يكون مسؤولاً عنه؛ فقد نصت المادة السابعة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، فللمتعاقد الآخر بعد إعداره المتعاقد المخل أن يطلب تنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إن كان له مقتض، وللمحكمة

(١) يُنظر: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٧٤٨.

أن ترفض طلب الفسخ إذا كان الجزء الذي لم يوف به المخل قليل الأهمية بالنسبة إلى الالتزام»، ويُستثنى من ذلك عدة حالات، منها المسؤولية التقصيرية، فقد نصت المادة السادسة والسبعون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «لا يشترط إعدار المدين في الحالات الآتية:

- أ- إذا اتفق الطرفان صراحة أو ضمناً على عدّ المدين معذراً بمجرد حلول الأجل.
- ب- إذا أصبح تنفيذ الالتزام غير ممكن أو غير مجدٍ بفعل المدين.
- ج- إذا كان محل الالتزام تعويضاً ترتب على الفعل الضار.
- د- إذا كان محل الالتزام رد شيء تسلمه المدين دون حقّ وهو عالمٌ بذلك.

هـ- إذا صرح المدين كتابةً بأنه لن ينفذ التزامه»<sup>(١)</sup>، ويكون نطاق التعويض في المسؤولية التقصيرية عن الضرر المباشر إلا في حالة الغش والخطأ الجسيم كما رأينا، بينما يُعوض في المسؤولية التقصيرية عن أي ضرر مباشر متوقعاً كان أم لا، ونصت المادة الثانية عشرة بعد المائتين من نظام المعاملات المدنية على أنه: «لا يكون التضامن بين الدائنين إلا باتفاقٍ أو بنص نظامي»، وبالتالي لا تضامن في المسؤولية العقدية إلا

(١) يُنظر: مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ١٨-

باتفاق المتعاقدين، بينما يُفترض في المسؤولية التقصيرية لما نصت عليه المادة السابعة والعشرون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتعين المحكمة نصيب كل منهم في التعويض وفق القواعد الواردة في هذا الفصل، وإذا تعذر ذلك كانت المسؤولية بينهم بالتساوي»، أخيراً تتقدم المسؤولية العقدية بعشر سنوات بحسب القاعد العامة، إلا ما استثنى منها بنص خاص، بينما ذكرت الفقرة الأولى من المادة الثالثة والأربعين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على تقدم المسؤولية التقصيرية، ونصت على أنه: «لا تُسمع دعوى التعويض الناشئة عن الفعل الضار بانقضاء (ثلاث) سنوات من تاريخ علم المتضرر بوقوع الضرر وبالمسؤول عنه. وفي جميع الأحوال لا تسمع الدعوى بانقضاء (عشر) سنوات من تاريخ وقوع الضرر»<sup>(١)</sup>.

(١) يُنظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٣٧.

## المبحث الثالث

# المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن الطائرات المسيرة

ظهرت المسؤولية التقصيرية إثر ظهور الصناعة وانتشار الآلات الميكانيكية في القرنين الميلاديين الثامن عشر والتاسع عشر، والتي تسببت بالوقوع في الكثير من المخاطر كحوادث العمل وحوادث السير، مما أدى إلى تطور أحكام المسؤولية التقصيرية من حالات محدودة إلى أن أصبحت المسؤولية شاملة لكل خطأ<sup>(١)</sup>، وستتعرف في هذا المبحث على ماهية المسؤولية التقصيرية وأركانها الثلاثة: الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية، ونفرد لكل منها فرعاً.

### المطلب الأول: ماهية المسؤولية التقصيرية:

سنعرض ماهية المسؤولية التقصيرية من حيث تعريف مفردتها لغةً وتعريفها في اصطلاح الفقه الشرعي وفي اصطلاح الفقه القانوني وأخيراً بذكر المسؤولية التقصيرية في النظام السعودي؛ ليتضح مفهومها، ونسأل الله التوفيق في ذلك.

(١) مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٥٦ - ٥٧. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٨٣.

## أولاً المسؤولية التقصيرية لغةً:

كما قد ذكرنا سابقاً<sup>(١)</sup> أنه يقصد بالمسؤولية في اللغة: السؤال والإلزام، وأما لفظ التقصيرية فهي من لفظ قصر وتأتي بمعنى العجز، فيقال: قصر عن سداد دينه، والحصر، فيقال: قصر نفقته على عياله، والحبس، فيقال: قصر الطرف، وهي عكس طال، فيقال: قصر من شعره، وتأتي بمعنى الإهمال والتهاون والإخلال، فيقال: قصر عن واجبه أي أهمل وتهاون وأخل به<sup>(٢)</sup>، وهذا المراد في بحثنا.

## ثانياً: المسؤولية التقصيرية اصطلاحاً:

### في اصطلاح الفقه الشرعي:

نجد أن المسؤولية التقصيرية كانت في باب الضمان في كتب فقهاء الشريعة الإسلامية، والضمان هو: «إِعْطَاءُ مِثْلِ الشَّيْءِ إِنْ كَانَ مِنْ الْمُثْلِيَّاتِ، وَقِيَمَتِهِ إِنْ كَانَ مِنَ الْقِيَمِيَّاتِ»<sup>(٣)</sup>، وقد ذكر الحجاوي أن: «من أتلف ولو خطأ أو سهواً ما لا محترماً لغيره بغير إذنه ضمنه»<sup>(٤)</sup>، فمن أتلف ما لا محترماً للغير كان عليه ضمانه بإعطائه مثله أو قيمته وهو

(١) راجع: المطلب الأول من المبحث الثاني.

(٢) اللغة العربية المعاصرة، مرجع سابق، ج ٣، ص ١٨٢٠ - ١٨٢١.

(٣) بحوصي، سعاد، المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر في الشريعة والقانون، جامعة أحمد دارية، ص ١٠.

(٤) الحجاوي، أبو النجا، الإقناع في فقه الإمام أحمد بن حنبل، دار المعرفة بيروت، لبنان، ج ٢، ص ٣٥٤. وينظر: الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢١١.

التعويض<sup>(١)</sup>، وأن رسول الله ﷺ قضى أن لا ضرر ولا ضرار<sup>(٢)</sup>، وهذا دليل القاعدة الفقهية الكبرى المشهورة «لا ضرر ولا ضرار»<sup>(٣)</sup> أو «الضرر يزال»<sup>(٤)</sup>، وتحرّم هذا القاعدة الضرر سواء الضرر العام والخاص، وتوجب دفع الضرر قبل وقوعه، أو رفعه بما يزيل آثاره ويمنع تكراره بعد وقوعه، ومن أمثلة القاعدة أنه من أتلّف مال غيره ضمن المتلّف قيمة ما أتلّفه<sup>(٥)</sup>.

### في اصطلاح الفقه القانوني:

تعد المسؤولية التقصيرية من مصادر الالتزام اللاإرادية، وهي التي تنشئ الالتزام دون أن يكون هناك تدخل مباشر من الشخص، ويراد بها: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يلتزم مرتكبه بالتعويض»<sup>(٦)</sup>، وذكر

(١) النحاس، إبراهيم، الجامع لعلوم الإمام أحمد - شرح الأحاديث والآثار، للإمام أحمد بن حنبل، دار الفلاح للبحث العلمي وتحقيق التراث، الفيوم، ١٤٣٠هـ، ج ١٥، ص ٣٩٨.

(٢) أخرجه ابن ماجه، كتاب الأحكام، باب من بنى في حقه ما يضر بجاره، ج (٢٣٤٠)، (٧٨٤/٢)، سنن ابن ماجه، تحقيق: محمد عبد الباقي، دار إحياء الكتب العربية - فيصل عيسى البابي الحلبي، ١٣٨٨هـ، الجزء الثاني، ص ٧٨٤.

(٣) ابن رجب الحنبلي، كتاب القاعدة الذهبية لا ضرر ولا ضرار، بتحقيق إيهاب حمدي غيث، دار الكتاب العربي، الطبعة الأولى، ١٤١٠هـ، ص ٣٧.

(٤) أحمد الحموي الحنفي، غمز عيون البصائر في شرح الأشباه والنظائر، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، ١٤٠٥هـ، ج ١، ص ٢٧٤.

(٥) آل بورتونو، محمد، كتاب الوجيز في إيضاح قواعد الفقه الكلية، مؤسسة الرسالة العالمية، بيروت، ١٤١٦هـ، ص ٢٥١-٢٥٥.

(٦) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢١٢.

السنهوري أن المسؤولية التقصيرية تقوم على: «الإخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير؛ هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير»<sup>(١)</sup> بالتالي توجب التعويض<sup>(٢)</sup>، وذكر بأنها هي: «التي تنشأ عن الإخلال بالواجبات التي يفرضها القانون»<sup>(٣)</sup>، فالمسؤولية التقصيرية إذاً تطلق على الضرر الذي يصيب الغير والموجب للتعويض.

ثالثاً: المسؤولية التقصيرية في النظام السعودي:

تحدث المنظم في الجزء الثالث من نظام المعاملات المدنية عن الفعل الضار من المادة الثامنة عشر بعد المائة إلى المادة الثانية والأربعين بعد المائة، ونصت المادة العشرون بعد المائة على أن: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض»، فأوضحت أن كل خطأ نتج عنه ضرر يُلزم فاعل الخطأ بالتعويض، فلو أن طائرة مسيرة ارتطمت بسيارة شخص فكسرت الزجاج؛ فله التعويض، ولو أن طائرة مسيرة قامت بتصوير ملك شخصي دون إذنه أدى لانتهاك حرمة منزله؛ فله التعويض، ولو أن طائرة حربية مسيرة صوبت على غير الهدف وأهلكته؛ فله التعويض، وهذا كله دون إخلال بالمسؤولية الجنائية، فقد نصت المادة التاسعة عشرة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٧٤٨.

(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٧٤٤.

(٣) المسؤولية المدنية في القانون، مرجع سابق، ص ٢١.

على أنه: «لا تخل المسؤولية المدنية بالمسؤولية الجزائية، ولا تأثير للعقوبة في تحديد نطاق المسؤولية المدنية وتقدير التعويض».

## المطلب الثاني: الركن الأول: الخطأ:

سنستعرض بإذن الله ركن الخطأ من خلال عرض مفهوم الخطأ وصوره وأركانه، على النحو التالي:

### أولاً: مفهوم الخطأ:

تعددت تعاريف الخطأ، فقد عُرف فعل الإضرار بأنه: الانحراف عن السلوك المألوف للشخص الطبيعي وهو: «تجاوز الحد الذي يجب الوقوف عنده، أو التقصير عن الحد الواجب أن يصل إليه في الفعل، أو الامتناع الذي يسبب الضرر»<sup>(١)</sup> وعُرف من خلال الربط بين عنصريه المادي والمعنوي بأنه: «إخلال بواجب قانوني مقترن بإدراك المخل لتتأج أفعاله»، وهذا التعريف هو الذي يؤيده الاتجاه المعاصر في الفقه والقضاء<sup>(٢)</sup>، أما تعريف الفعل الضار الناتج عن الطائرات المسيرة فهو: «سلوك تكنولوجي غير مشروع، أو انحراف في السلوك التكنولوجي للفاعل»<sup>(٣)</sup>.

(١) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ١٩-٢٠.

(٢) مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٦١ وما بعدها.

(٣) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ١٩-٢٠.

بالنسبة لمفهوم الفعل الضار في الفقه الإسلامي هو: «مجازة ما ينبغي أن يقتصر عليه شرعاً أو عرفاً أو عادة»<sup>(١)</sup> ويشير إلى: «الأفعال التي تتسبب في إلحاق ضرر بالآخرين أو بممتلكاتهم»، وتعتبر هذه الأفعال مخالفة للأحكام الشرعية، وتعرض الشخص للمساءلة الشرعية، والتعويض المدني في حالة وجود ضرر فعلي وملموس، ويتم تحديد حجم الضرر والتعويض المناسب وفقاً لتقديرات القضاء والشرع<sup>(٢)</sup>.

ثانياً: صور الخطأ:

القاعدة العامة للخطأ نصت عليها المادة السابعة عشرة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض»، ويشمل ذلك الخطأ العمدي؛ وهو الفعل الذي يقوم به الشخص بعمد ونية سيئة؛ لإلحاق ضرر بالآخرين أو بممتلكاتهم، مع عدم الإخلال بالمسؤولية الجنائية كما نصت المادة التاسعة عشرة بعد المائة من نظام المعاملات المدنية، كمن قصد أن يخلق طائرته المسيرة على منزل وكشف حرماته، أو كان الخطأ غير عمدي؛ وهو الفعل الذي يقوم به الشخص دون نية سيئة أو عمد؛ لإلحاق الضرر بالآخرين.

(١) ينظر: د. فيض الله، فوزي، فصول من الفقه العام الإسلامي العام، دار الفكر، بيروت، ٢٠١٠م، ص ٥٤.

(٢) الأباصيري، فاروق، أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الشارقة، مكتبة الجامعة، ص ٣١٩.

يمكن أن تكون هذه الأخطاء نتيجة للإهمال، أو قصوراً في الواجبات المطلوبة، أو خطأً في التقدير، أو غيرها من الأسباب غير المقصودة؛ كمن ترك طائرته المسيرة في وضع القيادة الذاتية دون تحديد النطاق المسموح به، وحلقت فوق منزل وكشفت حرماته، ولم تكن نيته عمدية بل كان مهملاً<sup>(١)</sup>، فكما ذكرنا سابقاً أن المفهوم المدني للتعدي أو الخطأ لا يتطلب النية كما في المفهوم الجنائي، فإطار الخطأ في المسؤولية المدنية أوسع من المسؤولية الجنائية.

وقد يكون التعدي الموجب للمسؤولية إيجابياً، وهو أن يقوم الشخص بفعل يتعارض مع واجب قانوني يجب على الشخص القيام به، كمن لم يراعِ حرمة المنزل في المثال السابق، وقد يكون التعدي سلبياً وهو امتناع الشخص عن اتخاذ الإجراء المطلوب قانوناً، كمن قام باستخدام طائرته المسيرة دون أن يصدر الترخيص اللازم لاستخدامها<sup>(٢)</sup>.

(١) أبو الخير، جمال أبو الفتوح، انتفاء الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، كلية الحقوق، جامعة دمياط، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد (٦)، ٢٠٢٢م، ص ٢٠٣.

(٢) أبو سرور، أسماء موسي أسعد، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانوني المدني الأردني، أطروحة لاستكمال درجة الماجستير في القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، ٢٠٠٦م، ص ٤٩.

### ثالثاً: أركان الخطأ:

للخطأ ركنان: ركن موضوعي وآخر معنوي، فيتمثل الركن الموضوعي للخطأ في الانحراف أو التعدي، وهو الإخلال بواجب قانوني، وهذا الواجب قد يتحدد بنصوص قانونية خاصة، مثل: عدم جواز تشغيل الطائرة المسيرة بين غروب الشمس وشروقها ما لم يتم إضاءتها وإضاءة خطوط إرسالها لإعطاء تحذير بصري<sup>(١)</sup>، أو بمخالفة الواجب العام الذي يفرضه القانون على جميع الأفراد بعدم الإضرار بالآخرين، فلا بد أن ينحرف سلوكه عن سلوك الرجل المعتاد<sup>(٢)</sup>، فالالتزام بعدم الإضرار بالآخرين؛ هو التزام ببذل عناية، أي: أنه يسلك سلوك الرجل العادي في مثل ظروفه، فلا بد أن يكون متيقظاً ومتبصراً وحريصاً على عدم الإضرار بالآخرين، فإذا انحرف توفر لدينا الركن المادي<sup>(٣)</sup>، ويتمثل الركن المعنوي للخطأ في الإدراك أو التمييز، فلا يسأل غير المميز إلا استثناءً، وفق ما ورد في المادة الثانية والعشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «١- يكون الشخص مسؤولاً عن الفعل الضار متى صدر منه وهو مميز.

(1) General Authority of Civil Aviation, GACAR PART 101 - UNMANNED BALLOONS, KITES, AMATEUR ROCKETS, MODEL AIRCRAFT, AND UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS, March, 2016, Page.5, 101.27.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٨٨ - ٩٠.

(٣) التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٧٨.

٢- إذا وقع الضرر من غير المميز ولم يكن هناك من هو مسؤول عن الضرر، أو تعذر الحصول على تعويض من المسؤول، لزم غير المميز تعويض مناسب تقدره المحكمة<sup>(١)</sup>، فلا يُسأل غير المميز بل تصار المسؤولية إلى المسؤول عنه، أو متولي الرقابة، فإذا تعذر وجوده لزم غير المميز بما تراه المحكمة من تعويض<sup>(١)</sup>.

ويختلف الفقه الإسلامي عن القانون المدني في أن الفقه الإسلامي يقيم المسؤولية على أساس الركن المادي، وهو التعدي دون الركن المعنوي، فلم يجعل التمييز من عناصره، فحتى غير المميز يحكم عليه شرعاً بالضمان أي يُسأل مدنياً لا جنائياً؛ حفاظاً على أموال وأرواح الناس، أما القانون فإنه يقيم المسؤولية على أساس الركنين<sup>(٢)</sup>، وفي النظام السعودي يمكن مساءلة غير المميز استثناءً، كما ذكرنا وفق الفقرة الثانية من المادة الثانية والعشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية<sup>(٣)</sup>.

(١) د. الزحيلي، وهبة، الوسيط في أصول الفقه الإسلامي، دار الفكر المعاصر، دمشق، ص ١٥٧ وما بعدها. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٩١ وما يليها.

(٢) الوسيط في أصول الفقه الإسلامي، مرجع سابق، ص ١٥٧ وما بعدها.

(٣) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٩١ وما يليها.

## المطلب الثالث: الركن الثالث: ركن الضرر:

ستتطرق هنا للضرر من حيث تعريفه لغةً واصطلاحًا ومفهوم الضرر في النظام السعودي ومن ثم أقسام الضرر وشروطه بإذن الله، سائلين المولى التوفيق.

أولاً: ماهية الضرر:

الضرر لغةً:

الضَّرُّ: «خلاف النفع. وقد ضَرَّه وضارَّه بمعنى. والاسم الضَّرْرُ»<sup>(١)</sup>.

الضرر اصطلاحًا:

عرف الضرر بتعاريف كثيرة، ومن أهمها: «إلحاق مفسدة بالغير»، والضرر هو: «كل إيذاء يلحق الشخص في ماله أو جسمه أو عرضه أو سمعته»<sup>(٢)</sup>.

الضرر في النظام السعودي:

الضرر هو الشرط الثاني لقيام المسؤولية وهو جوهر المسؤولية المدنية؛ حيث لا تقوم المسؤولية التقصيرية دون وجود الضرر، وتهدف المسؤولية المدنية إلى تعويض المضرور، كما نصت المادة العشرون بعد

(١) الجوهري، إسماعيل بن حماد، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار العلم للملايين، ١٩٩٠م، ج ٢، ص ٧١٩.

(٢) الهاجري، حمد، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي، دار كنوز إشبيلية للنشر والتوزيع، السعودية، الطبعة الأولى، ١٤٢٩هـ، ص ٨٣.

المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «كل خطأ سبب ضرراً للغير يُلزم من ارتكبه بالتعويض»<sup>(١)</sup>.

ثانياً: أنواع الضرر:

يقسم الضرر من حيث طبيعته إلى ضرر مادي وضرر معنوي<sup>(٢)</sup>، فالضرر المادي هو: ما يصيب الشخص من ضرر في جسمه أو ماله أو بانتقاص حقوقه المالية أو بتفويت مصلحة مشروعة له تقدر فائدها مالياً<sup>(٣)</sup>، كتلف الممتلكات العامة أو الخاصة، أو اصطدام الطائرة المسيرة بالمباني، أو سقوطها على أسلاك كهربائية مما يؤدي إلى انقطاعها.

كما دلت المادة السابعة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاته من كسب، إذا كان ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد».

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٢٦.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٢٤.

(٣) انظر: عامر، حسين عامر عبد الرحيم، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، الطبعة الثانية، ١٩٧٩ م، ص ٣٣٣.

أما الضرر المعنوي فهو: الضرر الذي يصيب الإنسان في حق أو مصلحة غير مالية، في إحساسه، أو شعوره أو كرامته أو شرفه<sup>(١)</sup>، كانتهاك وخرق للخصوصيات الشخصية للأفراد بنشر صور أو مقاطع مصورة من خلال كاميرات الطائرة المسيرة؛ فهذا يعد من الضرر المعنوي الذي يجب فيه التعويض حسب ما تراه وتقدره المحكمة، وقد نصت المادة الثامنة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على الضرر المعنوي فذكرت أنه: «١- يشمل التعويض عن الفعل الضار التعويض عن الضرر المعنوي».

٢- يشمل الضرر المعنوي ما يلحق الشخص ذا الصفة الطبيعية من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي.

٣- لا ينتقل حق التعويض عن الضرر المعنوي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى نص نظامي أو اتفاق أو حكم قضائي.

٤- تقدر المحكمة الضرر المعنوي الذي أصاب المتضرر، وتراعي في ذلك نوع الضرر المعنوي وطبيعته وشخص المتضرر.

ثالثاً: شروط الضرر:

يشترط للمطالبة بالتعويض أو بإزالة الضرر تحقق شروط وهي:

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٢٦، (بتصرف).

الشرط الأول: الإخلال بحق أو بمصلحة مالية للمضرور، أي ضرر أو إخلال يصيب الشخص في ماله أو المساس بسلامة الجسم بما يمثل ضرراً عليه يوجب التعويض.

الشرط الثاني: أن يكون الضرر محقق الوقوع، والمقصد من هذا الشرط أن يكون الضرر قد وقع فعلاً، أو أن وقوعه حاصل لا محالة، كإصابة الطائرة المسيرة بعطل وسقوطها من ارتفاع شاهق على رأس شخص، وهناك فرق بين الضرر الحال والضرر المستقبلي والضرر المحتمل، فالضرر الحال الذي يقصد به أنه قد وقع فعلاً، أما الضرر المستقبلي فهو الذي سيقع حتماً، والضرر المحتمل هو الذي لم يتحقق سببه في الأساس، وهو ضرر غير محقق قد يقع وقد لا يقع، فإذا وجدت طائرة مسيرة بجوار المنزل وطلب المدعي تعويضه لاحتمال أن تقترب الطائرة المسيرة من سيارته وتكسرها أصبح الضرر محتملاً، فإذا وقع الضرر أصبح الضرر حالاً، وإذا وقعت على السيارة مع وجود عطل سيؤدي حتماً في المستقبل إلى تغيير كامل المحرك أصبح الضرر مستقبلاً<sup>(١)</sup>.

الشرط الثالث: مشروعية المصلحة، أي أن تكون المصلحة مشروعة، لا تخالف الشريعة الإسلامية ولا تخالف النظام والآداب العامة.

(١) انظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١١٩-١٢٠.

الشرط الرابع: أن يكون الضرر مباشراً، ونصت المادة السابعة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاته من كسب، إذا كان ذلك نتيجةً طبيعيةً للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد»، ومعنى ذلك أن يشترط للالتزام بالتعويض أن يكون الضرر نتيجةً طبيعيةً ومباشرةً للفعل الضار<sup>(١)</sup>.

ولتحقيق المسؤولية التقصيرية عليه لا بد أن يكون الضرر وقع نتيجة خطئه وهذا هو الركن الثالث وهو العلاقة السببية.

### المطلب الرابع: الركن الثالث: العلاقة السببية:

بدايةً يطلق على العلاقة السببية الإفضاء<sup>(٢)</sup> أو الرابطة السببية<sup>(٣)</sup>، ويُقصد بها: وجود علاقة مباشرة بين الخطأ المرتكب من المسؤول والضرر الذي أصيب به المضرور<sup>(٤)</sup>، فلا يُكتفى بوجود الخطأ والضرر

(١) انظر: المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١١٧.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٣٨.

(٣) حمودي، حمودي بكر، فعل الغير وأثره على أحكام المسؤولية التقصيرية (دراسة مقارنة)، مجلة المنصور، العدد (٣٤)، الناشر: كلية المنصور جامعة، العراق، ديسمبر، ٢٠٢٠م، ص ٤١.

(٤) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٨٧٣.

بل لا بد أن يكون هذا الضرر نتاجاً للخطأ، فإذا أخطأ المتحكم بالطائرة المسيرة وسقطت على زجاج السيارة فكسرتة يُسأل عن خطئه، ولكن إذا كانت النافذة مكسورة سابقاً فلا مسؤولية تقصيرية إذاً؛ لانتفاء العلاقة السببية.

ويجدر الإشارة أن تحديد العلاقة السببية في مجال التكنولوجيا أمر شائك وصعب؛ فقد يعود سبب الضرر لأمر خفية سببها تركيب الأجهزة أو تداخل المعلومات<sup>(١)</sup>، ووفقاً للقواعد العامة فإن عبء إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر يرجع على المدعي، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثانية من نظام الإثبات على أنه: «على المدعي أن يثبت ما يدعيه من حق، وللمدعى عليه نفيه»، ولأن إثبات العلاقة السببية قد يصعب مما يترتب عليه ضياع حق المضرور؛ اتجه القضاء بالاكْتفاء بإثبات الخطأ والضرر، وأن يكون الخطأ مما يحدث عادة الضرر؛ فتقوم قرينة لمصلحة المضرور، ولا بد للمدعى عليه لنقض المسؤولية التقصيرية عنه بإثبات سبب أجنبي<sup>(٢)</sup>.

وتتنفي العلاقة السببية بثلاثة أسباب ذكرها المنظم في المادة الخامسة والعشرين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية، وهي:

(١) المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٢٤.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٤٥ - ١٤٦.

## السبب الأول: القوة القاهرة:

و«هي الحادث الذي يستحيل دفعه»<sup>(١)</sup>، ويشترط في القوة القاهرة عدم إمكانية توقع حدوثها من الشخص العادي وقت وقوع الحادث، واستحالة دفعها من أي شخص يكون في مكان المدين<sup>(٢)</sup>، فإذا قام المتحكم بالطائرة المسيرة بإطلاقها في صحراء خالية من السكان، وبذل عنايته في التحكم بها إلا أنه فقد السيطرة عليها بسبب عاصفة رملية مفاجئة؛ وسقطت على شخص لا يتوقع وجوده فأضرته، هنا لا مسؤولية تقصيرية عليه؛ لانتفاء العلاقة السببية بسبب القوة القاهرة وهي العاصفة الرملية هنا.

## السبب الثاني: خطأ الغير:

وهو أن يقع الضرر نتيجة لخطأ شخص غير المدعى عليه، وغير المضرور، وغير الأشخاص الذي يُسأل عنهم المدعى عليه<sup>(٣)</sup>، فإذا تعاقد شخص مع مصور بالطائرة المسيرة لتصوير مزرعته؛ وقام بذلك، ونشر المقطع المصور بعد أخذ إذنه، ثم اتضح أنه أخطأ في تحديد الأرض التي يمتلكها، وتضرر المالك الحقيقي للمزرعة بنشر المقطع؛ فلا علاقة للمصور بالضرر؛ لانتفاء العلاقة السببية بسبب خطأ الغير في تحديد نطاق الأرض الزراعية التي يمتلكها.

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٨٧٦.

(٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٨٧٨ - ٨٧٩.

(٣) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢٢٦.

### السبب الثالث: خطأ المتضرر:

وتعني: «انحراف المضرور في سلوكه عن عناية الشخص المعتاد انحرافاً يؤدي لحدوث ضرر له»<sup>(١)</sup>، فلو أن طائرة مسيرة على أهبة الاستعداد للانطلاق، وقام شخص بمسك أجنحتها فأصيب؛ لا يعوضه المتحكم بالطائرة المسيرة؛ لانتهاء العلاقة السببية بسبب فعل المضرور نفسه، وإذا كان بإمكان المتحكم بالطائرة المسيرة إيقافها ولم يقدّر ما أخطأ فيه؛ وذلك لما نصت عليه المادة الثامنة والعشرون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «إذا اشترك المتضرر بخطئه في إحداث الضرر أو زاد فيه، سقط حقه أو بعض حقه في التعويض، وذلك بنسبة اشتراكه فيه».

وقد يتعدد المسؤولون عن الضرر فيكونون متضامنين كلاً بحسب خطئه<sup>(٢)</sup>، فقد نص نظام المعاملات المدنية في المادة السابعة والعشرين بعد المائة على أنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتعين المحكمة نصيب كل منهم في التعويض وفق القواعد الواردة في هذا الفصل، وإذا تعذر ذلك كانت المسؤولية بينهم بالتساوي»، فلو أن طائرة مسيرة تستخدم لغرض توصيل الطلبات قامت بتوصيل الطلب لمكان آخر؛ وذلك بسبب أن

(١) الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢٢٥.

(٢) مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ١١٦ - ١١٨.

الموظف نقل بيانات العميل بشكل خاطئ، وبسبب أن الموظف المتحكم بالطائرة لم يتأكد من البيانات كما يجب فكلاهما يُسأل كلٌّ بحسب خطئه.

وقد تعدد الأخطاء المسببة للضرر، مثل: إذا ترك شخص طائرته المسيرة في مكان عام وقام شخص آخر بسرقتها وقيادتها؛ مما أدى لوقوع ضرر لزجاج أحد المحلات التجارية، في هذه الحالة هل يُعتبر كلا الخطأين سبباً للضرر؟ انقسم فقهاء القانون لنظريتين، يرى البعض بنظرية تكافؤ الأسباب: وتعني أن كل الأسباب التي تداخلت لحدوث الضرر متساوية، دون اعتبار لما قام به كل منهم حتى لو كان الخطأ ثانوياً وتافهًا، ففي المثال السابق كلا الشخصين مسؤول، الأول عن إهماله والثاني عن سرقة بلا فرق في الخطأين، ويرى البعض بنظرية السبب المنتج: وتعني أنه لا بد من فرز الأخطاء، والتفرقة بين السبب المنتج المألوف عادة وبين السبب العارض غير المألوف عادة في إحداث الضرر، واعتبار السبب المنتج وحده هو سبب الضرر بالتالي هو المسؤول، فالمالك وإن كان مهملاً إلا أن خطئه عارض بينما خطأ السارق هو المنتج في حدوث الضرر، ففي العادة من يقود الطائرة المسيرة دون تدريب لا بد أن يتسبب في أضرار، ولقد أخذ المنظم بالنظرية الثانية وهذا ما نصت عليه المادة السابعة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يتحدد الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب، إذا كان ذلك نتيجةً طبيعيةً للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في

مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد»، فإذا كان الضرر نتيجة طبيعية للفعل الضار يكون فاعله مسؤولاً عنه<sup>(١)</sup>، وبلا شك أن جعل المسؤولية التقصيرية على الفعل الضار المنتج للضرر دون غيره من الأسباب يوافق العقل والمنطق، فليس من العدل مساواة جميع الأخطاء العارضة والمنتجة فعلياً للضرر في المسؤولية.

وقد تعدد وتتعاقد الأضرار نتيجة خطأ واحد، ومثال ذلك بعد أن تسببت طائرة مسيرة تهدف لتصوير معرض للخطوط في كسر الخطوط المعروضة بالمعرض مما أدى لوقف المعرض وعدم استكمالها فبالتالي لم يتمكن صاحب المعرض من دفع أجرة المعرض فتم الحجز على مصنع الخطوط وبيعه، هنا الأضرار متعاقبة؛ بداية كسر الخطوط، ثم وقف المعرض، ثم عدم التمكن من دفع الأجرة، وصولاً للحجز على المصنع وبيعه، ويذهب الفقه إلى أن التعويض يكون على الأضرار المباشرة أما الأضرار غير المباشرة فلا تكون محلاً للتعويض، وفي المثال السابق يعتبر كسر الخطوط ضرراً مباشراً للاصطدام بالتالي يُعوض عنه أما وقف المعرض والعجز عن دفع الأجرة التي أدت للحجز على المصنع وبيعه أضرار غير مباشرة لا يُعوض عنها؛ لأنه قد يستطيع بيع خطوط أخرى لديه غير المكسورة ويتفادى معها الأضرار المتعاقبة، وقد نصت المادة السابعة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «يتحدد

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٣٩ - ١٤٢.

الضرر الذي يلتزم المسؤول بالتعويض عنه بقدر ما لحق المتضرر من خسارة وما فاته من كسب، إذا كان ذلك نتيجةً طبيعيةً للفعل الضار. ويعد كذلك إذا لم يكن في مقدور المتضرر تفاديه ببذل الجهد المعقول الذي تقتضيه ظروف الحال من الشخص المعتاد، فالضرر المباشر هو النتيجة الطبيعية للخطأ، ولا يستطيع المضرور إيقافه وتفاديه، وهو ما يتحقق معه العلاقة السببية التي توجب التعويض، أما الأضرار غير المباشرة فتقطع عنها السببية لأن المضرور يستطيع إيقافها وتفاديه، ولا يكون المدعى عليه مسؤولاً عنها، وللقاضي السلطة التقديرية في الفصل بين الضرر المباشر والضرر غير المباشر<sup>(١)</sup>.

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٩٠٨ - ٩١٥. المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ١٤٢ - ١٤٤. مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ١١٦ - ١١٥.

## المبحث الرابع

# الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي

يرى البعض أنه من الصعب تحديد الأساس القانوني لتحمل الطائرات المسيرة للأضرار، وذلك ليس صحيحاً فهناك مرجع للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في نظام المعاملات المدنية، وأساس هذه المسؤولية كما سنذكر هي مسؤولية حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة، وكون المملكة العربية السعودية قد وقعت على عدة اتفاقيات متعلقة بالطيران مثل: اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤م<sup>(١)</sup>، واتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م الخاصة بالنقل الجوي الدولي<sup>(٢)</sup>، ومعاهدة مونتريال لعام ١٩٩٩م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي<sup>(٣)</sup>، فلا شك أن هذا قد يساهم في تحديد المسؤولية لبعض

(١) ينظر: شرح القانون البحري والجوي السعودي، مرجع سابق، ص ٣٨٠.  
(٢) صادقت عليها المملكة العربية السعودية بتاريخ ٢٧ / ١ / ١٩٦٩م، يُنظر: موقع الخطوط السعودية، مقالة بعنوان: قواعد ولوائح النقل الجوي، آخر تاريخ للاطلاع ٢٦ / ١١ / ٢٠٢٣م:

[https://www.saudia.com/pages/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions/rules-and-regulations-governing-carriage-by-air?sc\\_lang=ar-SA&sc\\_country=SA](https://www.saudia.com/pages/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions/rules-and-regulations-governing-carriage-by-air?sc_lang=ar-SA&sc_country=SA)

(٣) يُنظر: المادة الثالثة والثلاثون بعد المائة من نظام الطيران المدني.

الحالات<sup>(١)</sup>، ويجدر التنويه بوجود لائحة من الهيئة العامة للطيران تنظم استخدام الطائرات المسيرة والمنطاد وغيرها من الأشياء الطائرة، وستتعرف على الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي من خلال ذكر الطبيعة القانونية للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي والمسؤولين عن الأضرار وذلك في فرعين ونسأل الله التوفيق.

## المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيرة في النظام السعودي:

أدت الثورة الصناعية لكثرة استخدام الآلات، وازداد تطور الاختراعات منذ بداية القرن العشرين<sup>(٢)</sup>، وأصبح لدينا وسائل نقل فائقة السرعة تستخدم لعديد من الاستخدامات إلى أن وصل العلم الحديث للتكنولوجيا وكثرت الاختراعات المرتبطة بالتكنولوجيا، ومنها الطائرات المسيرة، وهذه الأشياء بلا شك قد تُفقد السيطرة عليها مما يؤدي لضرر، ومن هنا نشأت فكرة المسؤولية عن الأشياء غير الحية للبحث عن المسؤول عن الأضرار<sup>(٣)</sup>.

- (١) التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٧١ - ٧٢. شرح القانون البحري والجوي السعودي، مرجع سابق، ص ٣٧٣ - ٣٨٠.
- (٢) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ١٠٧٩.
- (٣) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

وقد نص المنظم في المادة الثانية والثلاثين بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على مسؤولية حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة وأن: «كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة - بطبيعتها أو بموجب النصوص النظامية - للوقاية من ضررها؛ كان مسؤولاً عما تحدثه تلك الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يدل له فيه»، والشيء قد يكون آلة ميكانيكية «وهي التي تدار بمحرك ذاتي أيًا كان نوعه وأيًا كان مصدر الطاقة»<sup>(١)</sup>، فقد تكون الطاقة كهربائية، أو طاقة شمسية، أو لرياح، أو غير ذلك، والشيء إما ثابت في عقار كالسلام المتحركة، أو منقول كالسيارات، وكون الطائرات المسيرة منقولة<sup>(٢)</sup>، ولها محرك ذاتي يتحكم به بجهاز التحكم، وتتطلب عناية خاصة من حيث تشغيلها واستخدامها وإيقافها وصيانتها وبرمجتها، فهي من هذه الفئة ويفترض في هذه الفئة دائمًا أنها تتطلب عناية خاصة، وقد يكون الشيء خطرًا بطبيعته، ولا يتطلب عناية خاصة كالأسلحة التقليدية، والأسلاك الكهربائية، والمواد الكيميائية، والمواد النووية وغيرها، وقد يكون الشيء خطرًا بحسب الظرف الذي وجد فيه، فالرمل والسُّلَم ليسا خطرين، ولكن إذا انهالت الرمال أصبحت خطرة، وإذا دهن السُّلَم بهادة لزجة كان خطرًا وهكذا<sup>(٣)</sup>.

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢٢٢.

(٢) راجع المطلب الأول، المبحث الثالث.

(٣) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢٢٢-٢٢٣.

ويشترط لتحمل مسؤولية الأشياء غير الحية شرطان:

أولاً: تولى الشخص حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة أو آلات ميكانيكية:

نصت المادة الرابعة والثلاثون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على مفهوم الحارس؛ فذكرت أنه: «يُعدُّ حارساً للشيء من له بنفسه أو بوساطة غيره سلطة فعلية عليه ولو كان الحارس غير مميز، ويفترض أن مالك الشيء هو حارسه ما لم يقيم الدليل على أن الحراسة انتقلت لغيره»، فتتحقق الحراسة بالسيطرة الفعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة، ولا يوجد تلازم بين ملكية الشيء وحراسته، وهذا ما سنذكره في المطلب القادم بإذن الله.

ثانياً: يشترط أن يحدث الضرر بفعل الشيء محل الحراسة:

ويقتضي أن يكون تدخل الشيء إيجابياً لا سلبياً، سواء كان التدخل الإيجابي يتمثل في حالة حركة، كما لو أن طائرة مسيرة أثناء هبوطها أحدثت ضرراً للمزروعات مما يوجب التعويض، أو كان التدخل الإيجابي يتمثل في حالة ثابتة غير مألوفة، كما لو كانت الطائرة المسيرة الحربية في مخزن درجة حرارته مرتفعة مما أدى لانفجارها ووقوع أضرار موجبة للتعويض، ولا يشترط الاتصال المادي المباشر بين الشيء والمضروب، ومثال ذلك: أن تطير طائرة مسيرة في موقع تطير به الطائرات التقليدية كالمطار، أو مهبط الهيلوكوبتر؛ ويتفاجأ طيار الطائرة التقليدية بذلك، ولتوخي دخول الطائرة المسيرة في أجنحة طائرته يُغير

مسار الطائرة التقليدية؛ مما يؤدي لاصطدامها ووقوع أضرار موجبة لتعويض، فهنا لم يوجد اتصال مادي، ولكن الفعل الإيجابي للطائرة المسيرة أدى لضرر<sup>(١)</sup>.

وتقوم المسؤولية للأشياء غير الحية التي تتطلب عناية خاصة على أساس الخطأ المفترض، فإذا وقع ضرر يفترض أنه نتج عن تقصير أو تعدد من جانب الحارس، ويثبت الضرر أن المدعى عليه هو الحارس للشيء الذي أدى للضرر، ويثبت وقوع الضرر، بينما الخطأ مفترض لا يتطلب الإثبات، ولا يستطيع الحارس دفع المسؤولية إلا بإثبات انقطاع العلاقة السببية بسبب أجنبي<sup>(٢)</sup>، وقد ذكرنا سابقاً الأسباب لانتفاء العلاقة السببية<sup>(٣)</sup>، ولا يمكن كذلك التخلص من المسؤولية إلا إذا كان ملتزماً في استخدام الطائرة المسيرة بالشروط التي وضعتها الهيئة العامة للطيران المدني ومصدر التراخيص اللازمة<sup>(٤)</sup>.

(١) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢٢١ - ٢٢٥. الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢٤٣ - ٢٤٤. الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ١٠٩٠.

(٢) المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مرجع سابق، ص ٢١٠، ٢٢٥. الوجيز في مصادر الالتزام، مرجع سابق، ص ٢٤٤. الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ١٠٩٧.

(٣) راجع: المطلب الرابع من المبحث الثالث.

(٤) المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار «الدرون» في القوانين الداخلية والقانون الدولي، مرجع سابق، ص ٣٣٧.

## المطلب الثاني: المسؤول عن الأضرار الناتجة عن الطائرات المسيرة:

على الرغم من فوائد ومميزات الطائرات المسيرة إلا أن هناك العديد من الإشكالات والأضرار التي تتبعها، إضافة إلى سهولة الحصول عليها وسرعة انتشارها؛ مما يستوجب وضع لوائح وقواعد تحدد وترسم الأطر الإجرائية للطائرات المسيرة.

من البديهي أن الفعل الضار يستوجب على فاعله أداء التعويض للمضرور؛ كما نصت المادة الثانية والعشرون بعد المائة من نظام المعاملات المدنية على أنه: «١- يكون الشخص مسؤولاً عن الفعل الضار متى صدر منه وهو مميز. ٢- إذا وقع الضرر من غير المميز ولم يكن هناك من هو مسؤول عن الضرر أو تعذر الحصول على تعويض من المسؤول، لزم غير المميز تعويضاً مناسباً تقدره المحكمة».

ويكون الشخص المسؤول عن حراستها مسؤولاً عما تحدثه من ضرر، فقد نصت المادة الثانية والثلاثون بعد المائة على أنه: «كل من تولى حراسة أشياء تتطلب عناية خاصة -بطبيعتها أو بموجب النصوص النظامية- للوقاية من ضررها؛ كان مسؤولاً عما تحدثه تلك الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن الضرر كان بسبب لا يد له فيه»، وبلا شك أن الطائرات المسيرة تتطلب عناية خاصة من حيث تشغيلها واستخدامها وإيقافها وصيانتها وبرمجتها، والمفترض أن المشغل من أصدر الترخيص أو من آلت إليه بيع أو إيجار أو غيره؛ لأنه يملك السلطة الفعلية للرقابة والتوجيه، وإذا كان المشغل تابعاً للمالك أي

يستغل الطائرة المسيرة لحساب المالك وخاضعاً لأوامره وتعليماته، هنا يُسأل المالك كونه المتبوع، ويُسأل المشغل كونه التابع<sup>(١)</sup>، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة التاسعة والعشرين بعد المائة على أنه: «يكون المتبوع مسؤولاً تجاه المتضرر عن الضرر الذي يحدثه تابعه بخطئه أثناء تأدية عمله أو بسبب هذا العمل، إذا كانت للمتبوع سلطة فعلية في رقابة التابع وتوجيهه ولو لم يكن المتبوع حرّاً في اختيار تابعه».

والأصل أن تكون الحراسة لمالك الشيء، إلا إذا باشر شخص آخر خلافه السيطرة على الشيء في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه؛ فإن الحراسة تكون له دون مالكة<sup>(٢)</sup>، كما في حالة بيع الطائرة أو تأجيرها فالمشتري أو المستأجر هو الحارس للطائرة، وهو من تقوم عليه المسؤولية.

وفي حال تعدد المسؤولين عن الفعل الضار كقيام أحدهم بتشغيل الكاميرا الملحقة بالطائرة المسيرة، وقيام الآخر بالتحكم بها وانتهك خصوصية المساكن؛ فإنهما في هذه الحالة متضامنين في المسؤولية، فإذا لم يستغرق أحد الخطأين الآخر، بقيا قائمين، واعتبر أن كلا منهما سبب في إحداث الضرر، وهذه هي حالة تعدد المسؤولين، فقد اشترك مع

(١) ينظر: النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مرجع سابق، ص ٣٣٠-٣٣٤. التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص ٨٣-٨٨.

(٢) أحكام محكمة النقض المصرية في الطعن مادة (٥٤٠٥) لسنة ٨٠ق، مدني، جلسة ٢٠١٨/١٢/٢م.

المدعى عليه شخص آخر في إحداث الضرر، فأصبح المسؤول أكثر من شخص واحد<sup>(١)</sup>؛ إذ نصت المادة السابعة والعشرون بعد المائة على أنه: «إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتعين المحكمة نصيب كل منهم في التعويض وفق القواعد الواردة في هذا الفصل، وإذا تعذر ذلك كانت المسؤولية بينهم بالتساوي».

الخلاصة: من يملك السلطة الفعلية للرقابة والتوجيه هو المسؤول، وإذا كان المشغل يعمل لحساب المتبوع فيُسأل الاثنان، ويمكن دفع المسؤولية بإثبات أن الضرر كان بسبب القوة القاهرة، أو خطأ الغير، أو خطأ المتضرر، فقد نصت المادة الخامسة والعشرون بعد المائة على أنه: «لا يكون الشخص مسؤولاً إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه، كقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر؛ ما لم يُتفق على خلاف ذلك»، فإذا سقطت الطائرة المسيرة على رأس شخص وسببت له ضرراً موجباً للتعويض المدني يكون المسؤول عن ذلك من يملك السيطرة الفعلية على الطائرة المسيرة، إلا إذا ثبت حصول عاصفة أدت لفقدان السيطرة والتحكم بالطائرة المسيرة<sup>(٢)</sup>.

(١) الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص ٧٥٤.

(٢) النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مرجع سابق، ص ٣٣٠ - ٣٣٢.

## الخاتمة

بعد الانتهاء من عرض الموضوع نسأل الله أن نكون أصبنا وألمنا به إماماً جيداً ونسأله القبول، ونستخلص نهايةً نتائج البحث في أربع نقاط، ثم نذكر أهم التوصيات التي وقفنا عليها:

### النتائج:

١. الطائرات المسيرة هي آلة أو مركبة مسيرة، تخلق وتقوم بمهامها دون وجود طيار، ولها العديد من الاستخدامات التجارية والعسكرية والمدنية، وهي مال منقول ذو طبيعة خاصة، ويمكن أن تكون محلاً للالتزامات والحقوق المالية.

٢. المسؤولية المدنية أساسها الإخلال بالتزام قانوني نتج عنه ضرر للغير، وتنقسم لقسمين: المسؤولية التعاقدية أساسها وجود عقد صحيح بين الأطراف، وتقوم عند إخلال أحد الأطراف بالعقد مما ينتج عنه ضرر موجب للتعويض، وبالنسبة للمسؤولية العقدية عن الطائرات المسيرة أي أن يكون محل العقد الذي أخل بالتزاماته الطائرات المسيرة، والمسؤولية التقصيرية تقوم جراء ما يحدثه الشخص من ضرر تجاه الغير ويلزمه التعويض.

٣. يقصد بالمسؤولية التقصيرية عن الطائرات المسيرة: إلزام التعويض لمن ارتكب خطأً باستخدام الطائرة المسيرة؛ سبب ذلك الخطأ ضرراً للغير، سواء كان سلوكه عمداً أم إهمالاً، وسواء كان الضرر

مادياً أم معنوياً، إلا إذا أثبت أن الضرر كان بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور.

٤. يكون الأساس القانوني لتحمل أضرار الطائرات المسيرة وفق أحكام مسؤولية حارس الأشياء، والمسؤول عن الطائرة المسيرة هو من يملك السيطرة الفعلية للرقابة والتوجيه، سواء كان المالك أو غيره، وفي حال تعدد المسؤولين عن الضرر يكون جميعهم متضامنين.

### التوصيات:

١. نوصي المنظم بترجمة اللائحتين: رقم (١٠١) الخاصة بتنظيم عمل الطائرات المسيرة والمنطاد وغيرها من الأشياء الطائرة في المملكة العربية السعودية، ورقم (١٠٧) الخاصة بتشغيل أنظمة الطائرات بدون طيار، والصادرتين من الهيئة العامة للطيران المدني إلى اللغة العربية.

٢. نوصي المنظم السعودي بأن يجعل الطائرات التجارية تابعة لنوادي طيران مرخص لها من الهيئة كذلك؛ لتسهيل عملية تنظيم الطائرات المسيرة ورقابتها.

٣. نوصي بتشكيل لجان مختصة تنظم وتعالج القضايا المستجدة عامةً، ومنها ما يتعلق بقضايا الطائرات المسيرة.

٤. نوصي الجهات المختصة بزيادة الحرص في الاشتراطات والمعايير الخاصة بتأهيل الأشخاص للحصول على ترخيص تشغيل الطائرات المسيرة، مثل إضافة شروط محددة للمناطق المحظورة والمقيدة.

٥. نوصي الجهات المختصة بعمل برنامج يتم تنزيله على الطائرات المسيرة عند ترخيصها، يتيح للجهة من خلاله الرجوع لبيانات ومواقع سير الطائرات المسيرة؛ لتسهيل معرفة الوقائع عند النزاع.
٦. نوصي الباحثين بالمقارنة بين أحكام المسؤولية المدنية للطائرات المسيرة وبين أحكام الطائرات التقليدية في المملكة العربية السعودية.



## الفهارس

### فهرس الآيات القرآنية

ص	رقم الآية	السورة	نص الآية
٤٧١	٢٢	يونس	﴿هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ﴾
٤٦٢	٧٩	النحل	﴿أَلَمْ يَرَوْا إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوِّ السَّمَاءِ مَا يُمَسِّكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾ (٧٩)
٤٨٢	١٦	الفرقان	﴿كَانَ عَلَى رَبِّكَ وَعَدًا مَسْئُولًا﴾ (١٦)
٤٩٨	١٨	فاطر	﴿وَلَا تَزِرُ وَازِرَةٌ وِزْرَ أُخْرَى﴾

### فهرس الأحاديث النبوية

ص	الحديث
٤٩٨	«كُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ مَسْئُولٌ»
٥٠٦	«لَا ضَرَّارَ وَلَا ضَرَّارَ»

### فهرس المراجع والمصادر

#### أولاً: الكتب:

١. القرآن الكريم.
٢. الأباصيري، فاروق، أحكام المسؤولية التقصيرية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الشارقة، مكتبة الجامعة.

٣. ابن رجب الحنبلي، كتاب القاعدة الذهبية لا ضرر ولا ضرار، بتحقيق إيهاب حمدي غيث، دار الكتاب العربي، الطبعة الأولى، ١٤١٠هـ.
٤. ابن ماجه، سنن ابن ماجه، تحقيق: محمد عبد الباقي، دار إحياء الكتب العربية - فيصل عيسى البابي الحلبي، ١٣٨٨هـ.
٥. ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، بيروت، الطبعة الثالثة، ١٤١٤هـ.
٦. أبو السعود، د. رمضان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الطبعة السابعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.
٧. أحمد الحموي الحنفي، غمز عيون البصائر في شرح الأشباه والنظائر، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، ١٤٠٥هـ.
٨. آل بورنو، محمد، كتاب الوجيز في إيضاح قواعد الفقه الكلية، مؤسسة الرسالة العالمية، بيروت، ١٤١٦هـ.
٩. الإنترنتبول، إطار الإنترنتبول لمواجهة حوادث الطائرات المسيرة، مجمع الإنترنتبول العالمي للابتكار، سنغافورة، كانون الثاني / يناير ٢٠٢٠م.
١٠. البخاري، محمد بن إسماعيل، تحقيق: جماعة من العلماء، دار طوق النجاة - الطبعة السلطانية -، ١٤٢٢هـ.
١١. الجوهري، إسماعيل بن حماد، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، دار العلم للملايين، ١٩٩٠م.
١٢. الحجاوي، أبو النجا، الإقناع في فقه الإمام أحمد بن حنبل، المطبعة المصرية بالأزهر، ١٣٥١هـ.
١٣. درويش، د. درويش، د. العمر، عدنان، القاضي. العمارين، حسني، شرح القانون البحري والجوي السعودي، الناشر: مكتبة جرير، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، الطبعة الرابعة، ٢٠٢٠-٢٠٢١م.



١٤. الزحيلي، د. وهبة، الوسيط في أصول الفقه الإسلامي، دار الفكر المعاصر، دمشق.
١٥. السنهوري، د. عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، دار احياء التراث العربي، لبنان، ١٩٥٢م.
١٦. شقرا، نجيب، المسؤولية المدنية، مطبعة المعارف، الطبعة الأولى، ١٩٠٤م.
١٧. طالبى، د. عثمان، الوجيز في مصادر الالتزام، دار الإجازة، الطبعة الثانية، ٢٠٢٠م.
١٨. عامر، حسين عامر عبد الرحيم، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، دار المعارف، الطبعة الثانية، ١٩٧٩م.
١٩. العرعاري، د. عبد القادر، مصادر الالتزامات الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، دار الأمان، الرباط، الطبعة الثالثة، ٢٠١١م.
٢٠. عمر، د. أحمد مختار عبد الحميد، اللغة العربية المعاصرة، عالم الكتب، الطبعة الأولى، ١٤٢٩هـ.
٢١. عوض، د. أحمد محمد، المسؤولية المدنية في النظام السعودي، مكتبة المتنبي، الطبعة الثانية، ١٤٤٤هـ.
٢٢. فيض الله، د. فوزي، فصول من الفقه العام الإسلامي العام، دار الفكر، بيروت، ٢٠١٠م.
٢٣. الكرداني، أحمد عبد السلام، بسائط الطيران، مؤسسة هنداوي، ٢٠٢٠م.
٢٤. مجموعة من المؤلفين، موسوعة سفير للتاريخ الإسلامي، المكتبة الشاملة.
٢٥. النحاس، إبراهيم، الجامع لعلوم الإمام أحمد - شرح الأحاديث والآثار، للإمام أحمد بن حنبل، دار الفلاح للبحث العلمي وتحقيق التراث، الفيوم، ١٤٣٠م.

٢٦. نخبة من المؤلفين، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، الطبعة الثانية، ١٣٩٢ هـ.
٢٧. الهاجري، حمد، القواعد والضوابط الفقهية في الضمان المالي، دار كنوز إشبيلية للنشر والتوزيع، السعودية، الطبعة الأولى، ١٤٢٩ هـ.

### ثانياً: الرسائل والأبحاث العلمية:

٢٨. أبو سرور، أسماء موسى أسعد، ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية دراسة مقارنة بين القانون المدني المصري والقانون المدني الأردني، أطروحة لاستكمال درجة الماجستير في القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، ٢٠٠٦ م.
٢٩. بحوصي، سعاد، المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير دراسة مقارنة، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر في الشريعة والقانون، جامعة أحمد دارية، ٢٠١٦ م.
٣٠. فائق، ليان، المسؤولية المدنية في القانون، بحث مقدم من قبل عضوة الادعاء العام كجزء من متطلبات الترقية من الصنف الثالث إلى الصنف الثاني من أصناف الادعاء العام، ٢٠١٧ م.
٣١. اللهبي، أ.د. صالح، الباحث الوالي، عبد الله، المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، جامعة الشارقة، كلية القانون، ٢٠١٩-٢٠٢٠ م.
٣٢. كامل، سارة، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، رسالة لاستكمال متطلبات كلية القانون للحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة قطر، كلية القانون، يونيو ٢٠٢٠ م.



### ثالثاً: المجلات العلمية:

٣٣. معروف، أ.م.د. شاري، عزيز، د. ياسين، خير الله، أ.م.د. عيسى، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار «الدرون» في القوانين الداخلية والقانون الدولي، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، ٢٠١٧م.
٣٤. أبو الخير، جمال أبو الفتوح، انتفاء الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي، كلية الحقوق، جامعة دمياط، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد (٦)، ٢٠٢٢م.
٣٥. البرعي، د. أحمد سعد، محمد، د. حمدي، خالد، د. عبد الرحيم محمد، د. عبد الله محمد، الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة - دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مجلة العلوم الشرعية، العدد (٦٥)، ١٤٤٣هـ.
٣٦. حمودي، حمودي بكر، فعل الغير وأثره على أحكام المسؤولية التقصيرية (دراسة مقارنة)، مجلة المنصور، العدد (٣٤)، الناشر: كلية المنصور جامعة، العراق، ديسمبر، ٢٠٢٠م.
٣٧. البرعي، د. أحمد سعد علي، وآخرون، قواعد تسيير الطائرات غير المأهولة في المملكة العربية السعودية وأحكام المسؤولية الناشئة عنها (دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية)، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، الإصدار الواحد والثلاثون، ٢٠٢١م.
٣٨. مؤمن، د. طاهر شوقي، النظام القانوني للطائرات بدون طيار «الدرونز Les Drones»، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، الجزء الأول، السنة الثامنة والخمسون، يوليو ٢٠١٦م.
٣٩. رابعاً: الأنظمة والسوابق القضائية:

٤٠. نظام الطيران المدني، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٤، بتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ، وتم نشره في تاريخ ٢٥/٩/١٤٢٦هـ.
٤١. نظام المعاملات المدنية، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٩١، بتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ، وتم نشره في تاريخ ١/١٢/١٤٤٤هـ.
٤٢. نظام الإثبات، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٣ بتاريخ ٢٦/٥/١٤٤٣هـ، ونشر بتاريخ ٤/٦/١٤٤٣هـ. لَنْ تَنَالُوا الْبِرَّ حَتَّى تُنْفِقُوا مِمَّا تُحِبُّونَ وَمَا تُنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فَإِنَّ اللَّهَ بِهِ عَلِيمٌ ﴿٩٢﴾ لَنْ تَنَالُوا الْبِرَّ حَتَّى تُنْفِقُوا مِمَّا تُحِبُّونَ وَمَا تُنْفِقُوا مِنْ شَيْءٍ فَإِنَّ اللَّهَ بِهِ عَلِيمٌ ﴿٩٢﴾
43. General Authority of Civil Aviation, GACAR PART 101 - UNMANNED BALLOONS, KITES, AMATEUR ROCKETS, MODEL AIRCRAFT, AND UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS, March, 2016.
44. General Authority of Civil Aviation, GACAR PART 107 - OPERATION OF UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS, January 2025.
٤٥. أحكام محكمة النقض المصرية في الطعن مادة (٥٤٠٥)، لسنة ٨٠ق، مدني، جلسة ٢/١٢/٢٠١٨م.

### خامساً: المواقع الإلكترونية:

- Oxford Dictionary, 2023, Drone. Visited on: 23/10/2023. Available on:  
[https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/drone\\_1](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/drone_1).
46. (ICAO) 2023, Remotely piloted aircraft system (RPAS) concept of operation (CONOPS) for international IFR operations. Visited on: 23/10/2023. Available on:  
<https://www.icao.int/safety/UA/Documents/RPAS%20CONOPS.pdf>.

٤٧. موقع الهيئة العامة للطيران المدني، مقالة بعنوان: هيئة الطيران المدني تطلق خدماتها الإلكترونية لتصريح طائرات (الدرونز)، بتاريخ ٢٠١٩/١/١١م.

[https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar\\_sa-](https://www.gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar_sa-)

[gacanews-130119-hf01\\_16600](https://www.gacanews-130119-hf01_16600)

٤٨. موقع الخطوط السعودية، مقالة بعنوان: قواعد ولوائح النقل الجوي، آخر تاريخ للاطلاع ٢٦/١١/٢٠٢٣م.

[https://www.saudia.com/pages/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions/rules-and-regulations-governing-carriage-by-air?sc\\_lang=ar-SA&sc\\_country=SA.](https://www.saudia.com/pages/help/useful-links/legal-and-terms-and-conditions/rules-and-regulations-governing-carriage-by-air?sc_lang=ar-SA&sc_country=SA)

