

ضوابط المسؤولية الجنائية عن جريمة القتل بتقنيات الطائرات المسيرة (دراسة تحليلية مقارنة)

Controls on Criminal Liability for Murder Using Drone Technology -An Analytical Study-

م.د. احمد مازن إبراهيم

دكتوراه في القانون الجنائي

dr.ahmed.mazin90@gmail.com

تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٥/٥/٢٦

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٥/٢/٥

الملخص:

يتناول البحث إشكالية قانونية حديثة تتعلق بإسناد المسؤولية الجنائية عن القتل عبر طائرات مسيرة تُنفذ الجريمة عن بُعد، يناقش التحدي الفلسفي المتمثل في غياب العلاقة المباشرة بين الفاعل والفعل الجرمي، الأمر الذي يستلزم إعادة النظر بمفهوم النية والمسؤولية الفردية ومناقشة الأبعاد التقنية التي تخلق فاعلين متعددين (المبرمج، المشغل، الأمر)، ويُسائل القواعد الكلاسيكية للفاعل والشريك. ويُقارن بين أنظمة قانونية (العراقية، الفرنسية، الأمريكية) في معالجة الفعل التقني وعناصر الجريمة، مع إبراز التفاوت التشريعي، مما يظهر أن القانون التقليدي بحاجة لتحديث فلسفي ومنهجي لمواجهة تطور الجرائم السيبرانية المؤتمنة. ويركز على الحاجة لإعادة تعريف الركن المعنوي ليشمل نية السيطرة التقنية لا الفعل اليدوي فقط، وي طرح تساؤلاً فلسفياً حول حدود الفعل الإجرامي، من يقتل فعلياً؟ الآلة، أم الإنسان الذي أمرها؟ يسلط الضوء على غياب نصوص تشريعية صريحة تنظم الجرائم عبر الوسائط التقنية الحديثة، ويدعو إلى تطوير نظرية موسعة للمسؤولية تعتمد على النتائج المتوقعة من الفعل التقني، كما يختم بتأكيد ضرورة تكييف الفقه الجنائي مع واقع الجريمة المعاصرة لضمان العدالة الفعالة.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية الجنائية، الطائرات المسيرة، جريمة القتل، التقنيات الحديثة.

Abstract:

This research addresses a modern legal problem related to the attribution of criminal liability for killings by drones that carry out crimes remotely. It discusses the philosophical challenge posed by the absence of a direct relationship between the perpetrator and the criminal act, which necessitates a reconsideration of the concept of intent and individual responsibility, as well as a discussion of the technical dimensions that create multiple actors (the programmer, the operator, the commander). It questions the classical rules of the perpetrator and the accomplice. It compares legal systems (Iraqi, French, and American) in their treatment of technical acts and the elements of the crime, highlighting legislative disparities. This



demonstrates that traditional law is in need of philosophical and methodological modernization to address the development of automated cybercrimes. It focuses on the need to redefine the moral element to include the intent of technical control, not just manual action. It raises a philosophical question about the limits of criminal acts: Who actually kills? The machine, or the human who commands it? It highlights the absence of explicit legislative texts regulating crimes committed through modern technological means. It calls for the development of an expanded theory of liability based on the expected consequences of technological action. It concludes by emphasizing the need to adapt criminal jurisprudence to the reality of contemporary crime to ensure effective justice.

Keywords: Criminal liability, drones, murder, modern technologies.

المقدمة

أولاً: موضوع البحث: يمثل موضوع البحث محاولة جادة للتصدي لإشكالية حديثة ومعقدة تتمثل في تحديد الأطر القانونية الحاكمة للمسؤولية الجنائية الناشئة عن استخدام الطائرات المسيّرة في ارتكاب جرائم القتل. فمع تصاعد استعمال هذه الوسائل التقنية في الأعمال العسكرية والأمنية، أصبح من الضروري مساءلة من يقف خلف هذه العمليات سواء أكان فرداً أم مؤسسة.

لا يقتصر موضوع البحث على الجانب التقني فقط، بل يتجاوزه إلى تسليط الضوء على البعد القانوني والأخلاقي لهذه الظاهرة، ذلك أن الطائرات المسيّرة لم تعد أداة تنفيذ تقني للقتل فحسب، بل أضحت وسيلة لتجسيد إرادة القتل عن بعد، الأمر الذي يستلزم دراسة هذه الظاهرة من منظور جنائي بحت، ويستند إلى تحليل معمق لنطاق تطبيق المسؤولية الجنائية على كافة الفاعلين في سلسلة اتخاذ القرار والتنفيذ. ولا يقتصر البحث على النظام القانوني العراقي، بل يقارنه بعدد من الأنظمة القانونية الأخرى لإبراز أوجه التلاقي والاختلاف في المعالجة الجنائية لهذه الظاهرة المستجدة.

ثانياً: أهمية البحث: تبرز أهمية البحث من كونه يتعامل مع موضوع معاصر يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالتطورات التكنولوجية والتحولات الجيوسياسية في العالم. فالطائرات المسيّرة أصبحت أداة رئيسية في تنفيذ العمليات القتالية دون الحاجة إلى وجود مباشر على الأرض، الأمر الذي يخلق فجوة قانونية حادة في تحديد الجهة المسؤولة عن الجريمة. من هنا تتبع أهمية الدراسة القانونية لهذه الجرائم لتوفير ضمانات قانونية تحمي حياة الأفراد وتحفظ حقوقهم في مواجهة الاستعمال غير المشروع للتقنيات الحديثة، كما تتجلى أهمية البحث في كونه يُسهم في إثراء الفقه القانوني العراقي من خلال تعامله مع موضوع لم يُبحث بالشكل الكافي، ويقترح حلولاً قد تُسهم في تطوير التشريعات الوطنية، وتزداد أهمية البحث في ضوء الحاجة المستمرة إلى تكييف القوانين مع المتغيرات التقنية بحيث يظل القانون قادراً على أداء وظيفته في تحقيق العدالة الجنائية.

ثالثاً: مشكلة البحث: تتبع مشكلة البحث من تعقيد الظاهرة محل الدراسة، إذ يصعب أحياناً تحديد من يتحمل المسؤولية الجنائية عن القتل المنفذ بواسطة طائرة مسيرة، فهل المسؤول هو المبرمج الذي أنشأ النظام؟ أم القائد العسكري الذي أمر باستخدامه؟ أم المشغل الذي نفذ الهجوم فعلياً؟ تتشابه هذه الأدوار بطريقة تجعل من الصعب تطبيق القواعد التقليدية للمشاركة الجنائية والمساهمة في الجريمة. كما أن البعد الدولي لاستخدام الطائرات يعقد المشكلة، خصوصاً عندما يتم تنفيذ عمليات في دول أجنبية، وبأوامر من جهات لا تخضع لاختصاص محلي مباشر. وتكمن المعضلة القانونية الكبرى في غياب النصوص الصريحة التي تنظم هذا النوع من الجرائم في أغلب التشريعات، ما يفتح المجال لتفسيرات موسعة قد تُقضي إلى المساس بمبدأ الشرعية الجنائية، من هنا يسعى البحث إلى معالجة هذا الفراغ التشريعي والتطيري على مستوى القانون العراقي والمقارن.

رابعاً: فرضية البحث: يفترض البحث أن الأنظمة الجنائية التقليدية لم تعد كافية لمواجهة جرائم تتم عن بُعد، وبوسائل تقنية عالية مثل الطائرات المسيّرة؛ وعليه فإن القواعد القانونية المتوافرة حالياً رغم قوتها في الجرائم العادية قد تكون قاصرة في ضبط هذا النوع من الجرائم المعقدة؛ لذا يفترض البحث أن تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية الجنائية كالمساهمة الأصلية والتبعية لا يكفي لتحديد المسؤول عن جريمة القتل المرتكبة عن طريق هذه الطائرات، بل لا بد من تطوير معايير جديدة تأخذ بعين الاعتبار التوزيع الحديث للأدوار التقنية والإدارية في هذه الجرائم، كما أن الفرضية تشير إلى وجود تفاوت في مدى تطور المعالجة القانونية في الدول المقارنة، الأمر الذي يسمح باستخلاص نماذج ناجحة يمكن تبنيها، أو تعديلها بما يناسب الإطار القانوني العراقي.

خامساً: صعوبات البحث: تتجلى صعوبات البحث في عدة تحديات جوهرية، أبرزها شح الدراسات القانونية المتخصصة التي تناولت هذه الإشكالية من منظور جنائي خالص، نظراً لحدثة الموضوع وارتباطه أكثر بالأدبيات العسكرية والتقنية، كما أن غياب السوابق القضائية المتعلقة بهذه الجرائم سواء في القضاء العراقي أو المقارن يزيد من صعوبة التحليل النقدي، فضلاً عن ذلك تعدّ صعوبة الوصول إلى معلومات دقيقة حول طبيعة استخدام الطائرات المسيّرة في العمليات الفعلية من العقبات الكبرى أمام الباحث، نظراً لسرية هذه العمليات غالباً. ومن التحديات أيضاً صعوبة الحصول على مواقف تشريعية واضحة أو مشاريع قوانين تتناول الموضوع في البيئة القانونية العراقية، يضاف إلى ذلك التحدي النظري في تكييف الأفعال ضمن مفاهيم المسؤولية الجنائية التقليدية بما يتناسب مع تعقيد الجرائم التكنولوجية الحديثة.

سادساً: الدراسات السابقة:

١. دراسة: (المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة) سنة ٢٠٢٤ (١)، تناولت المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة في التشريع المصري، وأكدت على أن الجرائم التي قد ترتكبها الطائرات المسيّرة شديدة الخطورة، وتقتضي معالجتها تشريعياً، وتنظيمها قانوناً بقواعد خاصة مغايرة عن القواعد العامة التي لا تصلح لمواجهة هذه الجرائم وآثارها. ونادت الدراسة المشرع المصري بإصدار قانون خاص



لتنظيم هذه الجرائم في مصر، ومحاولة وضع حدود لطبيعة المسؤولية الجنائية عنها، وتحديد المسؤولين عن هذه الجرائم.

٢. **دراسة:** (النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي)، سنة ٢٠٢٤ (٢). هدفت إلى دراسة النظام القانوني للطائرات المسيّرة وفقاً لقواعد القانون الدولي في وقت السلم والحرب. وخلص البحث إلى عدم وجود نظام قانوني خاص بالطائرات بدون طيار، وبالتالي ينطبق عليها النظام الذي يحكم الطائرات المأهولة، والذي تنظمه اتفاقات الطيران المدني، كما ينطبق عليها النظام الذي يحكم أساليب الحرب ووسائلها. وإن الحاجة ملحة لوضع قواعد خاصة بتنظيم الطائرات المسيّرة، وأنه لا بد من التعاون بين الدول لإصدار تشريعات ولوائح تعالج استخدام هذه الطائرات في الأجواء الوطنية والإقليمية.

٣. **دراسة:** (المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة) سنة ٢٠٢٢ (٣). تناولت تعريف الطائرات المسيّرة، وما تثيره من مشاكل قانونية لاسيما المتعلقة بجرائم القتل، ومن ثم المسؤولية الجنائية المترتبة عنها في نطاق القانون العراقي، وانتهت إلى أن استخدام هذه الطائرات أثار العديد من الإشكالات القانونية في غياب التنظيم القانوني لها، وأن قانون العقوبات العراقي جاء خالياً من أية نصوص تعالج جرائم القتل التي تُرتكب من قبل الطائرات المسيّرة؛ لكونها من قبيل التقنيات الحديثة التي لم تُعالج بعد في معظم النظم القانونية.

٤. **دراسة:** (المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار) سنة ٢٠٢٠ (٤)، حيث تناولت هذه الدراسة المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن استخدام الطائرات الدرون، في القوانين الداخلية والقانون الدولي. وقد انتهت الدراسة إلى بعض الاستنتاجات والتوصيات، منها ضرورة سنّ نصوص قانونية خاصة على الصعيد الوطني تحدد ضوابط استخدام هذه الطائرات، وما يترتب عليها من أثار قانونية عند استخدامها، وعدم ترك الموضوع للاجتهاد الفقهي أو القياس، كما أوصت بوضع اتفاقية دولية تُنظّم استخدام هذه الطائرات في المجالات العسكرية والمدنية.

٥. أما هذه الدراسة فستعمل من حيث انتهت الدراسات السابقة محاولة استجماع المفاهيم التي اشارت اليها الدراسات السابقة على نحو يركز على مسؤولية الطائرات في جريمة بعينها وهي القتل، فضلاً عن مناقشة نظام عمل هذه الطائرات وتحديد المسؤول عنها (المصنع، المنتج، المبرمج، المتحكم) فضلاً عن مناقشة الوضع في التشريع العراقي وبعض القوانين المقارنة ومحاولة طرح مقترحات قد تسعف في تغطية جرائم القتل المرتكبة بواسطة هذه الطائرات.

سابعاً: خطة البحث: يقوم البحث على خطة منهجية مكونة من ثلاثة مباحث تستند إلى التحليل القانوني المقارن والنقدي. الأول يُعنى بتحديد الإطار النظري للطائرات المسيّرة وأنواعها. أما المبحث الثاني، فيكون في تأصيل الطبيعة القانونية لجرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيّرة وأركانها، وذلك في مطلبين، الأول: في الطبيعة القانونية لجرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيّرة. أما المطلب الثاني، فيكون في أركان جرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيّرة. ثم يأتي المبحث الثالث، الذي سنحاول فيه رسم ملامح

المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، وذلك في مطلبين، الأول: في طبيعة المسؤولية الجنائية الفردية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة وتحدياتها. والثاني: في طبيعة المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة والخلاف فيها. ثم نختم الخطة بخلاصة تتضمن أهم النتائج والتوصيات التي توصل إليها البحث.

المبحث الأول: الإطار النظري للطائرات المسييرة وأنواعها

تشكل الطائرات المسييرة (Drones) اليوم إحدى أبرز تقنيات العصر الحديث بعدما تطورت من وسائل بسيطة للاستطلاع إلى منظومات متقدمة متعددة الوظائف والأغراض. وأدت هذه الطفرة التكنولوجية إلى تحول جوهري في كيفية فهم أدوار هذه الطائرات سواء في الاستخدامات المدنية أو العسكرية أو حتى الاعمال الجرمية لاسيما القتل. من هنا تبرز الحاجة إلى بناء إطار نظري واضح يُحدد ماهية الطائرات المسييرة.

تتنوع الطائرات المسييرة من حيث الحجم والقدرة التقنية والاستخدامات، وإدراك هذه الأنواع ليس أمراً فنياً محضاً بل يرتبط بشكل وثيق بتحديد طبيعة الأفعال القانونية التي يمكن نسبتها إليها، خصوصاً في حال استخدامها كأدوات لتنفيذ عمليات القتل أو الاعتداءات المنظمة. لذلك فإن هذا المبحث يهدف إلى استعراض البنية المفاهيمية للطائرات المسييرة، وتحليل تصنيفاتها، بما يمهد لفهم دقيق لدورها القانوني والجنائي في الجرائم الحديثة، وسنبحث ذلك في المطلبين الآتيين.

المطلب الأول: تعريف الطائرات المسييرة

تختلف تسميات الطائرات المسييرة بين الأشخاص والجهات المختلفة، ولم يتوصل إلى اتفاق دولي بشأن تسمية موحدة لها، ولذلك يلجأ الخبراء إلى تعريفها من خلال مكوناتها وخصائصها. هذه الطائرات تعمل عن بُعد ولا تحتوي على طيار أو طاقم بشري داخلها، كما أنها مجهزة بأنظمة لجمع المعلومات ومواصفات أخرى^(٥)، وسنبحث ذلك تباعاً.

تتعدد التسميات للطائرات بدون طيار، حيث تعرف باللغة الأنجلوسكسونية باسم "درونز" (Drones)، وهو مصطلح انتشر في الأدبيات الفرنسية لاحقاً^(٦)، بينما يُستخدم في الإنجليزية بشكل أكبر لوصف الطائرات ذات الاستخدام العسكري "الدرون" (Drone)، والتي تُوظف في مهام مثل التدريب والمراقبة^(٧).

يُشار إلى الطائرات بدون طيار كذلك باسم أنظمة الطائرات بدون قيادة (Unmanned Aircraft Systems) أو اختصاراً (UAS)، وهو تعريف وضعته منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). هذا التعريف يشير إلى أنظمة تتألف من طائرة مُدارة عن بُعد دون تواجد طاقم بشري على متنها، وتعمل من خلال محطة تحكم أرضية وروابط اتصالات بين العناصر المختلفة^(٨). وتسمى في بريطانيا بأنظمة الطائرات الموجهة عن بُعد (Remotely Piloted Aircraft Systems) واختصاراً (RPAS)، وهي تشمل الطائرة والأدوات النظامية اللازمة للتحكم في الطيران. الفقه البريطاني يقر أن هناك أنواعاً من



الطائرات بلا طيار يمكن استخدامها في الأغراض المدنية والعسكرية، وتصفها بأنها طائرات ذات تحكم عن بُعد، ويُديرها شخص عن بعد^(٩).

وفي فرنسا تسمى بمصطلح (aéronefs télépiloté) للإشارة إلى الطائرات التي تُدار عن بُعد دون وجود طيار على متنها. وقد اعتمدت الهيئة التنظيمية للطيران المدني الفرنسي هذا المصطلح في قرارات أصدرت في أبريل ٢٠١٢، ثم ألغت هذه القرارات في ديسمبر ٢٠١٥، مبينة تنظيم استخدام المجال الجوي بواسطة الطائرات التي تطير بلا شخص داخلها^(١٠).

في المجال القانوني، لم يصل الفقه القانوني إلى تعريف موحد للطائرات المسييرة. ومن هنا ظهرت محاولات متعددة لوصف مكوناتها وخصائصها، مثل اعتمادها على التكنولوجيا واستبعاد الطاقم البشري، واستقلاليته في العمل. بناءً على ذلك برزت عدة تعريفات فقهية، كالتعريف الذي يعتبرها مركبة جوية مجهزة ذاتيًا للملاحة الجوية عبر التحكم عن بعد^(١١) بدون طاقم بشري onboard، وتعتمد على الديناميكية الهوائية لرفع المركبة في الهواء. تم وصفها أيضًا كنظام موجه للمركبات الهوائية يخضع للتحكم عن بعد، بحيث يتم ضبط أدائها إما بإرسال أوامر مباشرة لها أو عبر برامج مسبقة لتنفيذ مهام محددة باستخدام حاسبات الطائرة^(١٢)، ويمكن التحكم في الطائرة بالطريقتين معاً^(١٣)، كما أطلق عليها "سلاح المستقبل الأكيد" عند استخدامها في المهام العسكرية. وأيضًا عُرفت بذكور النحل، نسبةً إلى الصوت الذي تصدره أثناء الطيران^(١٤). يضاف إلى ذلك تعريفات تشير إلى الطائرة كجهاز يتمتع بقدرة القيادة الذاتية عن بُعد، مزودة بكاميرات تصوير وأجهزة استشعار ومعدات اتصالات بالإضافة إلى أسلحة متطورة^(١٥). تعريف آخر يصفها بأنها طائرة يتم تشغيلها والتحكم فيها من قبل شخص موجود على الأرض.

وفي إطار التشريعات، يعرف القانون المصري رقم ٢١٦ لسنة ٢٠١٧ الطائرات بدون طيار باعتبارها أي جسم قادر على الطيران دون طيار، يعمل دون اتصال بأجهزة خارجية باستخدام التقنيات المتاحة^(١٦)، بغض النظر عن شكلها أو حجمها، مع إمكانية تزويدها بحمولات إضافية تشكل تهديدًا للأمن القومي. أما لوائح سلامة الطيران في السعودية فتصفها بأنها طائرة تعمل دون تدخل بشري من داخل أو على متن الطائرة. وفي الإمارات، يعتبر القانون ٢٠٢٢/٢٦ أي آلة أو مركبة مشابهة يمكنها الطيران بدون قائد على متنها^(١٧)، تُدار عن بعد أو بشكل ذاتي لأغراض مدنية^(١٨).

وبناءً على ما سبق يمكن للباحث تعريف الطائرات المسييرة بأنها نوع من الطائرات لا يحمل مشغلًا بشريًا داخلها وتُدار عن بعد، وتتميز بتعدد الاستخدامات.

المطلب الثاني: أنواع الطائرات المسييرة

الطائرات المسييرة تُستخدم لأغراض متعددة، وقسمها الخبراء بناءً على عدة معايير مثل الاستخدام والقيادة والارتفاع وسنوضح ذلك تباعاً.

أولاً: أنواع الطائرات المسييرة بحسب الاستخدام: وتصنف إلى عدة أصناف وكالاتي:

١. **طائرات للتسلية:** هذه الطائرات هي للاستخدام الشخصي من قبل الهواة للمتعة والمنافسات الترفيهية. لا تتطلب بنية تحتية رسمية ولا تحتاج إلى تدريب خاص للتشغيل، وتكلفتها عادة ما تكون بضع مئات من الدولارات^(١٩).

٢. طائرات للاستخدام المدني: تُستخدم من قبل الدولة في وظائف مدنية، مثل حماية البنية التحتية والأمن العام والدفاع المدني والبيئة، بالإضافة إلى مراقبة خطوط الكهرباء والغاز والعمل في الأنشطة الزراعية والحفاظ على الحياة البرية، بهدف تحسين الخدمات العامة والحفاظ على الأمن القومي^(٢٠).

٣. طائرات للاستخدام العسكري: تُستخدم في المهام العسكرية، وتحتاج إلى بنية تحتية عسكرية مناسبة. لا يسمح بتشغيلها إلا من قبل الجهات المختصة، وتُستخدم لتوجيه ضربات جوية في العمليات العسكرية الخارجية. يمكن أن تصل إلى ارتفاع ١٥٢٤٠ مترًا، وتبقى في الجو لمدة تصل إلى ٤٥ ساعة^(٢١).

ثانياً: أنواع الطائرات المسيرة بحسب طريقة القيادة: ويصنف هذا النوع الى صنفين هما:

١. الطائرات المسيرة مباشرة من الأرض: تُعتبر الجيل الأول من الطائرات المسيرة التي يمكن أن تتعرض للتشويش واختراق برامج القيادة^(٢٢).

٢. الطائرات المسيرة ذاتية الحركة الإلكترونية: تُحرك بواسطة برامج إلكترونية معدة مسبقاً، مما يتيح تغيير مسار الطائرة واتجاهها^(٢٣).

ثالثاً: الطائرات المسيرة بحسب الارتفاع: وهذا النوع معيار التصنيف فيه يكون على أساس القدرة على الارتفاع وكالاتي:

١. طائرات منخفضة الارتفاع: تحلق على ارتفاع لا يتجاوز ألف متر، مثل طائرات درانوموني وبونتينر^(٢٤).

٢. طائرات متوسطة الارتفاع: تُستخدم غالباً في الملاحاة الجوية المدنية والعسكرية، وتتنافس مثيلاتها المأهولة المدنية، حيث تحلق بين ألف وألفي متر مثل طائرات من فئة MALE^(٢٥).

٣. طائرات عالية الارتفاع: تستطيع التحليق على ارتفاع يتجاوز ثلاثين كيلو متراً، وتعمل لوقت طويل كمنصات ثابتة. تُستخدم بشكل رئيسي لأغراض عسكرية وتتطلب مطارات ومجالات ملاحاة جوية^(٢٦).

المبحث الثاني: تأصيل الطبيعة القانونية لجرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيرة وأركانها

مع تطور وسائل ارتكاب الجرائم نتيجة التطور التكنولوجي برزت الطائرات المسيرة كوسيلة فعالة لتنفيذ جرائم القتل بطريقة بعيدة عن الأطر التقليدية للفعل الإجرامي، وهذا التغير أثار تساؤلات عميقة حول كيفية تأصيل الطبيعة القانونية لهذه الجرائم ضمن النظام الجنائي القائم، إذ أن استخدام الطائرات المسيرة يفرض إعادة النظر في مفاهيم الفاعل والوسيلة وعلاقة السببية بين الفعل والنتيجة^(٢٧).

وتتمثل أهمية هذا المبحث في بيان تكييف طبيعة جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة من منظور قانوني، مع تحليل مدى انطباق الأركان الأساسية للجريمة (الركن المادي، المعنوي، والشرعي) عليها، كما يناقش هذا المبحث الفوارق الدقيقة بين القتل التقليدي والقتل عبر الوسائل التكنولوجية الحديثة، وضرورة تطوير الأطر القانونية بما يتلاءم مع هذه الظواهر الجديدة، وذلك بهدف وضع أساس فقهي دقيق يمكن للقضاء والفقه أن يستندا إليه عند معالجة هذا النوع المستحدث من الجرائم، وذلك في المطالبين الآتيين.



المطلب الأول: الطبيعة القانونية لجرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيّرة

تعرض الفقه كثيراً لمناقشة الطبيعة القانونية لجريمة القتل بواسطة الطائرات المسيّرة، وذهب في ذلك مذاهب تجلت في عدة جوانب بحسب المنطلق الذي ينظر من خلاله. سنتناول ما تعرض له الفقه من خلال ما يلي:

أولاً: الجريمة بين الوسيط التكنولوجي والمسؤولية الجنائية: الطائرات المسيّرة تغيّر مفهوم الفعل الجرمي كما عرفه الفقه الجنائي الكلاسيكي. فهي تقدم نموذجاً جديداً للجريمة، حيث يتم فصل الجاني عن مكان الجريمة، ويُنفذ الفعل بواسطة وسيط غير بشري يتحكم به الإنسان عن بعد. وهذا يطرح عدة تساؤلات جوهرية هل تتحقق الجريمة عندما لا يكون الجاني موجوداً مادياً؟ كيف تُعرّف الفعل الجرمي في وجود وسيط تقني غير عاقل؟ هل الطائرة أداة، أم امتداد لذراع الجاني؟ الفقه الجنائي الكلاسيكي يفترض اتصالاً مباشراً بين الفاعل والنتيجة وهو ما لم يعد قائماً، وهنا يتوجب علينا تطوير نظرية الفعل غير المباشر عبر الوسيط الذكي^(٢٨).

ثانياً: الطائرة أداة جريمة أم شريك؟

تحتل الطائرات المسيّرة موقعاً فريداً في هذا التحليل من عدة جوانب، أولها: كأداة قتل: تعامل مثل السلاح الناري أو السكين، يستخدمها الفاعل لإحداث النتيجة الإجرامية. ثانيها: كوسيط تقني ذكي: إذ في بعض الحالات، خاصة مع البرمجة الذاتية أو الذكاء الاصطناعي، تتحرك الطائرة بشكل مستقل وفقاً لأوامر مسبقة، مما يُعقّد العلاقة السببية ويثير تساؤلات حول "التحكم والسيطرة"^(٢٩). ومن هنا يُطرح مفهوم السيطرة الفعلية على الجريمة، وهو معيار بديل لتحديد المسؤولية الجنائية في حال تباين الأدوار (المشغل، المبرمج، الأمر).

ثالثاً: جريمة قتل أم شكل جديد للقتل؟

رغم أن النتيجة (وفاة المجني عليه) واحدة، إلا أن الوسيلة تفرض تكييفاً قانونياً خاصاً، يتمثل بعدة صور، أولها: جريمة (قتل عمد مباشر)، إذا ثبت أن شخصاً ما شغل الطائرة بقصد قتل الضحية تحديداً. فهذا يندرج تحت القتل العمد التقليدي. وثانيها: جريمة (قتل عمد بواسطة وسيط تقني). هنا يتم القتل عن طريق طائرة يتم التحكم بها عن بعد، مع وضوح نية القتل، لكن دون تماس مادي مباشر. وتكون الطائرة امتداداً لإرادة الفاعل. والصورة الثالثة: جريمة (قتل غير عمدي أو بالإهمال)، في حال استخدام الطائرة دون نية واضحة للقتل، ولكن بإهمال جسيم، كاستهداف منطقة مدنية، يمكن تكييف الفعل كقتل بالخطأ أو بالإهمال^(٣٠).

رابعاً: موقع الجريمة واختصاص القضاء العابر للحدود: تنفيذ الجريمة عبر طائرة مسيّرة غالباً ما يتم من خارج إقليم الدولة التي تُرتكب فيها الجريمة، وهذا يثير مسألة الاختصاص الإقليمي للقضاء من حيث مكان تشغيل الطائرة أم مكان سقوط القذيفة، أم مكان إقامة الضحية أو الجاني؟

في القانون العراقي -مثلاً- تنص المادة ٦ من قانون العقوبات على اختصاص القضاء العراقي في حال وقوع أي جزء من الجريمة داخل الإقليم، وهو ما يمكن استغلاله لتوسيع الصلاحية في هذا النوع من القضايا.

لقد تبين مما تقدم أن الطبيعة القانونية لجريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة تخرج عن الإطار الكلاسيكي للجريمة، وتستدعي إعادة تعريف المفاهيم الأساسية في القانون الجنائي، مثل الفاعل، الفعل، الوسيلة، والنتيجة. كما يجب أن يتطور القانون ليوكب هذا النمط الحديث من الجرائم، ليس من خلال سنّ قوانين خاصة فحسب، بل أيضاً من خلال إعادة تأطير فلسفة التجريم ذاتها في عصر الذكاء الاصطناعي والسيطرة الرقمية.

المطلب الثاني: أركان جرائم القتل المرتكبة بالطائرات المسيرة

تعد أركان الجريمة الجنائية الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية، ولا يكتمل توصيف الفعل بوصفه جريمة إلا بتوافرها كاملة. وتزداد أهمية تحليل الأركان في جرائم القتل المرتكبة عبر الطائرات المسيرة، نظراً لما تطرحه من تحديات في فهم الفعل المادي وعلاقة الفاعل بالنتيجة. ففي هذا النوع من الجرائم، تتداخل الأفعال التقنية مع الإرادة الإجرامية، مما يقتضي إعادة النظر في كيفية انطباق كل ركن من أركان الجريمة التقليدية^(٣١). وسيتناول هذا المطلب تفصيلاً الركن المادي في ظل الوساطة التقنية، والركن المعنوي في ضوء النية الإجرامية عبر أنظمة التشغيل عن بُعد، بالإضافة إلى الركن الشرعي الذي يحدد مدى ملائمة النصوص الجنائية الحالية لهذا النمط المستحدث من الجرائم. وإن بيان هذه الأركان وتحليلها يعد خطوة أساسية لفهم الإطار الجنائي الحاكم لاستخدام الطائرات المسيرة كأداة للقتل. ولاستكمال منظومة التأصيل القانوني المتكاملة لهذه الظاهرة، سنبحث أركان هذه الجريمة على المنوال التالي:

أولاً: الركن المادي: ويتكون من العناصر الأساسية، نبينها تباعاً من حيث توافرها في الجريمة محل البحث:

١. **السلوك الإجرامي:** في الجرائم التقليدية، يتمثل الركن المادي في الفعل الملموس الذي يؤدي إلى النتيجة الإجرامية (الوفاة). أما في جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة، فإن الفعل المادي لا يُباشر جسدياً بل يتم عن طريق تقنية تحكم عن بُعد، قد يكون من آلاف الكيلومترات ويأخذ عدة أشكال، أولها إطلاق صاروخ أو قذيفة من طائرة بدون طيار تجاه الضحية. ثانيها برمجة الطائرة لاستهداف أشخاص أو أماكن معينة. ثالثها تحريك الطائرة يدوياً عبر جهاز تحكم نحو تنفيذ فعل القتل. ويشير هذا الفعل إشكالية جوهرية من حيث مدى اعتبار الضغط على زر لإطلاق قذيفة فعلاً كافياً لتكوين الركن المادي؟ وفي معرض الجواب على ذلك نقول: نعم يمكن ذلك، إلا أن الأمر لا يكون إلا بشرط توافر العلاقة السببية بين هذا التصرف ووقوع الوفاة^(٣٢).

٢. **النتيجة الإجرامية:** وهي وفاة الضحية كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة للفعل في جرائم الدرونز، قد تكون الوفاة آنية أو لاحقة لانفجار أو إطلاق نار من الطائرة، لكنها تبقى نتيجة محسوسة يتحقق بها الركن المادي.

٣. **العلاقة السببية:** تكمن أهمية العلاقة السببية هنا في التمييز بين فعل من نفذ القتل عن بُعد (المشغل)، وفعل من برمج الطائرة أو وضع الخطة (المهندس/القائد). وينبغي للقاضي الجنائي أن يُثبت هذه العلاقة من خلال القرائن الفنية، مثل سجلات تحكم الطائرة وأنظمة التتبع والتسجيل، والاتصالات بين الفاعلين^(٣٣).



ثانيًا: الركن المعنوي: بشكل عام، ينقسم الركن المعنوي في جرائم القتل إلى القصد الجنائي العام، والذي يعني توافر إرادة ارتكاب الفعل مع العلم بنتيجته، أي هل كان الجاني يعلم أن فعله سيؤدي إلى قتل؟ وفي حالة الطائرات المسيّرة لا يُشترط الوجود المادي في مسرح الجريمة لكن يُشترط أن تكون هناك نية واعية ومُحددة لاستهداف شخص معين أو مجموعة. والقصد الجنائي الخاص (النية الخاصة). وفي القتل العمد يجب أن يُثبت أن الجاني قصد إزهاق روح الضحية تحديدًا، وليس مجرد إحداث أذى، وإن التحقيق في هذه النية يتم من خلال أوامر التشغيل الصادرة، وتكرار المحاولات للاستهداف، واستخدام طائرة موجهة بشكل دقيق لا يترك مجالًا للخطأ^(٣٤).

ونشير هنا إلى أن الدافع من أدوات فهم القصد، رغم أن القانون لا يشترط إثبات الدافع، إلا أنه يُستخدم لفهم السياق، خاصةً في الجرائم المعقدة، والدوافع قد تكون سياسية أو عسكرية أو انتقامية أو حتى اقتصادية، لاسيما إذا استخدمت الطائرة من قبل ميليشيا أو طرف غير حكومي.

ثالثًا: الركن الشرعي: في ظل الصمت التشريعي تبرز الضرورة إلى تكييف النص لاسيما في العراق؛ إذ تنص المادة ٤١٠ من قانون العقوبات على عقوبة القتل العمد، لكن لم يرد فيها ما يتعلق بالوسائل التقنية أو غير التقليدية، لذا إن فالركن الشرعي يُبنى على قاعدة (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص)، لكن أيضاً، الفقه يجيز القياس والتفسير التوسعي في الحالات غير التقليدية، كما في حالات الجرائم الإلكترونية، ومع ذلك يظل غياب النص الصريح تحدياً يفرض على القضاء تكييفاً جديداً، من حيث التعامل مع الطائرة كأداة قتل تشبه السكين أو السلاح، ومدى اعتبار مشغلها فاعلاً أم شريكاً، فضلاً عن مدى اتساع مفهوم السلوك الإجرامي ليشمل التحكم عن بعد^(٣٥).

المبحث الثالث: ملامح المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة

في ظل الثورة التكنولوجية الراهنة، تحوّلت الطائرات المسيّرة من مجرد أدوات استخبارات ومراقبة إلى وسيلة فاعلة لتنفيذ عمليات القتل الممنهج والدقيق عن بعد، هذه الطفرة خلقت تحدياً بالغاً للنظام القانوني الجنائي، لا من حيث توصيف الفعل الجرمي فحسب، بل من حيث الطبيعة القانونية للمسؤولية نفسها، فالمسؤولية الجنائية التي تأسست تقليدياً على أفعال بشرية مباشرة، أصبحت تُجابه بفعل تقني آلي، منفصل زمنياً ومكانياً عن صاحبه فكيف تُفهم هذه المسؤولية في هذا السياق؟ وهل يمكن تحميل الإنسان مسؤولية جنائية عن فعل ارتكب عبر أداة تكنولوجية تتفصل عنه مادياً؟ فضلاً عما إذا ما كان المتحكم بالطائرة مؤسسة معينة أو شخصاً معنوياً تحكم بها على نحو حقق بواسطتها جريمة القتل. وسنناقش طبيعة كلا النوعين من المسؤولية الجنائية في مطلب مستقل.

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية الجنائية الفردية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة وتحدياتها
لا يخفى أن قواعد المسؤولية الجنائية التقليدية لا تكفي لتفسير ملاسبات إسناد المسؤولية عن الجرائم التي ترتكب عبر الطائرات المسيّرة، وذلك يرجع إلى الطبيعة الخاصة التي تتسم بها هذه الأنماط الإجرامية، ومرجع ذلك إلى عدة أمور، لعل أهمها من حيث اعتبار المسؤولية الجنائية ظاهرة قانونية لا بد

من توافرها بالشكل الصحيح كي يصح الاسناد. كذلك الدور الذي تلعبه التكنولوجيا في هذه القواعد فتغير الكثير من معانيها أو تخرج عن نطاقها أحياناً. ونبين كلا الأمرين كالتالي:

أولاً: المسؤولية الجنائية كظاهرة قانونية: تتمثل المسؤولية هنا بجانبين، الأول: المسؤولية الجنائية بوصفها رابطة قانونية شخصية، إذ أن المسؤولية الجنائية في أصلها رابطة قانونية تنشأ بين الفرد والدولة نتيجة انتهاكه لقاعدة جنائية تُجرّم فعلاً معيناً، هذه الرابطة تنبني على افتراض شخصية الفعل، أي أن من يرتكب الجريمة هو شخص طبيعي مسؤول أمام القانون عن أفعاله الإرادية، لكن استخدام الوسائل التكنولوجية يضعف من وضوح هذه الرابطة ويجعل من الصعب ربط النتيجة (القتل) بالفعل الإنساني المباشر^(٣٦).

أما الجانب الآخر، فيُظهر الطبيعة القانونية كعلاقة محكومة بمبدأ الشرعية، ذلك أن المسؤولية الجنائية تُبنى على مبدأ (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص)، مما يتطلب أن يكون السلوك المعاقب عليه محدداً بنصوص قانونية واضحة. وفي سياق استخدام الطائرات المسيّرة يتم البحث حول مدى دخل القتل بواسطتها ضمن المفاهيم التقليدية للنصوص القائمة، أم أن الحاجة باتت ملحة لإعادة تعريف الأنماط الجرمية وفق وسائل التنفيذ الحديثة.

برأينا نحتاج الى الاثنين معاً، فلا غنى عن المفاهيم التقليدية للنصوص القائمة، لكن ينبغي تحديثها على نحو يتضمن الوسائل التقنية الحديثة وقيام المسؤولية على وفق معاييرها.

ثانياً: مساهمة التكنولوجيا في إعادة تشكيل المسؤولية: هذه الطبيعة غير التقليدية للمسؤولية الناتجة عن الأفعال التقنية، إذ تختلف الطبيعة القانونية للمسؤولية في الجرائم التقنية عنها في الجرائم التقليدية؛ فلم يعد الفعل محل المؤاخذه يُرتكب بيد الجاني، بل عبر وسائط متعددة ومعقدة، مما يحوّل المسؤولية من نموذجها الكلاسيكي (الفردية المباشر) إلى نمط جديد هو (المسؤولية التكنولوجية المركبة) وهي مسؤولية قد تتوزع بين عدة أطراف من مخطط ومبرمج ومستخدم وأمر^(٣٧).

فضلاً عن ذلك، حالة التوتر بين الطابع الشخصي للمسؤولية والطابع اللامركزي للفعل، ذلك أن القانون الجنائي يفترض مسؤولية فردية تقوم على التمييز بين الفاعل والشريك والمحرّض، إلا أن القتل بواسطة طائرة مسيرة يفتح الباب أمام مفهوم (التنفيذ الموزّع)، إذ لا يُعرف بدقة من الذي ارتكب الجريمة بالفعل، مما يستدعي تحولاً في الفهم القانوني للمسؤولية من الفرد إلى الفعل المشترك^(٣٨).

ظهر لنا مما تقدم أن المسؤولية الجنائية الناتجة عن القتل بالطائرات المسيّرة تُمثل تحولاً عميقاً في الطبيعة القانونية للمساءلة الجنائية، حيث أصبحت تتصف بالتعدد واللامركزية والغموض الوظيفي، ولم يعد الفاعل هو من يباشر القتل، بل من يُشغّل منظومة تؤدي إليه. وهذه المعادلة تفرض على الفقه الجنائي أن يتحول من تصويره التقليدي للشخص والنية، إلى تصور جديد أكثر مرونة يُعطي الأولوية للأثر القانوني والوظيفي للفعل بصرف النظر عن الوسيط المستخدم.



وعن موقف القانون العراقي نجده يتمسك بطابعه التقليدي الذي يقوم على مبدأ الفعل الشخصي. ومع عدم وجود نصوص صريحة تتناول المسؤولية عن الجرائم المرتكبة عبر أدوات غير بشرية، تظل طبيعة المسؤولية الجنائية محددة بموجب اجتهادات قضائية قد تختلف في فهمها لماهية المشاركة أو التحريض في هذا النوع من الجرائم، تقريباً. على عكس ما نجده في القانون الفرنسي الذي يعتمد على تطور فكري أكثر مرونة، حيث تم إدخال مفاهيم جديدة كـ (المسؤولية الجنائية القانونية للأشخاص المعنوية والمساهمة غير المباشرة)، مما يسمح بالتعامل مع الجرائم التي تُرتكب من خلال أدوات غير تقليدية مع الحفاظ على الطابع القانوني الشخصي للمساءلة.

وعن تحديات الطبيعة القانونية الحديثة للمسؤولية الجنائية، يتجلى لنا بما تقدم من بسط للطبيعة الخاصة للمسؤولية الجنائية، أن التعامل مع هذه المسؤولية يواجه جملة تحيات لاسيما على الصعيد العملي، نتناولها تباعاً فيما يلي:

أولاً: غياب الأطر التشريعية الحديثة: إن أغلب التشريعات الجنائية ومنها العراقية لم تواكب التحول التقني، وخاصة في مجال المسؤولية الجنائية، مما يضع القضاء أمام فراغ تشريعي يُجبره على تطبيق مفاهيم تقليدية على وقائع حديثة، وهو ما قد يُحدث نوعاً من التكيف القسري غير العادل، وينطبق ذلك تماماً على موضوع المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة تقنيات الطائرات المسيرة^(٣٩).

ثانياً: تجاوز المفهوم التقليدي للفاعل: إذ نجد في الجرائم المرتكبة عبر الطائرات المسيرة، تتفكك الصورة النمطية للفاعل بوصفه شخصاً موجوداً في مكان الجريمة، وتبرز الحاجة إلى إعادة تعريف الفاعل بوصفه من يمتلك القدرة على التحكم عن بعد في النتيجة ولو عبر وسائط تكنولوجية.

ثالثاً: الطبيعة ممتدة خارج الحدود الوطنية، أو ما اصطلح على تسميتها (الطبيعة غير الوطنية للمسؤولية)، ذلك أن الطائرات المسيرة يمكن التحكم بها من خارج الحدود، مما يفرض طبيعة قانونية جديدة للمسؤولية ترتبط بالقانون الدولي، وتتطلب أن يكون للمسؤولية طابعاً دولياً مشتركاً يتجاوز مفاهيم الاختصاص الجنائي المحلي، الأمر الذي يستلزم مدى تحقق المسؤولية خارج الحدود الإقليمية، وتسليم المجرم والمعاهدات الدولية الخاصة بذلك^(٤٠).

المطلب الثاني:

طبيعة المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، وعقوباتها
لقد أشرنا في ما سبق إلى إمكانية قيام المسؤولية الجنائية عن الجرائم التي ترتكبها الطائرة المسيرة، سواء الجرائم في قانون العقوبات أو في أي قانون خاص آخر، مثل العقوبات التي تفرضها القواعد المنظمة للطيران المدني أو غيرها. وفي هذا السياق يثار السؤال حول من يتحمل المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة؟ هل الشخص الطبيعي فقط؟ أم من الممكن مساءلة الشخص المعنوي عن ذلك أيضاً؟

ولا شك أن مسؤولية الشخص المعنوي محل خلاف على مستوى الفقه والتشريع، إذ يعتقد البعض عدم إمكانية مساءلة الشخص المعنوي جنائياً، ومن ثم عدم إمكانية مساءلة الشخص المعنوي عن جرائم

القتل بالطائرات المسييرة، وهناك من يرى عكس ذلك. وإذا أمكن ذلك لاسيما في ظل ازدياد جرائم الطائرات المسييرة وارتفاع معدلات المخاطر التي تتسبب فيه، فما هي العقوبات التي تقرر لهذه الكيانات عن هذه الجرائم؟ سنبحث الجهود هنا بحثاً عن إجابة التساؤلات أعلاه من خلال طرحنا مواطن الخلاف الفقهي في ذلك، فضلاً عن تناول واقع العقوبات التي يمكن فرضها على تلك الكيانات.

أولاً: الخلاف الفقهي حول مسؤولية الأشخاص المعنوية الجنائية: يُعرف الشخص المعنوي بأنه مجموعة من الأفراد أو الأموال التي يمنح لها القانون الشخصية القانونية ككيان مستقل لتحقيق أهداف محددة، ويُعتبر هذا الشخص المعنوي في حقوقه وواجباته مشابهاً للشخص الطبيعي، فهو يمثل تكتلاً معترفاً به قانوناً، ويتمتع بشخصية معنوية مستقلة، تكون له إرادة خاصة ومصلحة تختلف عن إرادة الأفراد المكونين له^(٤١)، إلا أن المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية هي مسألة أثارت العديد من النقاشات الفقهية، وكان ثمة مذهبين بين المعارض والموافق.

الرأي الأول: المعارضين لفكرة المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية: يعارض بعض الفقهاء فكرة المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية استناداً إلى تعارضها مع مبدأ شخصية العقوبة، الذي يقتضي أن تكون العقوبة مفروضة على الأفراد فقط^(٤٢)، وأن الشخص المعنوي قائم على فكرة الافتراض والمجاز التي لا أساس له من الواقع، ومن ثم فهو يفقد الأهلية القانونية للمسائلة والعقاب^(٤٣)، بالإضافة إلى صعوبة تطبيق العقوبات على الشخص المعنوي^(٤٤)، فالشخص الطبيعي وحده هو الذي يكون محلاً للمسائلة الجنائية وتحمل عقوبتها.

الرأي الثاني: الرأي المؤيد للمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية: في المقابل للرأي السابق يذهب رأي آخر، وهو السائد، إلى إمكانية مساءلة الشخص المعنوي جنائياً كما هو الحال مع الشخص الطبيعي، خصوصاً بعدما اتسع نشاط هذه الأشخاص وامتد في معظم مجالات الحياة الاجتماعية والاقتصادية والعسكرية، الأمر الذي يتطلب توقيع قانون العقوبات عليها، ولذلك ذهب هذا الرأي لإقرار هذه المسؤولية مع التأكيد على أنه لا يمكن مساءلة الشخص المعنوي على الأفعال المجرمة المرتكبة من قبل الشخص الطبيعي ما لم يكن ممثلاً قانونياً له من جهة، ومن جهة أخرى بأن يقوم بالفعل في حدود اختصاصه الوظيفي وفي إطار صلاحياته^(٤٥).

ويستند هذا الرأي إلى أن جوهر المسؤولية في كلتا الحالتين يكمن في الإرادة، فضلاً عن ذلك يمكن للشخص المعنوي أن يرتكب الركن المادي للكثير من الجرائم، كما يمكن تطبيق العديد من العقوبات المناسبة على الشخص المعنوي، والتي تتماشى مع طبيعته، كالمصادرة والغرامة والإغلاق ومنعه من مزولة النشاط^(٤٦). وعلى صعيد التشريعات، نجد غالب التشريعات العربية لم تأخذ بفكرة المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عموماً إلا في نطاق محدود لاسيما ما قرره المشرع العراقي في المادة ٨٠ من قانون العقوبات على مسؤولية الشخص المعنوي في حدود ضيقة وبشروط محددة، منها ألا يكون الشخص المعنوي تابعاً للمصالح الحكومية والرامية للدولة، وإلا يتم توقيع عقوبات مثل الغرامة والمصادرة والتدابير الاحترازية^(٤٧).



أما في مصر، فقد تبني المشرع المصري أيضاً فكرة المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في نطاق ضيق من خلال القوانين الخاصة، كقانون الطيران المدني المعدل لسنة ٢٠١٠ الذي عدّل قانون سنة ١٩٨١^(٤٨) وفرض عقوبة الغرامة على كل من يخالف أحكام القانون، سواء كان شخصاً طبيعياً، أو اعتبارياً^(٤٩). وبصدد الجريمة محل البحث يمكن أن نفهم من النصوص السابقة وموقف المشرعين في مصر والعراق، أنه بالإمكان مسائلة المؤسسات المستوردة أو المنتجة أو المبرمجة للطائرات المسيرة أو التي تتولى عملية إدارتها جنائياً عما ترتكبه هذه المسيرات من جرائم بواسطة موظفيها، بيد أن العقوبة التي توقع في هذه الحالة يجب أن تتوافق مع طبيعة الشخص المعنوي مثل الغرامة والمصادرة والإغلاق وسحب التراخيص وغيرها.

ولا نقوتنا الإشارة إلى العقوبات المقررة لجرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة:

في الواقع إن استخدام الطائرات المسيرة في السنوات الأخيرة ترتب عليه ظهور العديد من الجرائم لاسيما مع عدم اهتمام الدول بتنظيمها قانونياً، وهو ما أدى إلى انتشار صور المخاطر التي تحدث بسببها لاسيما في ظل استخدامها من قبل أشخاص هواة لا يستطيعون تقييم أو تكييف المخاطر المترتبة عليها، وبالنظر إلى موقف المشرع العراقي من الجرائم التي تُرتكب بواسطة هذه الطائرات سنجد أن قواعد القانون العقابي في العراق لا تزال بحاجة إلى كثير من التنقيح والإضافة لكي تتلاءم مع الاستخدامات الجديدة لهذه الطائرات وما قد يترتب عليها من حوادث وجرائم مختلفة^(٥٠)، إذ نجد أنه على الرغم من معاقبة قانون العقوبات العراقي جرائم القتل بصورة عامة، إلا أنه خلا تماماً من أية معالجة لأي من الجرائم التي ترتكب بواسطة الطائرات المسيرة لاسيما جرائم القتل، ويرجع ذلك أساساً لحدثة هذه الطائرات ونماذجها. ورغم ذلك لا بد من الإشارة إلى أن قانون العقوبات العراقي لم يعلق كثيراً على الوسيلة المستخدمة للقتل، واكتفى بارتكاب الجريمة فحسب، لكن موضوع الاسناد للجاني المتمثل بالمسؤولية الجنائية تكون هنا بحاجة إلى تحديث، سواء مسؤولية الفرد أو مسؤولية المؤسسة، إذ أن أثر الجانب التقني لهذا النوع من الطائرات - وكما أشرنا سابقاً - له ملابسات وتفصيلات كثيرة يصعب معها أحياناً إسناد المسؤولية للفاعل بشكل صحيح، لذا لا مفر من إعادة النظر في هذه المسألة ومعالجتها موضوعياً، وتحديد المسؤول جنائياً سواء كان فرداً أو مؤسسة.

وعن التشريعات التي تناولت العقوبات الواردة على الطائرات المسيرة، فهي تقريبا نادرة. نذكر من بينها المشرع الإماراتي، فقد كان من أوائل الدول التي تطرقت لجرائم الطائرات المسيرة، وأصدر قوانين تعالج استخدامها، وما يترتب عليها من جرائم، ووضعت العقوبات المتنوعة لمواجهة مخاطر استخداماتها لاسيما في القانون رقم ٤ لسنة ٢٠٢٠، وذلك بمعاقبة الطيار عن بعد عن أخطائه أو إهماله أو عدم اهتمامه أثناء استخدامه للدرونز، إذا ما انتهك حرمة الحياة الخاصة والعائلية للشخص بتصويره أو تسجيل فيديو، ويعاقب إذا ما تم الاستغلال التجاري لتلك الصور أو الفيديوهات أو نشر ذلك^(٥١). كما وضع المشرع الإماراتي عقوبات أصلية وأخرى تكميلية لكل من يخالف أو يرتكب أفعالاً تعد جرائم بواسطة

الطائرات المسيّرة، وذلك في المواد من ١٦ إلى ٢٠ من مرسوم رقم (٢٠) لسنة ٢٠٢٢^(٥٢)، بيد أن المشرع الإماراتي لم يتطرق لعقوبة جرائم القتل التي تقع بواسطة الطائرات المسيّرة لاسيما العقوبات التي توقع على الشخص المعنوي.

وكما أشرنا سابقاً، في العراق وبغياب المعالجة التشريعية الخاصة بالجرائم التي تُرتكب بواسطة الطائرات المسيّرة عموماً وجرائم القتل على وجه الخصوص، فإن القواعد العامة هي التي تُطبق في هذا المجال، حسب نوع الجريمة وطبيعتها وأركانها والعقوبات المقررة لها. فضلاً عن قواعد المسؤولية الجنائية سواء كانت فردية أو اعتبارية، بيد أنه تلزم الإشارة إلى أن المشرع العراقي وإن أقر بإمكان مساءلة الشخص المعنوي عن الجرائم التي يرتكبها ممثلوه، قد راعى طبيعة العقوبات التي توقع على الأشخاص المعنوية وهي الغرامة أو المصادرة أو التدابير الاحترازية. كما أن المشرع قد أقر أنه في حال كانت العقوبة الأصلية المقررة للجريمة عقوبة غير الغرامة، فتستبدل بالغرامة مراعاة لطبيعة الشخص المعنوي، إذ لا يمكن توقيع عقوبة الحبس أو الإعدام عليه مثلاً^(٥٣).

وإننا نؤكد أن هناك حاجة ملحة لمعالجة المسؤولية الجنائية لاسيما المعنوية الناتجة عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة سواء بإقامة المسؤولية المعنوية للأشخاص المعنوية عن جرائم القتل التي ترتكب بواسطة الطائرات المسيّرة، والعقوبات المناسبة وطبيعة الأشخاص المعنوية ومسؤوليتهم الجنائية أو نفي هذه المسؤولية وعدم إقامتها إلا في وجه الأفراد والأشخاص المسؤولين عنها، مع تحديد طبيعة هذه المسؤولية.

الخاتمة

ختاماً لكل ما تقدم نخلص إلى أهم ما توصلنا إليه من استنتاجات حول موضوع البحث، ثم نطرح ما نراه ضرورياً من مقترحات.

ولاً: الاستنتاجات:

١. بشكل عام تغيرت بنية الفعل الإجرامي جوهرياً بسبب التقنية لاسيما جرائم القتل، إذ لم يعد الفعل الجرمي القاتل قائماً على الوجود المادي للفاعل في مسرح الجريمة، بل يمكن توجيهه عن بُعد بوسائل رقمية كالتائرات المسيّرة، وهذا يُضعف بشكل كبير مركزية الفعل الجسدي ويُبرز أهمية الإرادة والتحكم كمعيار للمسؤولية.

٢. تتحدى الطائرات المسيّرة نموذج الفاعل الجنائي التقليدي، كون المُبرمج والمُشغّل والأمر يتوزعون الأدوار، ويكسرون احتكار (الفاعل الواحد)، مما يحوّل المسؤولية من صيغة أحادية إلى نموذج شبكي معقد.

٣. أضحى القانون الجنائي التقليدي عاجزاً عن ضبط مفهوم (النية) في الأفعال الرقمية لاسيما الطائرات المسيّرة، في ظل الانفصال بين الآلة وصاحب القرار، إذ يصعب إثبات القصد الجنائي المباشر مما يُوجب الاعتماد على مفاهيم مثل النية الاحتمالية أو السيطرة الإجرامية عن بُعد، من ثم فإن النية الإجرامية لم تعد مسألة داخلية بل سلوكية، إذ ما يهم ليس ما يفكر فيه الفاعل فقط، بل ما يظهره من تحكم وسيطرة ونية تشغيل الوسيط التكنولوجي.



٤. فضلاً عما سبق تبين لنا أيضاً دور جرائم الطائرات المسيّرة في إعادة النظر في تعريف العلاقة بين الوسيلة والنتيجة، كون التقنية هنا ليست وسيلة فقط، بل جزء من سلسلة سببية مركبة، تُسند النتيجة إلى شبكة من العوامل البشرية وغير البشرية، لذلك فإن التحقيق الجنائي في هذه الجرائم سيتطلب نقلة نوعية، في مجال الإثبات الرقمي وتحليل الشبكات والتتبع السيبراني، كونها أصبحت أدوات ضرورية لإثبات المسؤولية القانونية.
٥. كذلك ظهر لنا أنه لا بد من أن يكون هناك تحوّل من المسؤولية الفردية إلى مسؤولية وظيفية أو مؤسسية، فلا يمكن اختزال الجريمة في شخص واحد، بل يجب توسيع دائرة المؤاخذه لتشمل المؤسسات والشبكات التقنية التي تُمكن الفعل الجرمي.
٦. أيضاً وجدنا أن المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية لم تعد اختيارية بل ضرورة، كون الشركات التقنية ومؤسسات التطوير البرمجي في مجال الطائرات المسيّرة قد تساهم في القتل من خلال الإهمال أو التواطؤ التقني، ما يستوجب مساءلتها جنائياً على نحو صريح.
٧. ظهر لنا كذلك تجاوز الجريمة محل البحث البعد الوطني إلى فضاء عابر للحدود، وذلك لإمكانية تنفيذ القتل من خارج إقليم الدولة، مما يثير الكثير من التساؤلات حول الاختصاص القضائي وتدعو لتفعيل القوانين الجنائية الدولية.
٨. أظهر لنا موضوع البحث هشاشة مبدأ الشرعية الجنائية في ظل غياب نصوص واضحة تسعف القضاة في تكييفات مرنة قد تُهدد اليقين القانوني، ما يتطلب إعادة بناء النصوص على أساس وظيفي وتقني.
٩. وعلى المستوى الأخلاقي نجد أن المسؤولية هنا لم تعد معياراً للأخلاق الفردية فقط، بل أصبحت تعبيراً عن توازن قيمي جديد بين الحق في الأمن والتقدم التكنولوجي والسيادة القانونية على الوسائط الرقمية.
١٠. فضلاً عن ذلك، القتل بالطائرات المسيّرة هو قتل إرادي ولكن غير متجسد. وهذا يخلق نوعاً من الانفصال العاطفي عن الجريمة ويستوجب تضمين المسؤولية أبعاداً نفسية وإدراكية جديدة، إذ إن الواقع العملي أثبت أن الأداة التقنية لم تعد محايدة، كون البرمجة قد تُطوّرت خصيصاً لأغراض القتل، ما يعني أن التكنولوجيا قد تكون قاصدة للجريمة بالنيابة عن مبرمجها.
١١. ولا يفوتنا أن العقوبة في هذه الجرائم يجب أن تكون غير تقليدية، إذ يجب أن تشمل أدوات عقابية جديدة كمنع الوصول إلى التقنيات وفرض رقابة على البرامج، ومصادرة المنظومات الذكية.
١٢. أخيراً وعلى المستوى الأخلاقي، هذه الجرائم تفتح سؤالاً وجودياً حول الإنسان، هل يمكن لإنسان أن يقتل بلا شعور وبضغط زر؟ وما مدى جدارة هذا الشخص بالمساءلة ضمن نظام قانوني يقوّس الإرادة والاختيار؟

ثانياً: المقترحات:

١. لعل أولى مقترحاتنا حول موضوع البحث هو ضرورة وضع تعريف قانوني للطائرة المسيرة وأدوات القتل الذكي، يجب أن تُصنّف هذه الوسائل ضمن الأدوات الخاصة المؤثرة في الركن المادي للجريمة، وتعديل مفهوم الفاعل الجنائي ليتسع للفاعل التقني الجنائي، والتوسيع في تعريف الفاعل ليشمل من يتحكم بالفعل أو يُفعل النظام القاتل، ولو عن بُعد.
٢. نجد أيضاً ضرورة تعديل القوانين، بحيث تتناول النصوص القانونية جرائم التقنية التي يصعب فيها إسناد المسؤولية الجنائية، إذ ينبغي أن يتضمن قانون العقوبات باباً مستقلاً عن الجرائم المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة والأدوات الذكية، أو ان يسعى المشرع الى تنظيم ذلك بقانون خاص بها.
٣. نجد كذلك ضرورة تطوير نظرية التحكم الإجرامي عن بُعد، وهي نظرية تحمل المسؤولية لمن يُسيطر تقنياً أو وظيفياً على الوسيلة المؤدية للجريمة حتى بدون المباشرة الجسدية.
٤. فضلاً عن ذلك، ضرورة سن عقوبات خاصة بمزودي الأنظمة القاتلة، فالمؤسسات التي توفر البرمجيات أو الأجهزة دون تدقيق يجب أن تُعاقب باعتبارها شريكة ضمناً في النتيجة.
٥. كذلك نجد من الأهمية بمكان تفعيل دور القانون الجنائي الدولي في الجرائم العابرة للحدود، من خلال التنسيق بين الدول، لملاحقة مرتكبي جرائم القتل عبر الطائرات المسيرة العابرة للسيادة.
٦. أيضاً نرى ضرورة إعادة تفسير مبدأ الشرعية ليتماشى مع مرونة الوسائط التقنية، والاعتراف بالمرونة في تفسير النصوص دون التقريط بالأمن القانوني.
٧. وعن المسؤولية الجنائية نجد إمكانية اعتماد قاعدة (المسؤولية عن التحكم الرقمي) بما يعكس إمكانية تحميل المسؤولية لمن يُدير النظام، وإن لم يقم بالقتل بنفسه، أو لم يضغط زر القتل بنفسه. والتوسع في المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، من خلال تفعيل آليات الرقابة والتدقيق التكنولوجي الإلزامي داخل الشركات المنتجة للتقنيات الخطيرة.
٨. من المهم أيضاً دمج قواعد القانون الجنائي والسيبراني، من خلال وضع إطار قانوني مزدوج يجمع بين الجريمة المادية والبيئة السيبرانية الحاضنة لها، واستحداث أنظمة للترخيص والرقابة على تقنيات التشغيل عن بعد ومنع الاستخدام العشوائي أو الإجرامي للطائرات المسيرة بترخيص قانوني صارم.
٩. لا يفوتنا أيضاً أهمية إدخال برامج تأهيل قضائي وفني في مجال الجرائم التقنية، لتعزيز قدرة القضاء على التكيف الدقيق لهذه الجرائم المعقدة.
١٠. تطوير قاعدة "نية البرمجة" كمصدر للقصد الجنائي، إذا بُرمج النظام لقتل محدد، فالقصد متوافر حتى قبل التنفيذ الفعلي، وتعزيز الضمير الأخلاقي في التعامل مع أدوات القتل الذكي، كون القانون يجب أن يُعيد للإنسان شعوره بالمسؤولية، حتى لو قتلت الآلة بالنيابة عنه.



- (^١) كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسييرة، دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد العاشر، العدد الثاني، يونيو ٢٠٢٤، ص ١٠٤٥ - ١١١٠.
- (^٢) عبد القادر محمود محمد الأقرع، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي، مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد العاشر، العدد الثالث، سبتمبر ٢٠٢٤، ص ٥١٩ - ٥٣٢.
- (^٣) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٤، المجلد الأول، ٢٠٢٢، ص ٢٥١.
- (^٤) شاري خالد، وياسين ميسر، وعيسى خليل عزيز وخير الله معروف، المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار "الدرون" في القوانين الداخلية والقانون الدولي، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، المجلد التاسع، العدد الرابع، ٢٠١٩ - ٢٠٢٠، ص ٣٣٣.
- (^٥) Mélanie De Groof: Death from the Sky: International Legal and Practical Issues on the Use of Armed Drones. In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016, p. 133.
- (^٦) د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز Les Drones"، مصدر سابق، ص ٣٠٦.
- (^٧) سليمة بن تومي، سعاد حياهم، صفية بونار، الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار، رسالة ماجستير، جامعة ٠٨ ماي ١٩٤٥ قالة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، ٢٠١٥/٢٠١٦، ص ١٨.
- (^٨) ICAO, "Circular 328 AN/190: Unmanned Aircraft Systems (UAS)", 2011.
- (^٩) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، مصدر سابق، ص ٢٥١.
- (^{١٠}) د. طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ٣٠٧.
- (^{١١}) عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، المجلد ٥٩، العدد الثاني، ٢٠١٧، ص ٧٥٢.
- (^{١٢}) د. حسن محمد صالح، الطائرات المسييرة في منظور القانون الدولي الإنساني، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة السابعة، العدد ٢٥، ٢٠١٥، ص ١١١.
- (^{١٣}) محمود عبد القادر الأقرع، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مصدر سابق، ص ٥٢٤.
- (^{١٤}) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، مصدر سابق، ص ٢٥١.
- (^{١٥}) د. حسن محمد صالح، الطائرات المسييرة في منظور القانون الدولي الإنساني، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة السابعة، العدد ٢٥، ٢٠١٥، ص ١١١.

- (١٦) قرار رئيس مجلس الوزراء المصري رقم ٩٤١ لسنة ٢٠١٨، بشأن اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم استخدام الطائرات بدون طيار رقم ٢١٦ لسنة ٢٠١٧، الجريدة الرسمية، العدد ١٩ مكرر (د)، السنة ٦١، ١٥/٥/٢٠١٨.
- (١٧) GACAR Part 107. (2016). Non-recreational Civil Small Unmanned Aircraft System 11 ؛ F AA's Regulations, Part 107. (2016). Small Unmanned Aircraft Systems, Definitions.
- (١٨) المرسوم بقانون اتحادي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢٢ بشأن تنظيم الاستخدام المدني للطائرات بدون طيار والأنشطة المرتبطة بها، الجريدة الرسمية العدد ٧٣٦، بتاريخ ٢٨/٩/٢٠٢٢.
- (١٩) طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ١٤.
- (٢٠) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، مصدر سابق، ص ٢٥١.
- (٢١) كمال الدين مصطفى شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيرة، مصدر سابق، ص ١٠٥٧.
- (٢٢) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، مصدر سابق، ص ٢٥٢.
- (٢٣) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، مصدر سابق، ص ٢٥٢.
- (٢٤) كمال الدين مصطفى شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيرة، مصدر سابق، ص ١٠٥٨.
- (٢٥) عبد القادر الأقرع، مصدر سابق، ص ٥٢٧.
- (26) George, Freidrich: Application of military and non-military Unmanned Aircraft Systems (UAV), P. 11.
- (٢٧) نور الدين عبد الله، الجريمة الرقمية والمسؤولية عن أدوات القتل الذكية، ط ١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠، ص ٩٤.
- (٢٨) زيد محمود آل خطاب، التدخلات التكنولوجية في تنفيذ الجرائم، ط ١، دار النور، عمان، ٢٠٢١، ص ٨٥.
- (٢٩) سعد عارف الدراجي، الإرهاب التكنولوجي والقتل عبر الطائرات المسيرة، ط ٢، دار الفكر المعاصر، بيروت، ٢٠٢٠، ص ٩١.
- (٣٠) حسين علوان حسين، الجرائم الإلكترونية والقتل عبر الطائرات المسيرة، ط ١، دار السنهوري للنشر، بغداد، ٢٠٢٠، ص ٧٥.
- (٣١) أحمد عبيد الكبيسي، الأسس القانونية للجرائم المستحدثة: دراسة للطائرات المسيرة، ط ١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٩، ص ٤٥.
- (٣٢) مصطفى عبد الرزاق، التكيف القانوني للقتل عبر الوسائل التكنولوجية الحديثة، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢١، ص ٨.
- (٣٣) وسام طه الصميدعي، القتل غير المباشر في ظل التطور التكنولوجي الحديث، ط ١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠، ص ٦٧.
- (٣٤) عبد الجليل الطائي، المسؤولية الجنائية عن استخدام الطائرات دون طيار، ط ١، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠١٨، ص ١٢٠.
- (٣٥) وسام طه الصميدعي، القتل غير المباشر في ظل التطور التكنولوجي الحديث، ط ١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠، ص ٦٧.
- (٣٦) خالد جميل الحياي، الجريمة المعلوماتية واستخدام الوسائل الذكية في القتل، ط ١، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٩٨.



- (٣٧) علي عبد الزهرة الموسوي، المسؤولية الجنائية عن البرمجيات المؤدية إلى القتل، ط١، دار الكتب القانونية، بيروت، ٢٠٢١، ص ١١٢.
- (٣٨) حيدر عبد الرزاق، القتل عبر الوسائط الذكية والمسؤولية الجنائية، ط١، دار الجنان للنشر، عمان، ٢٠١٨، ص ٧٣.
- (٣٩) عبد الله صبحي محمود، تأصيل المسؤولية الجنائية لاستخدام الطائرات المسيّرة، ط١، دار الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٢، ص ١٠٨.
- (٤٠) علي عبد الزهرة الموسوي، المسؤولية الجنائية عن البرمجيات المؤدية إلى القتل، ط١، دار الكتب القانونية، بيروت، ٢٠٢١، ص ١١.
- (٤١) محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة في ضوء التشريعات المصرية والفرنسية، المجلة القانونية، المجلد ٧، العدد ٢، مايو ٢٠٢٠، ص ٢٢٧.
- (٤٢) د. يوسف جرجس طعمة، مكان الركن المعنوي في الجرائم الاقتصادي، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، ٢٠٠٥، ص ٣٦٤.
- (٤٣) د. فتوح عبد الصبور، الشخصية المعنوية للمشروع العام، دار عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧٣، ص ٢٧٧.
- (٤٤) د. رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، الطبعة الثالثة، دار منشأة المعارف، ١٩٩٧، ص ١٠٠٤.
- (٤٥) د. كمال الدين مصطفى شعيبي، مصدر سابق، ص ١٠٦٦.
- (٤٦) د. شريف السيد كامل، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٣.
- (٤٧) زينب محمود المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي فاضل، بحث بكالوريوس، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة ديالى، ٢٠١٨، ص ١٨.
- (٤٨) المادة ١٧٦ من قانون الطيران المدني المصري رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ المعدل لقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٨١.
- (٤٩) محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، مصدر سابق، ص ٢٣٩.
- (٥٠) منار جلال عبد الله، مصدر سابق، ص ٢٥٦.
- (٥١) المادة ٣٨ من القانون رقم ٤ لسنة ٢٠٢٠ في شأن تنظيم الطائرات بدون طيار في إمارة دبي.
- (٥٢) عبد الله حسن عبد الله المزروعى، إبراهيم القطاونة، المواجهة التشريعية لجرائم الطائرات بدون طيار في دولة الإمارات العربية المتحدة، مجلة جامعة العين للأعمال والقانون، الإصدار الأول، السنة التاسعة، ٢٠٢٥، ص ٩١.
- (٥٣) يراجع في ذلك المادة ٨٠ من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

قائمة المصادر والمراجع

المراجع العربية:

أولاً: الكتب:

- (١) زيد محمود آل خطاب، التدخلات التكنولوجية في تنفيذ الجرائم، ط١، دار النور، عمان، ٢٠٢١.
- (٢) سعد عارف الدراجي، الإرهاب التكنولوجي والقتل عبر الطائرات المسييرة، ط٢، دار الفكر المعاصر، بيروت، ٢٠٢٠.
- (٣) حسين علوان حسين، الجرائم الإلكترونية والقتل عبر الطائرات المسييرة، ط١، دار السنهوري للنشر، بغداد، ٢٠٢٠.
- (٤) أحمد عبيد الكبيسي، الأسس القانونية للجرائم المستحدثة: دراسة للطائرات المسييرة، ط١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٩.
- (٥) مصطفى عبد الرزاق، التكيف القانوني للقتل عبر الوسائل التكنولوجية الحديثة، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢١.
- (٦) وسام طه الصميدعي، القتل غير المباشر في ظل التطور التكنولوجي الحديث، ط١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠.
- (٧) عبد الجليل الطائي، المسؤولية الجنائية عن استخدام الطائرات دون طيار، ط١، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠١٨.
- (٨) وسام طه الصميدعي، القتل غير المباشر في ظل التطور التكنولوجي الحديث، ط١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٠.
- (٩) خالد جميل الحياي، الجريمة المعلوماتية واستخدام الوسائل الذكية في القتل، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٢٠.
- (١٠) علي عبد الزهرة الموسوي، المسؤولية الجنائية عن البرمجيات المؤدية إلى القتل، ط١، دار الكتب القانونية، بيروت، ٢٠٢١.
- (١١) حيدر عبد الرزاق، القتل عبر الوسائل الذكية والمسؤولية الجنائية، ط١، دار الجنان للنشر، عمان، ٢٠١٨.
- (١٢) عبد الله صبحي محمود، تأصيل المسؤولية الجنائية لاستخدام الطائرات المسييرة، ط١، دار الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٢.
- (١٣) علي عبد الزهرة الموسوي، المسؤولية الجنائية عن البرمجيات المؤدية إلى القتل، ط١، دار الكتب القانونية، بيروت، ٢٠٢١.
- (١٤) رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، الطبعة الثالثة، دار منشأة المعارف، ١٩٩٧.
- (١٥) ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العقوبات - القسم الخاص، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٨.
- (١٦) أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة ٧، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠١٦.



١٧) يوسف جرجس طعمة، مكان الركن المعنوي في الجرائم الاقتصادي، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، ٢٠٠٥.

١٨) فتوح عبد الصبور، الشخصية المعنوية للمشروع العام، دار عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧٣.

١٩) السعيد رمضان عمر، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦.

٢٠) ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العقوبات - القسم الخاص، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٨.

ثانياً: الرسائل الجامعية:

١) سليمة بن تومي، سعاد حياهم، صفية بونار، الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار، رسالة

ماجستير، جامعة ٠٨ ماي ١٩٤٥ قالمة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، ٢٠١٥/٢٠١٦.

ثالثاً: البحوث العلمية:

١) أشرف عبد القادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات

الجنائي، دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، المجلد ٣٠، العدد الأول، أكاديمية شرطة دبي، ٢٠٢٢.

٢) إيهاب خليفة، الخوارزميات القاتلة في إدارة المعارك العسكرية، مجلة السياسة الدولية، العدد ٥٧، ٢٠٢٢.

سلامة صالح عبد الفتاح الرهايفة، استخدام الطائرات دون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني،

المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد الثاني، العدد الثالث عشر، جامعة مؤتة، ٢٠٢١.

٣) حسن محمد صالح، الطائرات المسيّرة في منظور القانون الدولي الإنساني، مجلة جامعة تكريت للعلوم

القانونية، السنة السابعة، العدد ٢٥، ٢٠١٥.

٤) حسن محمد صالح، الطائرة المسيّرة كوسيلة قتل، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة ٧، العدد

٢٥، ٢٠١٥.

٥) زينب محمود فاضل، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، بحث بكالوريوس، كلية القانون والعلوم

السياسية، جامعة ديالى، ٢٠١٨.

٦) السيد شريف كامل، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار

النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧.

٧) شاري خالد، ياسين ميسر، وعيسى خليل عزيز وخير الله معروف، المسؤولية عن الأضرار الناتجة

عن استخدام الطائرات بدون طيار "الدرون" في القوانين الداخلية والقانون الدولي، المجلة الأكاديمية

لجامعة نوروز، المجلد التاسع، العدد الرابع، ٢٠١٩، ٢٠٢٠.

٨) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones، مجلة العلوم

القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، الجزء الأول، السنة ٥٨، ٢٠١٦.

٩) طه عثمان أبو بكر المغربي، عبد الحليم فؤاد الفقي، المسؤولية الجنائية عن جرائم المركبات

ذاتية القيادة، دراسة تحليلية مقارنة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد السابع والأربعون،

أكتوبر ٢٠٢٤.

١٠) عبد الله حسن عبد الله المزروعى، إبراهيم القطاونة، المواجهة التشريعية لجرائم الطائرات بدون طيار في دولة الإمارات العربية المتحدة، مجلة جامعة العين للأعمال والقانون، الإصدار الأول، السنة التاسعة، ٢٠٢٥.

١١) عماد الدين أحمد عبد الحى، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، المجلد ٥٩، العدد الثاني، ٢٠١٧.

١٢) قرار رئيس مجلس الوزراء المصري رقم ٩٤١ لسنة ٢٠١٨، بشأن اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم استخدام الطائرات بدون طيار رقم ٢١٦ لسنة ٢٠١٧، الجريدة الرسمية، العدد ١٩ مكرر (د)، السنة ٦١، ١٥/٥/٢٠١٨.

١٣) كمال الدين مصطفى توفيق شبيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسييرة، دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد العاشر، العدد الثاني، يونيو ٢٠٢٤.

١٤) محمد محمد عبدالله العاصي، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة في ضوء التشريعات المصرية والفرنسية، المجلة القانونية، المجلد ٧، العدد ٢، مايو ٢٠٢٠.

١٥) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٤، المجلد الأول، ٢٠٢٢.

ثانيًا: القوانين والقرارات:

١) المرسوم بقانون اتحادي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢٢ بشأن تنظيم الاستخدام المدني للطائرات بدون طيار والأنشطة المرتبطة بها، الجريدة الرسمية العدد ٧٣٦، بتاريخ ٢٨/٩/٢٠٢٢.

٢) القانون رقم ٤ لسنة ٢٠٢٠ في شأن تنظيم الطائرات بدون طيار في إمارة دبي.

٣) قانون الطيران المدني المصري رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ المعدل لقانون رقم ٨١ لسنة ١٩٨١.

٤) قرار رئيس مجلس الوزراء المصري رقم ٩٤١ لسنة ٢٠١٨، بشأن اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم استخدام الطائرات بدون طيار رقم ٢١٦ لسنة ٢٠١٧، الجريدة الرسمية، العدد ١٩ مكرر (د)، السنة ٦١، ١٥/٥/٢٠١٨.

٥) قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

٦) قانون العقوبات المصري رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧.

المراجع الأجنبية:

- 1) ICAO, "Circular 328 AN/190: Unmanned Aircraft Systems (UAS)", 2011.
- 2) GACAR Part 107. (2016). Non-recreational Civil Small Unmanned Aircraft System 11 ؛ F AA's Regulations, Part 107. (2016). Small Unmanned Aircraft Systems, Definitions.



- 3) George, Freidrich: Application of military and non-military Unmanned Aircraft Systems, (UAV).
- 4) Mélanie De Groof: Death from the Sky: International Legal and Practical Issues on the Use of Armed Drones. In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016.
- 5) 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, opérationnels et juridiques, 28 Mars 2008, sur le site, www.frstrategie.org/publications