Bilad Alrafidain Journal of Humanities and Social Science Vol. 7, No. 3 **ISSN: 2788-6026**
Doi: 10.54720/bajhss/2025.070306 **Pages: 63-82**

المواجهة الجزائية للجرائم المرتكبة عن طريق الطائرة غير المأهولة

م. د. جاسم محمد علوان الجميلي
كلية القانون، جامعة بلاد الرافدين، ديالى، 32001، العراق.
jassim@bauc14.edu.iq

الملخص
الطائرة غير المأهولة هي الطائرة ذات التحكم عن بعد، اذ تعد وسيلة حديثة للأعمال الحسنة المختلفة وايضاً من وسائل الاعتداء بكل انواعه، وهي تتميز بتطور مستمر، وترتبط بصفات تقنية ارتباطا وثيقا وعضويا بمسألة تطور وسائل الحروب في الوقت الحاضر والمستقبل، واصبحت دون شك احدى الوسائل المستخدمة في الجريمة بل أبرزها لدى الاشخاص وبعض الدول للقتل مع سبق الاصرار والترصد والاضرار بالأموال والتجارة الممنوعة وجرائم المخدرات والاغتيالات والتجسس سواء على الدول او الاشخاص وانتهاك الخصوصيات. وهناك تقنيات حديثة تم تطويرها لكي تستطيع الطائرة غير المأهولة الاعتداء والتجسس على الافراد او اموالهم عمدا وبطرق وحشية بوجود تنظيم ضعيف يحكم امتلاكها وتشغيلها وهذا ما بحثنا فيه وما يثير المواجهة الجزائية للحد من تلك الجرائم، اذ يجب ان يتم النظر في المسائل القانونية المرتبطة بتنظيم قانوني لعمل تلك الطائرات غير المأهولة ويجب ان يضمن هذا النظام مواجهة المستجدات الواقعة والمتسارعة مع التقدم العلمي في الحاضر والمستقبل.
الكلمات المفتاحية: طائرة، مركبة غير مأهولة، جريمة، صاروخ، خطورة.

Criminal Prosecution of Crimes Committed by an Unmanned Aircraft

Lect. Dr. Jassim Mohammed Alwan Al Jumaily
Bilad Alrafidain University, College of Law, Diyala, 32001, Iraq.
jassim@bauc14.edu.iq

Abstract
The unmanned aircraft is a remote-controlled aircraft, as it is considered a modern means of aggression. It is characterized by continuous development because it is closely and organically linked to the issue of the development of the means of warfare in the present and the future. It has undoubtedly become one of the means used in crime, but the most prominent among people and some countries to kill with premeditation, surveillance, property damage, illicit trade, drug crimes, assassinations, spy against both countries and individuals, and the violation of privacy. There are modern technologies that have been developed so that the unmanned aircraft can deliberately and brutally attack and spy on individuals or their money in the presence of a weak organization governing its possession and operation. This is what we have searched and what raises the criminal challenge to curb these crimes. Legal issues related to the legal regulation of the operation of these unmanned aircraft must be considered, and this system ensures that the current and accelerating developments are confronted with the scientific progress in the present and the future.

Keywords: aircraft, drone, crime, missile, danger.

Bilad Alrafidain Journal of Humanities and Social Science Vol. 7, No. 3 ISSN: 2788-6026
Doi: 10.54720/bajhss/2025.070306 Pages: 63-82

المقدمة

اولاً: موضوع البحث

ان انخفاض تكاليف انتاج الطائرات غير المأهولة وسرعة التطور في صناعتها وظهور العديد من المبتكرات العلمية والتقنية ومنها الذكاء الاصطناعي التي ساهمت بشكل فعال في خدمة المجتمع البشري، اصبح الطلب عليها مضطردا من قبل المؤسسات والحكومات وحتى الافراد وبشكل ملحوظ ومتزايد، اذ ادى هذا التطور العلمي والتكنيكي الى تحول هذه المركبات غير المأهولة الى وسيلة في ارتكاب الجرائم بمختلف انواعها ومنها الحروب والاغتيالات والتجارة الممنوعة والتهريب بأنواعه وبما في ذلك المخدرات وعمليات التجسس سواء على مصالح الدول او الاشخاص الانتهاك الخصوصية وغيرها من الجرائم، وفي الآونة الاخيرة تم تزويدها بحاسوب تلقائي وتنوع زوايا النظر لها واجهزة استشعار وكاميرات بحيث تستطيع التعرف على اشخاص بعينهم وتستهدفهم من خلال صورهم، وكذلك استهداف الاموال وتستعمل للتهريب بأنواعه وكذلك بتجارة وتهريب المخدرات وغيرها من الاعمال التي تعد جرائم لذا يثير استخدام هذه الطائرات مشاكل قانونية شتى لما تسببه من اضرار للبلدان والافراد مما دعانا لتناول المواجهة الجزائية لبعض الجرائم المرتكبة باستعمال تلك الطائرات والتعرف عليها عن كثب.

ثانياً: أهمية البحث

في ظل التقدم الذي يسود مجال استخدام الطائرات، ازدادت نسبة الطائرات غير المأهولة وارتفعت اهميتها في طرق شتى، مما جعل انتشار الاستعمال العشوائي لهذا النوع من الطائرات بشكل متسارع مما أدى الى ارتكاب الجرائم بقصد ودون قصد وتسبب في كثير من الانتهاكات للحقوق والخسائر والاضرار في الاشخاص والاموال العامة او الخاصة، لذا كان من الضروري ان نبحث هذا الموضوع، لان لا يوجد نظام قانوني في التشريع الجزائي العراقي ينظم ويواجه هذه الاشكاليات مع التطور المضطرد لهذا النوع من الطائرات ودخول تقنية الذكاء الاصطناعي معها، الا انه من الواجب تدخل المشرع ليضع نظاماً قانونياً يحكم عملها ويواجه الجرائم المرتكبة بواسطتها.

ثالثاً: اشكالية البحث

يثير موضوع البحث اشكاليات قانونية تتعلق بالمواجهة الجزائية للجرائم المرتكبة عن طريق الطائرات غير المأهولة وكما يلي:

1. يشكل استخدام تلك الطائرات جرائم وانتهاكات لقواعد تشريعية وقانونية و عدم تقنين قواعد تنظيمها وتشغيلها؟
2. مدى كفاية النصوص الجزائية ومدى انطباق احكام المسؤولية الجزائية والقواعد العامة لمواجهة الجرائم التي تقع عن طريق الطائرات غير المأهولة في القانون الجزائي العراقي؟

رابعاً: أهداف البحث

1. نجتهد في بحث المواجهة الجزائية ونبين احكامها العادية ونطاق امكانية تطبيقها على الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرات غير المأهولة .

2. عرض القواعد القانونية المنظمة للاستخدام والتشغيل المدني للطائرات غير المأهولة في دولة العراق ومن ثم بيان مفهومها و انواعها وخصائصها وتحليلها وتقييمها مع قلة وضآلة عددها، لنتعرف عليها ونستأنس بها وقد تكون اساساً لعمل تلك الطائرات، وذلك لعدم وجود قواعد جزائية في العراق تحكم هذا النوع من الطائرات لكي نتناولها في هذا البحث.

3. بيان وتوضيح عناصر المواجهة الجزائية عن الجرائم المرتكبة او التي تثيرها او تخلفها الطائرات غير المأهولة.

خامساً: أسئلة البحث

1. ما هي المسؤولية الجزائية المتحققة عن الجريمة عن طريق الطائرات غير المأهولة؟
2. ما مدى مسؤولية المالك والمشغل والمستخدم او الشركة المصنعة للطائرة غير المأهولة عن الجرائم التي تقع على الاشخاص او الانتهاكات للحقوق وكذلك الاضرار التي تصيب الغير واموالهم ؟
3. من خلال المواجهة الجزائية كيف يحمي المشرع الجزائي العراقي الافراد من القتل العمد او الخطأ والاغتيال الانتهاك الخصوصية والممتلكات والاموال من الانتهاكات والاضرار نتيجة استخدام تلك الطائرات؟

سادساً: منهجية البحث

ان البحث في الموضوع يتطلب ان نتبع المنهج الوصفي والتحليلي والاستقرائي وذلك لبيان مفهوم الطائرة غير المأهولة واهميتها واستقراء هذه المفاهيم ومميزاتها وانواعها وما ورد من الاحكام المنظمة لها وقواعد استعمالها والمخاطر والمسؤولية الجزائية والمواجهة عن اعمالها وما تسببه من جرائم واضرار من خلال تحليل القواعد العامة التي وردت في قانون العقوبات العراقي ان

وجدت، لان الموضوع بحاجة لدراسة منهجية تعتمد اسلوب الوصف والتحليل والاستقراء والتشريعات بالموضوع مع الاستئناس بالتشريعات المقارنة لما تحتويه من افكار معقدة ومسائل خلافية ان وجدت.

سابعاً: هيكلية البحث

سنتناول موضوع البحث على مطلبين :
المطلب الاول : مفهوم الطائرة غير المأهولة و قواعد استخدامها و تنظيمها القانوني
الفرع الاول : تعريف الطائرة غير المأهولة و مميزاتها وانواعها
الفرع الثاني : قواعد استخدام الطائرة غير المأهولة
الفرع الثالث : طبيعة القواعد القانونية للطائرة غير المأهولة
المطلب الثاني : المسؤولية الجزائية لبعض الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرة غير المأهولة
الفرع الاول : المواجهة الجزائية لجريمة القتل العمدية عن طريق الطائرة غير المأهولة
الفرع الثاني : وسيلة الطائرة غير المأهولة ظرف تشديد
الفرع الثالث : جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة

المطلب الأول

مفهوم الطائرة غير المأهولة و قواعد استخدامها وتنظيمها القانوني

الطائرة غير المأهولة لها تسميات عديدة منها الطائرة المسيرة او الطائرة دون طيار او الطائرة الموجهة عن بعد وغيرها من التسميات، فهي في تطور ونمو وتجديد متزايد للتقنيات في استخداماتها في مجالات متعددة مدنية أو عسكرية وهي تحظى بأهمية كبيرة سواء على مستوى القوات العسكرية والأفراد أو البلدان أو الشركات، وتعد سلاح المستقبل. وهي على أنواع متعددة وأوزان وأحجام مختلفة، والكثير منها لا يحظى بقواعد استخدام تنظم كل ما يتعلق بها مما يتطلب وجود تنظيم قانوني متكامل يحكم كل ما يتعلق بهذا النوع من الطائرات الغير مأهولة في التشريع الجزائي مقصورا على عدد محدود من التشريعات الدولية[1]، ولدراسة الموضوع لا بد من نتناوله على ثلاثة فروع، إذ نتناول في الفرع الأول تعريف الطائرة غير المأهولة ومميزاتها وأنواعها، وفي الفرع الثاني قواعد استخدام الطائرة غير المأهولة. وفي الفرع الثالث طبيعة القواعد القانونية للطائرة غير المأهولة.

الفرع الأول

تعريف الطائرة غير المأهولة ومميزاتها وانواعها

أولاً: تعريف الطائرة غير مأهولة

تُعَرّفْ الطائرة بشكل عام كمصطلح بأنها (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)، وهذا ما بينته معاهدة شيكاغوا الصادرة سنة 1944 كتعريف للطائرة وهو مقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة 1919. وهذا يتطابق مع المادة (1) من قانون الطيران المدني العراقي[2] إذ جاء فيها تعريف الطائرة بأنها (أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء الغير منعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة وما الى ذلك)[3] . وعرفتها وثائق التأمين على الطائرة بقولها (تلك الطائرة المذكورة في الجدول مع مكائنها والاجهزة القياسية الخاصة بها مع اية اجهزة والآلات وأدوات إضافية تذكر بشكل صريح في الجدول) [4]. وهناك مصطلحات وتعاريف اخرى عديدة تطلق على الطائرة ولكن نكتفي بهذا القدر الذي ذكرناه ولا حاجة في التوسع لان التعريف واضح ومفهوم بالقدر الذي يعبر عنه، ولكن نرى مما تقدم أن هذه التعاريف التي مر ذكرها مع قلتها ذات مفهوم واسع ،إذ أنها تشمل وتبين لنا آلة يقودها طيار بمعنى مأهولة بإمكانها التحليق بغض النظر عن الغرض المخصصة له. وبالتالي يمكن أن نعَّرفْ الطائرة التي يقودها طيار بأنها (جسم على شكل آلة تستطيع الارتفاع عن سطح الأرض بقوة محركة ويكون غرضها نقل الاشخاص والبضائع ومهام أخرى). وهذا الذي اوضحناه هو للطائرة المأهولة اي يقودها طيار. ولكن موضوعنا هو الطائرة غير المأهولة اذ أطلقت عدة تسميات او مصطلحات أو تعاريف تتعلق بالطائرة غير المأهولة أي الموجهة عن بعد وبعضها ذاتية التوجيه، فهو تعبير عن الطائرة بدون طيار وهو ترجمة عربية عن مصطلحات وردت باللغتين الانكليزية والفرنسية [5] وهي:

1. المصطلح باللغة الانكليزية الذي يدل على الطائرة غير المأهولة فقد جاء بمصطلح درونز (Drones) وهو مشترك كمفردة باللغة الانكليزية والفرنسية وأصبح معروف عالمياً وهو المستخدم بشكل واسع الآن. والدرونز تشمل كل المركبات والآلات التي يتم اعمال التحكم بها عن بعد وهذا المصطلح يشمل الناحية التقنية للطائرة غير المأهولة.
2. المصطلح باللغة الفرنسية ورد تحت مسمى (Aeronefs Telepilote) في التشريع الفرنسي ويعني الطائرة غير المأهولة بمعنى دون طيار وفق ما جاء بالقرار (17) /2015/12 الذي يتعلق بالتصاميم للطائرات المدنية[5].
3. أما مصطلح الطائرات ذات التحكم عن بعد (RPAS) وهو اختصار لـ (Remotey Piloted Aircraft) وتُعّرف بأنها طائرة لا تحمل مشغلا بشريا لكن يتم التحكم فيها عن بعد من خلال طيار [6]. ويمكن ان تجهز بكاميرات او قذائف او مفرقعات او اسلحة حربية.
4. نظام الطائرات غير المأهولة (UAS) وهو مختصر لمصطلح (Unmanned Aircraft System) وهو يتكون من الطائرات غير المأهولة وجميع الاجهزة والشبكة للاتصالات والاشخاص اللذين تم اعدادهم للتحكم والسيطرة على الطائرة غير المأهولة. [7].

وعرفتها المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بأنها (طائرات بدون طيار على متنها)[5]، وفي العراق لا يوجد تعريف قانوني دقيق للطائرة غير المأهولة حتى الآن لكن هيئة الطيران المدني العراقي (ICAA) تستعمل توصيات منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) في تنظيم عملياتها.

ثانيا: مميزاتها

رغم تزايد مجالات الاستخدام تتمتع الطائرة غير المأهولة بأهمية كبيرة لتحقيق العديد من الأهداف لحيازتها العديد من الخواص والمهام، ومن البارز زيادة مجالات الاستعمال في المستقبل في ظل تزايد الطلب عليها على مستوى الدول أو الأفراد أو الشركات وغيرها على حد سواء. وسنوضح خواصها للدول و الأفراد والشركات[8].

1. صغر الحجم والاحمال : يتراوح وزن هذه الطائرات الميكرودرونز من 250 غرام إلى نحو 4.7 طن حسب الحجم والحمولة.
2. سهولة التشغيل والتحكم: يتم التشغيل عن بعد سواء كان يدوياً أو من خلال التشغيل الكترونياً ويتم التحكم والرقابة من قبل الطيار أو المشغل من على سطح الأرض.
3. رخص الثمن: تمتاز برخص الثمن وحسب الحجم والاستخدام إذ يبلغ سعرها من 1000 يورو للطائرات الصغيرة الميكرودرونز إلى 67.000 يورو للطائرات الكبيرة وخاصة التي تستخدم في المجال العسكري أو التجاري[8].
4. اقتصادية في حرق الوقود: إذ أن بعضها يتم تشغيلها عن طريق نضيدة يتم شحنها كهربائياً. ولكون محركها صغير وحسب الحجم يقلل من صرف كمية الوقود أو استهلاكها ويعطيها قدرة أكبر لقطع مسافات أطول من الطائرات العادية التي يقودها طيار.
5. تعدد مجالات الاستعمال: تمتاز بتعدد مجالات الاستعمال سواء العسكري أو المدني ومنها المراقبة والاحوال الجوية ورصدها والصحة والتجارة لنقل البضائع والبريد والتصوير الجوي والصحافة والاعلام[7] وغيرها.

ثالثاً: أنواعها

هناك أنواع من الطائرات غير المأهولة كل حسب استعمالها واغراضها وحسب قواعد الطيران لها وفيما يلي نوضح ذلك:

1- حسب مجال الاستعمال: تتحدد استعمالات الطائرة غير المأهولة وفق مجال استخدامها[9] وكما يلي:

أ- مجال التسلية: تستخدم الطائرات غير المأهولة الدرونز من قبل الأفراد والاستمتاع في المسابقات والتنافس وهذا يعد الاستعمال للانتفاع وللترفيه الشخصي[9].

ب- مجال الانشطة التجارية والمهنية: تستعمل في انشطة متعددة منها تغطية النشاطات الرياضية وتغطية الاخبار للوكالات الاعلامية وتسليم البضائع ونقل البريد وصور الفيديو السينمائية وانتاج وصناعة الأفلام [10].

ج- مجال الاستعمال المدني: وهنا تستعمل الدرونز في المجال المدني إذ تستخدمها الدولة في رصد الحدود ومراقبتها والدفاع المدني وحماية البيئة والاتصالات و خطوط الكهرباء والزراعة والانشطة ذات الطابع الأمني ومنها رصد وتعقب تجارة المخدرات وتهريبها وغير ذلك من النشاطات الضرورية للدولة[9].

د- المجال العسكري: تستخدم في مكافحة الارهاب والنزاعات المسلحة والأعمال ذات الطابع العسكري[10].

2- الاوزان (حسب الاغراض): تتباين وتأخذ الدرونز عدة اوزان حسب الاغراض وفق الاحمال المطلوبة ونوع العمل وسنأخذ ذلك وفق ما جاء في القانون الفرنسي[5] المنظم للطائرات غير المأهولة وتحديدا القرار 17 ديسمبر 2015:

أ- درونز (A): وزنها أقل من 25 كيلوغرام تستخدم للمنافسة والترفيه.

ب- درونز (B): وزنها أكثر من 25 كيلو غرام تستخدم للاستطلاع والرصد.
ج- درونز (C): وزنها أقل من 25 كيلوغرام تستخدم في رصد الاحوال الجوية والمراقبات وتوفير البيانات عنها.
د- الدرونز (D): لا يتجاوز وزنها عن 2 كيلوغرام وتستخدم في بعض الانشطة المدنية الجوية مثل البنى التحتية والبيئة والزراعة[5].
هـ - الدرونز (E): طائرة يزيد وزنها عن 4 كيلو غرام ولا يزيد عن 25 كيلو غرام وهي أعلى من المواصفات في (D,C) تحمل كاميرا ولاغراض متعددة.
و - الدرونز (F): لا يتجاوز وزنها عن 150 كيلو غرام ومجال عملها هو عسكري اذ تستعمل في تحديد الاهداف والاستطلاع والقتال الخدمات اللوجستية والبحث والتطوير أو علمي في الطاقة والتعدين والصحة والطواريء والمساعدة الانسانية والاغاثة في الحالة الحرجة والكوارث .
ز- الدرونز G): يتجاوز وزنها عن 150 كيلو غرام وتستعمل في المجالات العسكرية الواسعة والعلمية[5].
3- حسب الشكل والهيكل الخارجي: تختلف قواعد طيران الدرونز حسب الشكل المصمم للأرتفاعات ومجالات العمل وفق القواعد التي ارستها مظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) ومنها:

أ - طائرة ذات الجناحين: هذه الطائرة يتم التحكم بها بواسطة اللاسلكي والتي يتم عملها في المتابعة البصرية وغير البصرية اي خارج الرؤيا لها وهذه تشبه الطائرات العادية التي يقودها طيار يعني التقليدية من حيث الشكل او التصميم[11].
ب - طائرة ذات حجم متوسط: وهي طائرة متخصصة ذات احترافية عالية ، في العادة يكون وزنها من 5 كيلوا غرام الى 25 او 30 كيلوا غرام، وايضا يمكن ان تعمل بالمتابعة البصرية او البصرية الممتدة مثل الهيلوكوبتر ذات المراوح المتعددة، وايضا هناك طائرات ذات حجم متوسط متعددة المراوح فمنها ذات ثلاث مراوح وهي الاعم وتستخدم في مجال التصوير واخرى يمكن ان يصل عدد المراوح فيها الى ثمانية، وهنا يزيد حجم هيكل الطائرة كلما تعددت المراوح وهذا النوع متقدم تكنلوجيا اذ يعتمد على نظام تحكم وملاحة عالي الجودة وقد يمكنه الاتصال بالأقمار الاصطناعية[11].
جـ - طائرة اندماج بين ذات الجناحين ومتعددة المراوح: هذه الطائرة تجمع بين الجناحين والمراوح يعني فيها جناحان ومراوح ولا تحتاج الى مجال للهبوط والاقلاع ويمكنها ان تحلق على مساحات واسعة وكبيرة [11].
د - طائرة ذات حجم صغير: تعمل هذه الطائرة بالمتابعة البصرية ، بمعنى تحلق ضمن مجال الرؤيا للمشغل، ويكون وزنها ما بين نصف كيلو غرام الى 3 كيلو غرام [5].

ومن خلال ما تقدم من مصطلحات ومميزات وانواع للطائرات غير المأهولة ورغم التباين فيما بينها نرى أن جميعها لا تخرج عن المعنى العام للطائرة غير المأهولة على أنها طائرات تصنعها شركات وتبرمج وتوجه عن بعد يتحكم بها خبراء مختصون على الأرض، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة، وقد تكون مزودة بأجهزة شتى من تحكم واستشعار وملاحة وكاميرات وقذائف وصواريخ لاستخدامها ضد أهداف معينة يتحكم بها المشغل (الطيار) وهو على الارض، وقد تكون ذاتية البرمجة بمعنى لها تقدير الموقف وهي بمواجهة الهدف والتعرف عليه ومعالجته دون الرجوع للطيار على الارض.

الفرع الثاني

قواعد استخدام الطائرة غير المأهولة

أن توسع ميادين استعمال الطائرات غير المأهولة تترتب عليه زيادة خطورتها وهو ما جعل استعمالها يمثل خطورة كبيرة على حركة الطيران للطائرات العادية خاصة في ظل عدم وجود قواعد قانونية تنظم عمل واستعمال تلك الطائرات في كثير من الدول ومنها العراق وأن جل اسباب حوادث الطائرات قد تكون عمدية ، اما اذا كانت خطأ فيرجع إلى الأخطاء البشرية والبعض الآخر يرجع لأسباب فنية وبيئية وظروف جوية للطيران وهو ما سنتناوله في هذا الفرع لنبين استعمال الطائرات غير المأهولة وذلك بمعرفة قواعد تسجيلها في أولاً و قواعد ضوابط عملها في ثانياً. وهي بمثابة قواعد قانونية يجب الالتزام بها ومخالفها يتحمل المسؤولية الجزائية عند ارتكابها للجرائم.

أولاً: قواعد تسجيل الطائرة غير المأهولة

من المعتاد والمستقر في القوانين وأنظمة الطيران أن الطائرات التقليدية تخضع للتسجيل في سجل خاص لدى الجهات الادارية المختصة بالطيران المدني والعسكري لدولتها، ولكن في أول الأمر ان الطائرة غير المأهولة لا تخضع لقاعدة التسجيل ولكن بعد تطور وتعدد الاستعمال ظهرت مشاكل وحوادث في العمل والتشغيل دون قواعد تنظم ذلك وهذا ما اتجهت اليه منظمة الطيران المدني الدولية طلبت

الدول الأعضاء من منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وضع إطار تنظيمي لأنظمة الطائرات بدون طيار التي تعمل خارج نطاق قواعد (UAS) [12]وهو اختصار لـ نظام الطائرات بدون طيار (Unmanned Aircraft) بالإضافة إلى جميع المعدات والبرامج والأنظمة اللازمة لتشغيلها بشكل آمن وفعال. بمعنى انه مصطلح شامل يصف كل ما يتعلق بتشغيل الطائرة بدون طيار، وليس مجرد الطائرة نفسها . اذ راجعت المنظمة اللوائح الحالية لأنظمة الطائرات غير المأهولة في العديد من الدول لتحديد القواسم المشتركة وأفضل الممارسات للطيران الآلي(IFR) التي تتوافق مع إطار عمل الطيران في المنظمة، والتي يمكن تطبيقها من قبل مجموعة واسعة من الدول، فنتج عن هذا النشاط لوائح نموذجية للطائرات غير المأهولة من منظمة الطيران المدني الدولي، وهي الأجزاء 101 و102 و149من هذه اللوائح.

تُقدّم لوائح منظمة الطيران المدني الدولي النموذجية للطائرات غير المأهولة، والنشرات الاستشارية المصاحبة لها، نموذجًا للدول الأعضاء لتطبيق أو استكمال لوائحها الحالية للطائرات بدون طيار. وصُممت هذه اللوائح والنشرات الاستشارية لتكون وثيقةً قابلةً للتطوير مع نضج الصناعة، مما يُزوّد الدول والهيئات التنظيمية بمواد منسقة دوليًا تستند إلى أحدث التطورات، وتشجع منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) الدول التي طبقت لوائح أنظمة الطائرات الغير مأهولة على مشاركة لوائحها مع المنظمة من خلال توفير رابط أو ملف PDF على البريد الإلكتروني RPAS@icao.int [12].

وستُضاف لوائح الدولة الخاصة بأنظمة الطائرات غير المأهولة إلى مستودع اللوائح الحالية الموجود في مجموعة أدوات أنظمة الطائرات غير المأهولة على الموقع الإلكتروني العام للمنظمة . مع قيام الدول بتعزيز أو توسيع لوائح أنظمة الطائرات الغير مأهولة الخاصة بها، اذ يُرجى منها إخطار المنظمة بهذه التطورات من خلال توفير نسخة من لوائحها البديلة[12].

وكمثال المشرع الفرنسي دعا لإصدار قرارات تتعلق بتنظيم استعمال هذه الطائرات التي دون طيار على متنها وشروط استعمالها. وأوضح ذلك في المادة (L611/1) من كود النقل الفرنسي، اذ ثبت في هذه المادة وأقر أن الطائرة غير المأهولة إذا كانت غير مسجلة لا يسمح لها بالطيران وتخضع للتسجيل الاجباري[13]. وايضا في ظل القواعد الارشادية التي وضعتها وحددتها منظمة الطيران المدني الدولي قامت الهيئة العامة للطيران المدني القطري بوضع اللائحة رقم 5 لسنة 2017[14] بشان استعمال الطائرات غير المأهولة اذ قالت لا يمكن ان تعمل الطائرات غير المأهولة الا بأذن مسبق او تصريح من جهة مختصة وفق شروط القانون مع الاخذ بالاعتبار المنطقة الجغرافية للعمل ونوع الطائرة وتناسب الخطر المتوقع من الاستخدام والهدف من الطيران والمعدات المستعملة بالإضافة الى طبيعة عملية الطيران بذاتها، وكذلك أصدرت هيئة الطيران المدني في دولة الامارات العربية المتحدة[5] كمثال اخر تعليمات دخلت حيز النفاذ في الأول من شباط 2016 تختص بتسجيل وتشغيل وعمل الطائرة غير المأهولة. وأيضاً قامت بذلك الولايات المتحدة الامريكية[5] وبدأت بتطبيقها في 2015/12/21. وهناك ضوابط لتسجيل الطائرة غير المأهولة فمثلاً في فرنسا[13] يشترط وجود شهادة خلاصة للطيران وشهادة ملكيتها ووزنها ما بين 250 غرام وحتى 25 كيلو غرام اما اكثر من ذلك إجباريا ويشترط ان يكون عمر الطيار لا يقل عن (13) سنة فأكثر وله أهلية وشهادة تأمين على الطائرة ورخصة الطيران للطيار، وعند توفر ذلك يتم كتابة رقم القيد بسجل الخاص ويجب كتابته بعلامة واضحة على جسم الطائرة. اما الاوزان فوق ذلك لازم ان يكون الطيار بالغاً. اما في العراق توجد اوامر وبعض التعليمات فقط دون قواعد قانونية لنظام تسجيل الطائرات الغير مأهولة يبين التسجيل والاستعمال والعقوبات التي تردع المخالف او مرتكب الجريمة عن طريق تلك الطائرات.

ثانياً: قواعد ضوابط تشغيل الطائرات غير المأهولة

عندما فرضت الضوابط العالمية حسب الاتفاقيات والمعاهدات لتسجيل الطائرة من هذا النوع كانت اجبارية اذ يتم وضع ضوابط التشغيل والاستعمال وذلك لكثرة الشكاوى والمخاطر التي تسببها هذه الطائرات بالنسبة لبقية أنواع الطائرات وخاصة في مجالات النقل والتجارة التي تقابل تلك الطائرات اثناء الطيران[15]، ولأهمية الموضوع فرضت احكام وضوابط تشغيل واستعمال عديدة اعتمدتها كثير من الدول [5]واغلبها كانت متشابهة ونأخذ كمثال احكام الضوابط التي اتخذتها الولايات المتحدة الامريكية وقد اوعزت هذه الاحكام إلى ثلاثة اقسام وفق ما يلي:

1- أحكام تشغيل واستعمال الطائرة غير المأهولة الصغيرة :

نأخذ كمثال الولايات المتحدة الامريكية إذ ان استخدامها مثلاً في الولايات المتحدة الامريكية[5]حسب قواعد القرار لإدارة الطيران الفدرالي (FAA) في 21 من يونيو عام 2016 ما يلي: أ - يتم الطيران مباشرة أي بالرؤيا المباشرة. ب - على ان لا يزيد الوزن على 55 باوند بمعنى (250 غرام). جـ - يجب أن يتم الطيران في النهار فقط من حالة الشروق إلى حالة الغروب. د - لا يتم الطيران فوق الأفراد بشكل مباشر ولا تحت هيكل ولا من مركبة متحركة. هـ- لا يتم الطيران فوق منطقة سكنية. و- لا يتم نقل مواد خطرة على

متن الطائرة. ز- السرعة للطائرات 1 ميل في الساعة (87 كم). ع - يسمح للطيران في الطقس الصحو مسافة لغاية 3 ميل من مركز التشغيل. غ - اقصى ارتفاع للطيران هو 400 قدم عن سطح الأرض. ي - لا يقل عمر الطيار عن 16 سنة وحاصل على شهادة قيادة ويخضع للاختبار.

2- أحكام تشغيل واستعمال الطائرة غير المأهولة للتسلية في أمريكا[16]:

أ -يتم تسجيل الطائرة التي يقل وزنها على 55 باوند الكترونياً، بينما يتم التسجيل ورقياً إذا زاد الوزن عن ذلك اذ على أن لا يزيد عن 55 باوند (25 كيلوغرام) اي اجبارياً. ب - أن يبلغ عمر المشغل (الطيار) 13 عام فأكثر[5]. جـ - لا يتجاوز ارتفاع الطائرة عن 400 قدم عن سطح الأرض. د - يجب مشاهدة الطائرة بالرؤيا المباشرة وتحت نظر المشغلين. ولا يتم الطيران قرب الطائرات والمطارات. هـ -يتم الاستخدام وفقاً للقواعد التالية: لا يتم الطيران فوق الأفراد أو تجمعاتهم. وممنوع الطيران فوق الملاعب الرياضية. وتسديد كلفة رسوم التسجيل. ويتم تسجيل بيانات المشغل للطائرة (الطيار) من عنوان الاقامة والايميل والبطاقة الائتمانية. ويمنع الطيران في الحالات الطارئة مثل أماكن الحريق. يتم الطيران وفق متطلبات المجال الجوي[5].

3- أحكام التشغيل والاستعمال للطائرة غير المأهولة للعمل وللأعمال التجارية وغيرها في امريكا[17] وفق الشروط التالية:

أ - الطيار لا يقل عمره عن 16 سنة. ب - وزن الطائرة لا يزيد عن 55 باوند (25 كيلوغرام). جـ - مشاهدة الطائرة بالرؤية المباشرة أثناء الطيران وتحت انظار المشغلين. د - الطيران يتم نهاراً فقط. هـ - الارتفاع لا يزيد عن 400 قدم والسرعة لا تزيد عن 100 ميل / ساعة. و - لا يتم الطيران على الأفراد. ز - لا يتم الطيران من مركبة متحركة[5].

ثالثاً: احكام استعمال وشغيل طائرة درون (طائرة غير مأهولة) في العراق [18]

اصدرت هيئة الطيران المدني العراقية تعليمات واوامر بخصوص الطائرات غير المأهولة وعليها الالتزام بالقواعد الارشادية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، اذ يجب الحصول على ترخيص من هيئة الطيران المدني العراقية .يتطلب ذلك تقديم طلب رسمي مع الوثائق المطلوبة، وتدقيق الطلب، والحصول على موافقات من قيادة العمليات، وتسديد الرسوم المستحقة.

1 - إجراءات الحصول على ترخيص طائرة درون في العراق هي[18]

أ - تقديم طلب رسمي: يجب تقديم طلب رسمي إلى هيئة الطيران المدني العراقية مع الوثائق المطلوبة.
ب - تدقيق الوثائق: تقوم الدائرة القانونية في الهيئة بمراجعة وتدقيق الوثائق المقدمة.
جـ - الحصول على الموافقات: يتم رفع الطلب إلى قيادة العمليات لاستحصال الموافقات اللازمة لتشغيل الطائرة.
د - دفع الرسوم: بعد الموافقة، يجب تسديد الرسوم المالية المترتبة على الرخصة .

2 - الوثائق المطلوبة:

تختلف الوثائق المطلوبة حسب نوع الطائرة (شخصية أو تجارية) وحسب الغرض من استخدامها .قد تشمل الوثائق المطلوبة، إثبات هوية مالك الطائرة, إثبات ملكية الطائرة، خطط التشغيل، إثبات الخبرة والكفاءة في تشغيل الطائرات غير المأهولة (خاصة للاستخدامات التجارية)، شهادة طبية سارية.

3- الشروط:

أ - يجب على كل من يمتلك أو يحوز طائرة بدون طيار أن يسجلها لدى السلطة المختصة .
ب - هناك قيود على استخدام الطائرات بدون طيار في العراق، ويجب على المشغلين الالتزام بالقوانين والتعليمات الصادرة عن هيئة الطيران المدني العراقية.
جـ - قد تطلب هيئة الطيران المدني إجراءات إضافية أو توفير وثائق إضافية بناءً على طبيعة الاستخدام .
د - يُنصح بالرجوع إلى هيئة الطيران المدني العراقية أو المواقع الرسمية ذات الصلة للحصول على أحدث المعلومات والتعليمات .

4 - الجهات المسؤولة:

أ - هيئة الطيران المدني العراقية (ICAA)، هي الجهة المسؤولة عن إصدار تراخيص وتشغيل الطائرات غير المأهولة.
ب - قيادة العمليات، مسؤولة عن إعطاء الموافقات الأمنية لتشغيل الطائرات غير المأهولة.

اذ في الأصل، تخضع الطائرات التقليدية للتسجيل في سجل خاص لدى السلطات الإدارية المختصة في الطيران المدني، والذي نصت عليه القوانين المنظمة للطيران، حيث تنص المادة (19) من اتفاقية شيكاغو[19] على أنه (يجب تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها ولوائحها)، وبناء على ذلك تنص المادة (31) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة (1974) المعدل [20](لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ما لم تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها طبقا لقانون دولة التسجيل الا انه يجوز لسلطات الطيران المدني ان تصرح لأية طائرة غير مسجلة في دولة ما بالطيران أو الهبوط لأغراض التجربة الفنية أو لأغراض اخرى وذلك طبقا لما تقرره في هذا الشأن). ومن خلال ما تقدم يتبين أنه لا يحق قيادة أي طائرة في اقليم الدولة الا بعد القيام باستحصال ترخيص من تلك الدولة في الفضاء الجوي الذي يعلوه، ولا يجوز او يسمح للطائرة بالتحليق إلا بعد استحصال الموافقة التي تصدر من هيئة الطيران المدني، ومن المعلوم أن المشرع العراقي قد بين وحدد انظمة وقواعد و شروط تسجيل الطائرات العادية أو ما يسمى بالتقليدية اي التي يقودها طيار في قانون الطيران المدني العراقي، الا انه لم يحدد الشروط الكاملة لتسجيل الطائرات غير المأهولة في القانون العراقي، وكذلك يتضح ان الاحكام المتبعة لتسجيل واستخدام وعمل الطائرات غير المأهولة في العراق[18] يحتوي على تعليمات وأوامر وشروط بسيطة لا تصل الى مستوى متقدم اسوة بالقواعد المنظمة لهذا النوع من الطائرات على المستوى الدولي ، التي تكون على شمولية وعلى كل الجوانب التي تتناسب مع تطور تقنية وامكانية هذه الطائرات التي هي في حالة تطور متسارع ودخول تقنية الذكاء الاصطناعي معها، ويعتمد عليها في الغالب بكل الاختصاصات والعلوم والاعمال المدنية والعسكرية.

الفرع الثالث

طبيعة القواعد القانونية للطائرات غير المأهولة

لتحقيق السلامة الجوية وحماية الأفراد من الاخطار المحتمل وقوعها بسبب الطائرات غير المأهولة فلا بد من تقنين استعمال تلك الطائرات ولا يمكن ذلك الا من خلال القيام ببعض الاجراءات للحصول على تصريح من الجهات المختصة وفق شروط محددة وبعد الحصول عليها يمكن أن يقوم مشغل او مستعمل الطائرة غير المأهولة بالعمليات الجوية وفق أحكام القانون. وتتحمل بشكل عام وفق الاتفاقيات سلطة الطيران المدني سواء الدولية ام الداخلية المسؤولية الكاملة عن الالتزام بضمان حرية وسلامة الطيران وتحمل مسؤولية الحماية العامة من جميع انواع المخاطر التي تنشأ عن عمل واساليب الطيران الغير مأهول، وفي هذا علينا ان نوضح في أولا القواعد التي تحكم الطائرات غير المأهولة وفي ثانياً التي تحكم الطيار اي الموجه او مستخدم او مشغل الطائرة وفي ثالثاً قواعد الشهادات والرخص الممنوحة.

أولاً: الطائرة غير المأهولة

يتسارع استعمال الطائرات غير المأهولة وخاصة العسكرية في النزاعات الحدية المختلفة وهو ما يقلق ويثير خوف وتحسب انساني وقانوني من حيث مدى مشروعية عملها واستخدامها ومن الذي يسأل جزائيا عن تلك الجرائم العمدية او عن طريق الخطأ والاضرار والممارسات والانتهاكات المتحصلة من جراء هذه الاعمال، إذ ان البروتكول المقدم لتعديل معاهدة تنظيم الملاحة الجوية (اتفاقية باريس لعام 1919) بتاريخ (1929/6/15) ما زالت الطائرة غير المأهولة جزءاً من الاطار القانوني للطيران المدني الدولي[19] والذي عدل في نص المادة (15) منه على النحو التالي: (لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار فوق اقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بأذن خاص وطبقا لشروط ذلك الترخيص).

وبعد اجراء عدد من التعديلات على الملحق السابع لمعاهدة شيكاغوا اتضح أن الطائرات الموجهة عن بعد هي مجرد نوع من الطائرات غير المأهولة[21] سواء كانت موجهة عن بعد أو مستقلة تماماً أو توليفات منهما تخضع لأحكام المادة (8) من اتفاقية شيكاغو[21] والتي تنص على الطائرات بدون طيار (لا يجوز لأي طائرة لدولة متعاقدة قادرة على الطيران بدون طيار فوق اقليم دولة متعاقدة أخرى إلا بأذن خاص وطبقا لشروط ذلك الترخيص وتتعهد كل دولة متعاقدة بان تأخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات دون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شانها تجنب كل خطر لهذه الطائرات)[21]. ورغم عدم وجود طيار في الطائرة فالنظام القانوني الذي يحكمها هو الملحق السابع من اتفاقية شيكاغو الذي يبقي الطائرة غير المأهولة في نطاق اتفاقية مونتريال لعام 1999 وان الهدف من القواعد القانونية للطائرات غير المأهولة هو ان لا يؤدي استخدامها وتشغيلها في المجال غير المستقل وكذلك في المطارات بغية عدم التفريط بسلامة الطيران العادي اي المأهول، وتدخل اساليب الطيران الغير مأهول في اتفاقية شيكاغو منذ قيامها، وفي عام 2007 اجتمعت منظمة الطيران الدولي بخصوص تعبير المركبات غير المأهولة اذ تم اقتراح تغيير التعبير الى نظم الطائرات غير المأهولة كحال التعبير المعمول به في اتفاقات اللجنة اللاسلكية للطيران والمنظمة الاوربية لمعدات الطيران المدني [22]، كما تخضع الطائرات الغير مأهولة لقواعد الملحق الثاني بخصوص قواعد حق المرور التي يجب ان لا تصدر

التراخيص اي التصاريح الا من قبل سلطات الطيران المدني، ويتم اصدار التصاريح عن طريق تقييم كلي للمخاطر بقصد سلامة العمليات والحصول على مشغلين مؤهلين ومعدين اعداداً كافياً ومتقناً[23] .ويحكم هذا النوع من الطائرات مبدأ سيادة الدولة الكاملة والحصرية على مجالها الجوي الذي يعلو اراضيها.

ثانياً: مشغل الطائرة (الطيار)

لا يعد الطيار عن بعد طياراً بنص المادة (32) من اتفاقية شيكاغو إذ قالت (يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة او معتمدة من الدولة المسجلة في الطائرة) لكن ولضمان أن الطيارين الموجهين للطائرات غير المأهولة أيضاً لديهم الخبرة والكفاءة ذات الصلة لتشغيل وتنظيم الطائرات من هذا النوع، إذ تم تعديل الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو في عام 2012 التعديل رقم (43) لأدراج قاعدة قانونية قياسية تستوجب أن يكون الطيار مجازا بشكل متوافق مع اجازة العاملين وفق ما جاء بالملحق الأول من الاتفاقية[23]. لكن من الواضح في دليل تنظيم الطائرات الموجهة عن بعد وهي الغير مأهولة فأن هذه القواعد القياسية للترخيص والاجازة والشهادة فان سندها القانوني غير موجود لان المادتين (32 و33) من اتفاقية شيكاغو لا تعد الطيار المشغل للطائرة الغير مأهولة الذي يوجه الطائرة قائدا لها، لكن ما تضمنه اطار تنظيم اتفاقية روما هو احتوى كل ما يتعلق بمسؤولية الطيار اي المشغل بكل ما يسببه من ضرر لجميع الاشخاص واموالهم على سطح الارض الذي سببته انشطة واساليب واعمال الطائرات غير المأهولة[22]، اما بخصوص اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، فالحالة تلتزم فيما يخص انظمة الطائرات غير المأهولة لابد من التأكد والتحقق من هوية الطيار اي بمعنى المشغل وذلك لغرض اسناد المسؤولية الجزائية، حيث اشارت اتفاقية 2009 بأن اثبات المتسبب الذي أحدث الضرر هي حالة واقعية وفق ما تتطلبه كل حالة، اذ قد يكون للمالك المسجل او المستأجر للطائرة مسؤولية بمعنى الشخص المستفيد منها وقد تكون المسؤولية الجزائية على الشركة المصنعة اذا كان سبب الضرر من التصنيع اصلا بوجود نقص او خلل[22].

ثالثاً: الشهادات والرخص

أن الشهادات التي نعني بها هي شهادة الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية الصغرى من الدولة أما الرخص فهي الصادرة من الدولة المسجلة الطائرة فيها، وأن هذه الشهادات والرخص تخص الطيارين العاملين على الطائرة التقليدية التي يقودها الطيار ، وحسب المادة 33 من اتفاقية شيكاغو اذ لا بعد الطيار عن بعد طياراً فأنهم غير مشمولين بالشهادات والرخص والاجازات، لذلك فأن الركون إلى قاعدة قياسية معينة للاعتراف المتبادل بين الدول، مثل القواعد القياسية لشهادات المشغل الجوي[19] وهذا قد يكون تصويباً للطلب من الدول التي تتعاقد فيما بينها للاعتراف بصدور وصحة وتعريف بصحة الشهادات والرخص والاجازات للطيارين عن بعد ، غير أنه وبالرغم من الأحكام السابقة فأن شروط اتفاقية شيكاغو التي تعني بالطائرات تنطبق بالقدر نفسه على الطائرات غير المأهولة التي تعمل في الملاحة الجوية أي أن تمتثل للأوامر بالهبوط والتعليمات التي تصدرها الدولة التي تطير فوقها[23] .

وبالتالي يرى الباحث ولما تقدم من قواعد قانونية للاتفاقيات والمعاهدات التي تحكم الطيران المأهول ولم تنظم الطيران غير المأهول الا بقدر قليل من القواعد والانظمة التي تشترك بين الاثنين واتخاذ قواعد منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو - ICAO) كأساس، فينبغي على سلطات الطيران المدني الوطنية العراقية ان تعقد اتفاقيات متبادلة تتضمن قواعد قانونية مع الدول القريبة والمجاورة او الاقليمية فيما بينها تتضمن هذه قواعد قانونية او لوائح تنظيمية لضمان سلامة الطيران والحماية من المخاطر جراء استعمال الطائرات غير المأهولة ،نظرا للتسارع والتوسع والتطور الهائل والمربك في استخدامها ولضمان تشغيلها بطرق آمنة، ومن آثار هذا التسارع في الاستخدام ظهرت اخطاء وتحديات ومخاطر ومشاكل وجرائم واضرار لم تكن محسوبة في اطر أنظمة الطيران على مدى التاريخ .

لذلك على المشرع العراقي ان يبادر بتنظيم ذلك اسوة ببعض دول الخليج العربي او دول الجوار، رغم حظر استخدام الطائرات الغير مأهولة في العراق في الوقت الحاضر من قبل السلطات للظروف الامنية التي مر بها البلد، بمعنى ان تشرع نصوص قانونية يضعها في اطار وسلوك تنظيمي لعمليات تلك الطائرات بمعنى الجهة المنظمة والمتخصصة عليها ان تكون ملمة وعلى دراية بوضع هذه النظم وتجري تقييماً لها وتكون قابلة للتعديل لكي تواكب التطور الفني والرقمي السريع لهذا النوع من الطائرات لأنها دخلت في جميع مجالات الحياة سواء الخدمات او التجارة والزراعة والبيئة او الاتصالات او التصوير او الالعاب وغيرها من المجالات المدنية والعسكرية.

المطلب الثاني

المسؤولية الجزائية لبعض الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرة غير المأهولة

المسؤولية الجزائية عن جرائم الطائرات غير المأهولة في التشريع العراقي تتطلب استقصاء" متعمقا للتشريعات العراقية التي تتعلق بالجرائم الجنائية واستخدام هذا النوع من الطائرات، فلا يوجد قانون خاص يبين بصراحة المسؤولية الجزائية عن جرائم الطائرات غير المأهولة في العراق، ولكن يمكن تنفيذ القوانين الجزائية العامة على هذا النوع من الجرائم. والجرائم التي ترتكب بوسيلة الطائرات غير المأهولة هي متعددة وتثير جل من المسائل القانونية والجزائية لما تمتلكه من أنظمة واجهزة ذات تقنيات فنية والكترونية متطورة ومدهشة جدا من عالم التكنلوجيا المتقدمة [24].

فبعض هذه الجرائم عمدية والأخرى غير عمدية مما تسبب خسائر واضرار للإنسان والأموال العامة والخاصة وانتهاكات للحياة والخصوصية وعلى من تقع المسؤولية هل تقع على المالك ام المشغل ام المستفيد ام الشركة المصنعة ام الجميع ولكن هناك نوعا من الطائرات غير المأهولة تبرمج على انها هي تقوم بذاتها باتخاذ القرارات بنفسها اي الطيار الآلي هو الذي يتصرف ووقعت كثير من الحوادث والجرائم بعدد كثير نتيجة استخدام هذا النوع من الطائرات غير المأهولة، ويمكن أن تستخدم لأغراض التهريب او التجسس او عمليات ارهابية او اغتيال الاشخاص إذ يمكن أن تقترب من الأفراد أو الزعماء او القادة أو المواقع الحساسة او البنى التحتية وهو ما جرى في كثير من البلدان[23]، أو تتسبب في حالة فوضى وارباك وحوادث واضرار في تعليق الرحلات الجوية في كثير من مطارات العالم.

وكل هذا بسبب سهولة امتلاكها من قبل أي شخص. إذ كل ما هنالك يمكن ان يقوم بشراء طائرة من المولات او المحلات التجارية او الشركات، ومن ثم يستعملها لبربط بها قنبلة أو مادة كيميائية أو بيولوجية ويتركها تطير او يربط بها اجهزة تصوير وتقوم بالتقاط الصور للمكان او للأشخاص او يهرب بها مخدرات [19] اوغير ذلك ، وكل ذلك بسبب عدم وجود اتفاقيات بين الدول حديثة وقواعد او انظمة قانونية وطنية تكفي وتنظم ادارة وعمل واساليب وعمليات هذه الطائرات في كثير من دول العالم ومنها العراق ووضع عقوبات لمن يخالف تلك القواعد التي تنص على ذلك لان كثير من عمليات تلك الطائرات تنتهك سيادة الدول سواء على المستوى الاقليمي او الدولي[24].

ولدراسة هذه المسؤولية لابد من ان نتناول بعض النماذج من الجرائم لنتعرف على من تقع المسؤولية الجزائية وتطبيقات لبعض الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرات الغير مأهولة ومنها المواجهة الجزائية لجريمة القتل العمدية عن طريق الطائرة غير المأهولة في الفرع الاول وفي الفرع الثاني نتناول استخدام وسيلة الطائرة غير المأهولة كظرف مشدد ونتناول في الفرع الثالث جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة.

الفرع الأول

المواجهة الجزائية لجريمة القتل العمدية عن طريق الطائرة غير المأهولة

أضحت الطائرات غير المأهولة هي الوسيلة الفاعلة والمتيسرة بيد الدول والأفراد اذ من المستطاع استخدامها لشن اي هجوم او الاعتداء على الاشخاص وقتلهم أو ايقاع الضرر بالأموال سواء كانت عامة أو خاصة دون أن تترك ما يدل عليها وذلك بسبب ما تحمله من تكنولوجيا متقدمة[7]. وبذلك اصبحت تعد خطراً وأحيانا هذا الخطر ينجم عنه عملاً ارهابياً نتيجة توجيهها والتحكم بها عن بعد بواسطة أداة تحكم كما في الألعاب المسلية الالكترونية وما يزيد من خطورتها أنها تحلق على مستوى منخفض لا ترصدها ولا تعمل تقنيات أجهزة الرادار والمراقبة من اكتشافها بيسر وأن كانت تحمل مجموعة صغيرة من المتفجرات أو الصواريخ تكفي للقتل وايقاع الضرر بالأموال[19]. ولدراسة المسؤولية الجزائية لجريمة القتل العمدية عن طريق الطائرة غير المأهولة وبما انه لا توجد قواعد قانونية خاصة في العراق تحكم تلك الجريمة المرتكبة عن طريق هذا النوع من الطائرات بالرغم من وجود بعضها في كثير من الدول مثلا فرنسا وامريكا وقطر وغيرها من الدول[5] ، وطالما لا نجد نصوص جزائية عراقية او تشريعات خاصة بهذه الطائرات سوف نذهب الى القاعدة العامة وهي نصوص قانون العقوبات العراقي النافذ رقم 111 لسنة 1969 وتعديلاته ونطبقه على الجرائم الواقعة عن طريق الطائرات غير المأهولة فيما يخص جريمة القتل العمد[25]، ومن هنا نبدأ على من تقع المسؤولية الجزائية عندما ترتكب جريمة قتل عمد وغيرها من الجرائم عن طريق هذا النوع من الطائرات في اولاً و بيان اركان جريمة القتل العمد في ثانياً ونبين عقوبتها في ثالثاً:

أولاً: المسؤولية الجزائية: الطائرات غير المأهولة تعمل بلا طيار اذ تمنح التكنولوجيا المتقدمة للبلدان التي تمتلكها بتوسيع المدى الذي يفرق بين مستعمل السلاح والقوة القاتلة التي يطلقها، فهذه الطائرات تمكن الشخص الذي يسيطر ويتحكم بالقوة القاتلة من ارسال هذه القوة دون ان يكون موجوداً بشخصه اذ يعمل على تشغيلها عن طريق تكنولوجيا الحواسيب الالكترونية الذي يديرها من موقع بعيد على الارض، وهو بهذا بعيد عن الخطر، لذلك يعد هذا الاسلوب حديثاً على الساحة الدولية بفضل التكنولوجيا وفضلا عن الحدود والمقاسات العامة التي يقرها ويفرضها القانون الدولي فعلاً [26].لذلك سنتناول مسؤولية الشخص المعنوي ومن ثم مسؤولية الطيار اي المشغل و المبرمج ومسؤولية المالك والمستفيد الذي يمكن ان يكون مستأجراً للطائرة عن الجرائم التي تقع عن طريق الطائرات غير المأهولة:

1 - المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

من المتفق عليه ان المسؤولية الجزائية لا تسند الا للشخص الطبيعي البالغ العاقل، مع توفر الاهلية، بمعنى وحده هو محل المسؤولية الجزائية، وتترتب عليه الجزاءات شرط ان تكون لديه أهلية لها، وكاستثناء صارت تسند المسؤولية الى الاشخاص الاعتبارية او المعنوية [27]، فقانون العقوبات العراقي وفق نص المادة (80) منه يقر بمسؤولية الشخص المعنوي عن الجرائم التي يرتكبها ممثلوه لحسابه او باسمه ويهدف الى معاقبة هذا الشخص المعنوي على هذه الجرائم، اذن الشخص المعنوي يمارس نشاطه من خلال اشخاص طبيعيين يمثلونه ويعملون باسمه ولكي تتحقق مسؤوليته الجزائية لابد من ان تقع الجريمة من احد الاشخاص اللذين يمثلونه او يعملون لديه[28]. لذلك هل يمكن ان تقع المسؤولية الجزائية عن الحوادث والجرائم التي ترتكب عن طريق الطائرات غير المأهولة، الجواب يمكن وهذا ما يعتقده الباحث اذ تسأل جزائياً الجهة المصنعة او المستوردة او التي تتولى برمجتها اذا قام موظفها او احد العاملين فيها او احد مندوبيها بارتكاب جريمة او خطأ ناتج عن عمل الطائرة غير المأهولة نتج عنه الحاق خسائر واضرار سواء بالأفراد والممتلكات او الاموال العامة او الخاصة تطبيقا لنصوص القاعدة العامة وان العقوبات التي تقع على هذا الشخص المعنوي هي الغرامة او المصادرة او بعض التدابير الاحترازية مثل الالغاء للترخيص او ايقافه او سحبه وربما للأغلاق[25] وهذا يقودنا الى ان الشخص المعنوي يسأل ويتحمل العقوبات حسب طبيعته عند مخالفة القواعد التي تنظم نشاطاته من المشرفين او القائمين على ادارة شؤونه، وكذلك يسأل الشخص الطبيعي عن الجرائم او الحوادث او المخالفات التي يرتكبها او تصدر عن الشخص المعنوي، وهنا لغرض تحديد المسؤولية الجزائية[29]، يبرز لدينا نوعان من الاستخدام للطائرات غير المأهولة وهما:

أ - **النوع الاول:** يعتمد على وسائل الكترونية او أتوماتيكية بشكل جزئي القيادة تساعد الطيار عن بعد في التشغيل والتوجيه والعمل ذهاباً واياباً بمعنى ادق ان الطيار عن بعد له استطاعة مطلقة على التدخل في كل ما تؤديه تشغيلا وعملا عندما تكون حاجة لذلك ولو اردنا ان نطبق مسؤولية الشخص المعنوي على جرائم هذا النوع منها لان في انظمتها هناك تثبيت للسرعة والوقوف والمناورة والمفاجأة الغير محسوبة مثل تغيير مفاجئ او سوء الحالة الجوية والسيطرة فعلاً عليها والقيادة ذاتية [29] واحياناً مشتركة بين الشخص الطبيعي والمعنوي عندما يتطلب ذلك، فالمسؤولية الجزائية يمكن ان نسندها الى الشخص الطبيعي حسب مسؤوليته ،وكذلك للشخص المعنوي.

ب - **النوع الثاني:** هذا النوع ذاتي القيادة بمعنى يمكن لهذا النوع ان يؤدي اعماله بالاعتماد على الاسلوب الذاتي للقيادة اثناء العمل دون تدخل للطيار عن بعد وبنفس الوقت يعني دون هناك حاجة الى مساعدة او دعم من الشخص الطبيعي ، فعند تطبيق نظرية الشخص المعنوي هنا يسأل جزائياً الشخص المعنوي المسؤول عن الجرائم التي ترتكب عن طريق الطائرات غير المأهولة بشكل كامل سواء كانت قتل عمد او خطأ او احداث عاهة عمداً او خطأً او اتلاف او ضرر في مال عام او خاص[30] فيعاقب وفق القواعد العامة في قانون العقوبات وكل جريمة بما يناسبها، ولا مسؤولية تقع على الشخص الطبيعي لأنه لم يتدخل باي صيغة او اسلوب من اساليب العمل كون عمل الطائرة غير المأهولة ذاتياً.

2 - المسؤولية الجزائية للمشغل (الطيار) والمبرمج عن الجريمة:

من البديهي والثابت ان المسؤولية الجزائية تتمثل في القصد الجنائي، فيسأل مرتكب الجريمة عما قام به وذلك في المواضع التي ينص القانون فيها على ذلك صراحة وهذا يدل على ان المسؤولية الجزائية عن الجرائم في قانون العقوبات يجب انشاءها على القصد الجنائي في شكله المعتاد ولا يجوز انشاءها على الخطأ غير العمدي الا بنص يصرح به القانون[31] . وبما ان الطائرة غير المأهولة تعمل وتتحرك وتنتقل بدون طيار فمن الممكن او المتوقع ان ترتكب جرائم او بمعنى حوادث تسبب اضرار او تصطدم بطائرة مأهولة او بالأشخاص والأموال ، وتماشياً مع طبيعة الاشياء فمسؤولية حراستها تقع على حارس الشيء وبحثنا في القواعد الجزائية فوجدنا نص المادة (10) من قانون اصول المحاكمات الجزائية تتحدث عن من لحقه ضرر مباشر، مادي او ادبي، من اية جريمة ان يدعي بالحق المدني ضد المتهم والمسؤول مدنياً عن فعله، الا اننا لم نجد شيء عن حراسة الاشياء فذهبنا الى نص القاعدة العامة في القانون المدني

العراقي رقم (40) لسنة 1951 وتعديلاته بنص المادة (231) اذ جاء فيها (كل من كان تحت تصرفه الآت ميكانيكية او اشياء اخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر) ومن هذا نفهم ان حارس الشيء هو الذي يقوم على الشيء والتحكم في تحركه وسيره و يتولى استعماله او الرقابة عليه ولو طبقنا ذلك على الطائرات غير المأهولة لوجدنا ان حارسها هو المشغل او المستخدم وهي تسير تحت رقابته وتوجيهه واشرافه، ولكون الطيار بمعنى المشغل للطائرة غير المأهولة[5] هو الذي يدير ويتحكم بالطائرة اثناء طيرانها وسيرها نحو افعالها فهو الذي تسند له المسؤولية الجزائية لوحده بالضرر حسب نص المادة (10) الاصولية، وفي صورة العمد وفق نص المادتين (34،33) عقوبات، او الخطأ غير العمدي وفق نص المادة (35) عقوبات، نتيجة الاهمال او عدم الاحتياط او اي صورة من صور الخطأ غير العمدي[31] وهذه تقع في حالة النوع الاول من الطائرات غير المأهولة المسيطر عليها جزئياً كما مر سابقاً وقد تكون احيانا المسؤولية مساهمة كونه فاعلا ام شريكاً بين الطيار اي المشغل والمستغل وفق قواعد قانون العقوبات العراقي.

اما المبرمج هو الذي يتولى برمجة الطائرة غير المأهولة ويتحكم بها وفق البرنامج الذي يزود الطائرة بها عن بعد من بداية التحرك وانتهاءً بوصولها هدفها ورجوعها، هنا يتحمل المسؤولية اذا كان هناك خطأ في البرنامج او ادخال معلومات غير دقيقة او خاطئة ادت الى وقوع حوادث سواء كان مقصودا او اهمالاً او غير ذلك[31] حتى ولو كان بسيطاً سبب جريمة او إيذاءا او ضررا للأشخاص او الاموال العامة او الخاصة والمسؤولية الجزائية التي تقع على المبرمج هي شخصية[32] لأنه يكون ملتزماً ومسؤولاً عن سلامة الغير اثناء طيران الطائرة ذهاباً واياباً وتسند له المسؤولية الجزائية عند انتهاك الحياة الخاصة للغير او الاعتداء على الحريات الشخصية اذا كان ناتجا عن خطأ المبرج في النظام البرمجي والالكتروني. وهذه الحالة تطبق على الطائرات غير المأهولة بمعنى ذاتية القيادة كلياً، اذ تسند المسؤولية للمبرمج كل حسب حالته فاذا كان شخصاً معنوياً يخضع للعقوبة التي تناسبه مثلا إذا كان خطأ الشركة المصنعة، اما اذا كان شخصاً طبيعياً تقع عليه العقوبات المناسبة للواقعة.

3 ـ المسؤولية الجزائية للمستفيد:

وهو بمعنى المنتفع والمستغل للطائرة غير المأهولة لحظة ارتكاب الجريمة او وقت وقوع الحادث الذي يتسبب في حصول ضرر للآخر[5]، بمعنى تقع المسؤولية الجزائية على المستفيد وحده عندما يقع حادث للأشخاص او اتلاف الاموال العامة او الخاصة او تسبب بضرر للغير على سطح الارض، وهذا ما نصت عليه ف1 من المادة (2) من اتفاقية روما لسنة 1952 والتي اقرت بالزام المستفيد من الطائرة غير المأهولة بمعنى ذاتية القيادة بتحمل الاضرار التي تقع للغير او التي تحدثها الطائرة اثناء الطيران لما يقع على الاشخاص او الاموال على الارض ولا تخفف او يعفى منها الا بأثبات خطأ المتضرر، وتخضع هذه الصورة لانطباق نظرية الشخص المعنوي وذلك لانطباق قاعدة هذا السلوك على الطائرات غير المأهولة ذاتية القيادة كلياً فيعاقب جزائياً الشخص المعنوي عما تسببه او تحدثه هذه الطائرات من جرائم او اضرار بالعقوبة المناسبة اذا كان استخدامه مشروعاً بصفته مستفيداً، او غير مشروع كأن استولى او سرق الطائرة غير المأهولة واستعملها[5].

4 ـ المسؤولية الجزائية للمقتني (المالك) والمؤجر

عندما يقوم مقتني الطائرة غير المأهولة باستخدامها لحسابه بمعنى هو المالك لها والمستغل وترتكب جريمة او اضرار للأشخاص او للأموال على سطح الارض ، تقع المسؤولية الجزائية على المالك وحده لأنه هو الذي تولى استعمالها و توجيهها والاشراف والرقابة عليها اثناء وقت طيرانها ذهاباً واياباً، او قد يكون المالك مسؤولاً إذا أجاز باستعمال الطائرة في اوضاع او حالات او ظروف غير جائزة قانوناً سواء كانت جسيمة او خطيرة، اما اذا قام المالك بتأجيرها لآخر ولكنه لم يسجل عقد الايجار وتسببت الطائرة غير المأهولة بجريمة او اضرار فتكون المسؤولية الجزائية على المالك والمستأجر بمعنى يكون فاعلا اصلياً او شريكاً في الجريمة فيتحمل المسؤولية الجزائية، اما اذا سجل عقد الايجار فلا مسؤولية على المالك وانما تقع على المستأجر نفسه[5] لأنه هو وحده الذي استغل واستخدم الطائرة غير المأهولة وهذه الحالة تنطبق على نوع الطائرة غير المأهولة ذات القيادة الجزئية كما مر سابقاً . والخلاصة ان في بعض الحالات، قد يكون المنتج اي الشركة المصنعة مسؤولاً إذا كان هناك عيب في التصميم او التركيب أو التصنيع للطائرة غير المأهولة.

ثانياً ـ أركان جريمة القتل العمد عن طريق الطائرة غير المأهولة:

يحدد قانون العقوبات العراقي الجرائم والعقوبات بشكل عام، ويمكن تطبيق أحكامه على الجرائم التي ترتكب باستخدام الطائرات غير المأهولة ، مثل الاعتداء على الحياة أو الممتلكات، أو التجسس، أو الإخلال بالأمن وغيرها، و لذلك يعني القتل العمد بانه القتل الذي تنصرف فيه ارادة الفاعل الى القيام بالفعل الاجرامي او السلوك المادي واقتراف جريمة القتل مع علمه بعناصر الركن المعنوي التي نص عليها المشرع، اذ نص قانون العقوبات العراقي النافذ على جريمة القتل المتعمد العادية بنص المادة (405) منه ونص المادة

(406) إذا اقترنت بحالة ظرف مشدد، بمعنى من يقتل نفساً عمداً في احدى الحالات التي ذكرتها المادة على سبيل الحصر منها مع سبق الاصرار والترصد وهذا يمكن ان ينطبق على وسيلة الطائرة غير المأهولة اذا استعملت المواد السامة او المفرقعة او المتفجرة في القتل او الدافع الدنيء او طرق وحشية او قتل اكثر من شخص. اذ يعد القتل تعمداً متى ما انصرفت ارادة الفاعل إلى القيام بالسلوك المادي متضمناً الفعل والنتيجة وعلاقة السببية بينهما مع توفر القصد الجنائي من خلال عنصري العلم والارادة للفاعل[33] وهذا كله لا يتم إلا على انسان وهو على قيد الحياة. ومما تقدم اذ يتضح من نصوص المواد اعلاه أن لجريمة القتل المتعمد ثلاثة أركان وسنعمد على دراستها تباعاً وهي محل الجريمة والركن المادي والركن المعنوي.

1 - محل الجريمة:

لا تتم هذه الجريمة إلا بوجود محل لها وهو انسان على قيد الحياة. أي لا تقع على انسان ميت ولا على غير انسان غير أن جريمة القتل المتعمد لا تنطبق على الجنين في بطن أمه[34] لأن المحل يجب أن يكون انسان على قيد الحياة والجنين داخل الرحم لا ينطبق عليه هذا حسب رأي الفقه الجنائي إلا لحظة خروجه من رحم الأم وتنفسه للأوكسجين الطبيعي هنا لو وقعت عليه الجريمة يعد انسانا على قيد الحياة. ويصلح ان يكون محلا للاعتداء بصورة مباشرة الذي وجهته حق انسان في الحياة، أما إذا وقعت عليه وهو داخل رحم الأم عندها لا يصلح محل للقتل كجريمة لتخلف صفته كانسان حي ، اذ تعد جريمة اجهاض حسب المواد (417 – 419) من قانون العقوبات العراقي، في حين ان الحماية التي وفرها الشارع للإنسان بعد خروجه من الرحم بعد الولادة هي النصوص الجزائية المعاقبة على الايذاء والضرب والجرح والقتل وغيرها، اما عن نهاية حياة الانسان فهي تعد منتهية حينما يلفظ انفاسه الاخيرة وفي هذه اللحظة يبقى جدير بالحماية الجزائية بغض النظر عن عمره او جنسه او صحته او مركزه سواء كان الوظيفي او الاجتماعي فلا اهمية اذا كان من مواطني الدولة ام من الاجانب فالقانون يحمي الحق في الحياة بصورة مجردة . والخلاصة أن محل جريمة القتل العمد عن طريق الطائرة غير المأهولة هو الانسان شرط ان يكون وقت الارتكاب مازال على قيد الحياة.

2 - الركن المادي:

يشكل ويظهر الركن المادي ماديات الجريمة ، بمعنى هو الذي تظهر به الجريمة الى العالم الخارجي وعرفته المادة (28) من قانون العقوبات العراقي النافذ هو (الركن المادي للجريمة سلوك اجرامي بارتكاب فعل جرمه القانون او الامتناع عن فعل أمر به القانون) ويتسم الركن المادي في المسؤولية الجزائية بشكل خاص في جرائم الطائرات غير المأهولة من ان يقوم او يرتكب الجاني فعلا او افعالاً تسفر الى تؤكد او تحقق الركن المادي ، ويقوم الركن المادي في جريمة القتل العمد عن طريق الطائرات غير المأهولة متمثلاً بعناصره الثلاث السلوك او الفعل الاجرامي والنتيجة الاجرامية وعلاقة السببية بين السلوك والنتيجة.

أ - **السلوك الاجرامي (الفعل):** وهو فعل القتل الذي يرتكبه الجاني سواء كان سلبياً أم ايجابياً. أي يتم بالاعتداء على حياة الانسان وازهاق روحه[34]بغض النظر عن الوسيلة المستعملة في القتل وفي هذه الجريمة تعد الطائرة غير المأهولة هي الوسيلة التي يتم بها القتل أي أن يتحقق فعل القتل بهذه الوسيلة والفقه الجنائي لم يحدد او يصر على وسيلة معينة للقتل سواء بطائرة غير مأهولة كالضرب بالمقذوفات او الاسلحة النارية او القاء المتفجرات او الصواريخ او نشر مواد سامة او حارقة او ما شابه ذلك أو غيرها من الوسائل[35]. فالسلوك الاجرامي لجريمة القتل العمد عن طريق الطائرات غير المأهولة هو الذي من طبيعته ان يزهق روح الانسان ويؤدي الى وفاته، فمتى ما تبين لمحكمة الموضوع بأن الاعتداء كان بقصد القتل فلا يهم الوسيلة المستعملة حتى لو كانت الوسيلة المستعملة غير قاتلة بطبيعتها، كما لا يلزم أن يقوم الجاني بارتكاب فعل القتل بصورة مباشرة وانما يمكن أن يكون بصورة غير مباشرة بمعنى الواسطة وهنا تعد الطائرة غير المأهولة هي الواسطة فيعد هنا الفاعل أي الطيار في غرفة التحكم على الأرض أو المشغل هو الفاعل الأصلي اي تقع عليه المسؤولية الجزائية إذا توفرت الاركان الأخرى[36] ويعد وقوع مثل هذه الجريمة بفعل ايجابي اي ارتكاباً، إذ لا يمكن تصور هذه الوسيلة ان تقوم بفعل سلبي في القتل[37]. ولكن اذا تم القتل خطأً مثلا خطأ في التصويب او قتل اشخاص غير مقصودين كانوا متواجدين صدفة قرب الهدف او غير ذلك أيضا تكون المسؤولية الجزائية عن قتل خطأ وليس تعمد الفعل.

ب- النتيجة الإجرامية: تعد النتيجة الإجرامية الأثر الذي ينتج عن ارتكاب الجاني لسلوكه او ممارساته الاجرامية، وهي العدوان على المصلحة التي يحميها القانون، او هي الظاهرة الطبيعية التي ينتجها السلوك اي الفعل الاجرامي ويعتد به القانون، وهنا يمكن ان نقول هي البيان الذي يلزم لإمكان التغيير المادي باظهار نتيجة السلوك المجرم كأثر للفعل المادي المرتكب، والقاعدة العامة تقول (لا يسأل شخص عن جريمة لم تكن نتيجة لسلوكه الاجرامي)[25]، وتتبين النتيجة الاجرامية في حوادث الطائرات الغير مأهولة مثلا من خلال التعرض لنظام برمجة الاجهزة مما يعرضها للخطر، والنتيجة هي حقيقة مادية، ففي جريمة القتل العمد عن طريق الطائرة غير المأهولة، هي تحقق ازهاق روح انسان على قيد الحياة أي وفاة المجنى عليه ، بمعنى نتيجة سلوك الفاعل وبه تمت الجريمة وهي الأثر المترتب على ذلك سواء وقع الموت حالاً أم بعد فترة من الزمن. إذ لا عبرة بالزمن الذي يكون بين الفعل والنتيجة ما دام تحققت الوفاة

بسبب الفعل. ولا يعد عدم العثور على جثة القتيل اي المجنى عليه إذا كانت الجريمة بواسطة الطائرة غير المأهولة بأن الجريمة لم تقع، اذ ممكن أن يقع اتلاف جثة القتيل وهذا ما يقع ويتحقق على الاكثر بالجرائم التي ترتكب باستعمال الطائرات غير المأهولة باستعمال المقذوفات او المتفجرات وذلك لبشاعة ووحشية هذه الطريقة والاستهتار في حياة الانسان، اذ تشكل ارهاباً واقعاً بصورة حقيقية[38].

جـ - علاقة السببية: وهي الصلة والرابطة التي توصل بين سلوك الجاني المجرم والنتيجة البائنة من هذا السلوك شرط ان تكون هذه الصلة او الرابطة ظاهرة وواضحة دون لبس او غموض، بمعنى ان يكون السلوك او الفعل المجرم هو سبب وقوع وقيام النتيجة فهنا يسأل الجاني عن نتيجة سلوكه الاجرامي، اما اذا انقطعت هذه الصلة قبل تحقق النتيجة فان الجاني لا يسأل عن النتيجة وانما يسأل عن فعله الذي ارتكبه فقط، فلا يعد السلوك الاجرامي مكتملا إلا إذا وقعت علاقة السببية بين الفعل الذي ارتكبه الفاعل والمتمثل في هذه الجريمة بفعل الاعتداء بواسطة الطائرة غير المأهولة أي الفعل المميت وبين النتيجة الجرمية والتي هي الأثر المترتب عليه وهو ازهاق روح انسان على قيد الحياة أي حدوث حالة الوفاة[34]. وبالتالي نستنتج انه ينبغي لوجود الركن المادي وقوع فعل او سلوك اجرامي من الفاعل، يتجسد في استعمال وسيلة الطائرة الغير مأهولة في عملية ارتكاب جريمة القتل وتحقق نتيجتها بناءً على هذا السلوك وتواجد علاقة السببية التي تصل بين السلوك والنتيجة.

3 - الركن المعنوي (النفسي):

أن تحقق هذا الركن في جريمة القتل المتعمد هو القصد الجرمي أي بمعنى يتطلب علم الجاني وأرادته بكل الماديات ونشاطه المحقق للجريمة ونتيجتها بتوفر عنصري العلم والارادة[34]. أي يعلم أن فعله يؤدي إلى ازهاق روح انسان على قيد الحياة بمعنى توفر نية القتل لديه واتجاه ارادته للقيام بالفعل وتحقق نتيجته الجرمية، هذا وأن توفرت فيتم معاقبته على جريمة عمدية وهذه تستنبط من خلال أدلة الجريمة وظروفها والوسيلة المستعملة في الجريمة إذ ان الحكم في حالة الادانة إذا كان قتل عمد أن يثبت أن الفاعل أو المعتدي قد فكر وصمم بالفعل ليحقق هذه النتيجة الاجرامية وأنه قام بارتكاب الفعل من اجل الحصول عليها. أي أن القصد الجنائي بمعناه هو علم الفاعل ومحيطاً احاطة تامة بحقيقة الواقعة الاجرامية واقعياً وقانونياً بأنه يوجه فعل الاعتداء على انسان حي وأن هذا الفعل يمثل خطورة على حياة المجنى عليه وأن من شأنه أحداث الوفاة ورغم ذلك وجه ارادته الحرة لارتكاب القتل العمد وبذلك تترتب عليه المسؤولية الجنائية الكاملة، فالطائرة غير المأهولة إذا استعملت في هذه الجريمة تعد ظرفاً مشدداً وذلك من طبيعة الفعل ومن السلاح المستعمل وخطورة الاصابة التي يحدثها وتعد أحد الطرق للقتل إذ لا تترك فرصة للإنسان معها للدفاع عن نفسه لما فيها من غدر وخسة ونذالة وأن استخدام المتفجرات في القتل يعدم فرصة التخلص أو الهرب من الفعل المرتكب أي الاعتداء أمام المجنى عليه ويمسي التخلص من الخطر الواقع يكاد يكون مستحيلاً، إضافة إلى ذلك أن الاثار التي تتركها هذه الوسيلة[34] في اغلب الأحيان تكون كبيرة لما تسببه وتحدثه من خوف ورعب في نفوس الأفراد يفوق ما تحدثه أية وسيلة أخرى وذلك نتيجة لطبيعة هذه الوسيلة وهي الطائرة الغادرة.

4 - العقوبة:

تكون العقوبة لجريمة القتل العمد العادية بنص المادة (405) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل النافذ هي السجن المؤبد او المؤقت، والقصد من العادية هو عدم وجود حالة تستوجب التشديد، وهذه العقوبة الاساسية لتلك الجريمة. اما اذا توافرت حالات تعد ظروف مشددة بنص المادة (406) من القانون مثل إذا كان القتل مع سبق الاصرار او الترصد، او القتل باستعمال مواد سامة او مفرقعات او متفجرات، او إذا كان القتل لدافع دنيء او مقابل أجر، او إذا وقع القتل على موظف او مكلف بخدمة عامة اثناء تأدية وظيفته او خدمتها بسبب ذلك، والالي اخر الحالات التسع التي حددتها المادة المذكورة على سبيل الحصر، يعاقب بعقوبة الاعدام تبعا لنص المادة (406). وفي حالة القتل الخطأ تكون العقوبة أخف من القتل العمد بحسب نص المادة (411) عقوبات وهي الحبس والغرامة او بإحدى هاتين العقوبتين.

الفرع الثاني

وسيلة الطائرة غير المأهولة ظرف تشديد

لم يعالج المشرع العراقي في قانون العقوبات الطائرة غير المأهولة كوسيلة للقتل وذلك لحداثة هذه الوسيلة ولم تكن موجودة عند صدور القانون عام 1969 بالرغم من تعديلاته، إلا أنه عد حالات إذا وقعت عندها تشدد عقوبة جريمة القتل العمد بنص المادة (406) منه. وفي حالة ارتكاب الجريمة بوسيلة الطائرة غير المأهولة تتحقق احدى الحالات التسعة او اكثر من واحدة، إذ تقع المسؤولية الجزائية عند استخدام الطائرة غير المأهولة في جريمة القتل العمد من مستخدم الطائرة او بصورة ذاتية منها اذا كانت حرة القيادة من الطيار الآلي عبر تحقق أحد الحالات للجريمة المنصوص عليها في المادة (406) من قانون العقوبات، فالجريمة ترتكب بأركانها وقد تقترن

بحالة يستلزم تشديد العقوبة المحددة في القانون، فالنصوص التي بينها المشرع تفسح المجال للقاضي لغرض التوجه على تشديد العقوبة وفق حالة المجرم وظروف الجريمة[34].

وسنبين بعض من الحالات التي تستوجب تشديد عقوبة جريمة القتل العمد وتطبيقاتها بارتكاب الجريمة بوسيلة الطائرة غير المأهولة، وأولى هذه الحالات هي اشارة المادة (406/ 1/ أ) عقوبات على القتل العمد مع سبق الاصرار او الترصد، وهنا لكي يتحقق سبق الاصرار لابد أن يكون الجاني قد فكر في الجريمة بهدوء قبل التصميم عليها وتنفيذها وهذا هو العنصر النفسي وتعد الفترة التي تسمح للجاني بالتفكير الهادئ في الجريمة قبل التنفيذ هو العنصر الزمني وعند تحقق هذين العنصرين نكون نحن أمام حالة سبق اصرار او ترصد، وعلة التشديد تكمن في ذلك. وعندما نطبق هذه الحالة في ارتكاب الجريمة عن طريق الطائرة غير المأهولة نجده متحققاً لأن هذه الوسيلة لا تستخدم إلا بعد تفكير وتخطيط من قبل الطيار عن بعد او مستخدمها وهناك مسحة من الوقت الكافي للقيام بتنفيذ جريمة القتل مباشرة او التحليق في المكان للانتظار ولترصد الهدف ومن ثم الاجهاز عليه، ومثال عن سبق الاصرار هو ما جاء بقرار محكمة التمييز الاتحادية رقم 65 / ادانة ج / 2011 (حيث قضت محكمة التمييز الاتحادية في قرار لها أن التفكير المصمم على ارتكاب الجريمة بعيداً عن ثورة الغضب والهياج النفسي الكافي لتحقق ظرف سبق الاصرار).

ومن الحالات الاخرى هو ما أشارت له المادة (406/1/ب) القتل باستعمال مادة سامة او مفرقعة أو متفجرة ففي هذه الحالات لو وقع أحدها في جرائم القتل العمد عد ظرفاً يستوجب تشديد العقوبة، وعند تطبيقها في حالة استخدام الطائرة غير المأهولة في ارتكاب جريمة القتل العمد يعد ظرفاً مشدداً لأن الطائرة التي نعنيها هي يمكن أن تسلح بأسلحة سامة أو جرثومية أو مواد مفرقعة أو متفجرة وهو المعتاد في استخدام هذا النوع من الطائرات وهنا تتحد الحالة الأولى مع الثانية في الوقت نفسه إذ يكون سبق الاصرار أولاً ويعقبه استخدام مواد سامة أو مفرقعة أو متفجرة[33]. وتشديد العقوبة هنا سواء كان القصد محدد بفرد معين بالذات أو ظاهراً أو بالذات أو عدد من الأفراد غير محددين حسب نص المادة (406/1/و) بذواتهم وهنا عندما يتم قتل شخصين فأكثر ظرفاً مشدداً ويعد هذا الاسلوب خطيراً للغاية لأنه لا يترك للمجنى عليه أو المجنى عليهم فرصة للتخلص منه لأنه يقع فجأة دون أن يكون هناك مقدرة على اتقاء او صد ذلك الخطر[39] أي تعد هذه الطريقة من الطرق الوحشية في ارتكاب فعل القتل ويعد الدافع او الباعث دنيئا حسب نص المادة (135) من ق.ع.ع والذي عده ظرفاً مشدداً حسب نص المادة (406/1/جـ). ولكن يمكن ان يكون الباعث على القتل شريفاً ومثال ذلك (اتباعاً لقرار محكمة التمييز الاتحادية المرقم 34 /هـ . ع /2006 في 27 /6 / 2006 قررت محكمة جنايات ديالى الحكم على المدان بالحبس الشديد لمدة أربع سنوات وفق احكام المادة (406/1/أ) عقوبات وبدلالة مواد الاشتراك 47،48، 49 من ذات القانون المعدلة بأمر مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2004 واستدلالاً لأحكام المواد 130 و128 عقوبات لثبوت ان القتل كان لبواعث شريفة واحتساب مدة محكوميته).

الفرع الثالث

جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة

قيل الجاسوس هو الذي ينقل الاخبار بعد ان تَجَسَسَ عليها، والتجسس لُغَةً هو مصدره جَس الغير، بمعنى تجسسه لفحصه بعد البحث عنه وبواطن اموره ، ويعد الجاسوس العدسة التي تتجسس ثم تأتي بعد بالمعلومات والاخبار[40]، وقد تناولت الجاسوس معاهدة لاهاي الدولية بنصوص المواد (21 و 30و31) منها المختصة بقوانين الحرب، اذ بينت من هو الجاسوس وعقوبته ومعاملته معاملة الاسير اذ التحق في الجيش ثم عند وقوعه في الاسر، وقد عالج المشرع العراقي جريمة التجسس في قانون العقوبات بنصوص عدد من المواد ولكن الاقرب لموضوع جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة هي المواد (181و182) منه و (183) خاصة بالمساهمة الجنائية ، اما رأي فقهاء القانون العام في حالة الحرب اذ عدوا التجسس وسيلة مشروعة من وسائل الحرب، اما اذا وقعت في السلم لا تعد تجسس[41]، والذي تم تعريفه من الناحية الامنية بأنه(نوع من أنواع العمل الاستخباري هدفه البحث والحصول على المعلومات المتعلقة بدولة او أشخاص او بنقلها بطرق خاصة من مكانها الى مكان آخر بواسطة عملاء دولة اخرى) [42]، ومن هنا يتضح لنا ان الجاسوس شخص او اكثر وطني ام اجنبي والعبرة هي في عمل التجسسية لأجل مصلحة دولة اخرى. ولكن حديثا دخلت الطائرة غير المأهولة على الخط وتعمل الآن كجاسوس سواء على الدول او الاشخاص، اذ ان الطائرات غير المأهولة ذات التحكم عن بعد تعد طريقة ووسيلة حديثة من وسائل التجسس او الاعتداء على الاشخاص و الاموال بكل انواعها ، وهي تتميز بتسارع التطور اذ ترتبط هذه التقنية بمسألة تطور وسائل الحروب في الوقت الحاضر وهذا الارتباط جله وثيقاً وعضوياً ،واصبحت بلا شك احدى الوسائل المفضلة بل ابرزها لدى الاشخاص وبعض الدول لقتل الاشخاص باغتيالهم والتجسس العسكري او التجسس على حياتهم الخاصة وعلى اموالهم في البنوك والاضرار بالأموال والممتلكات مع سبق الاصرار والترصد، وذلك لبساطة الدخول الى الاجواء عن طريق آلية وانظمة الطائرات غير المأهولة ودخول تقنية الذكاء الاصطناعي معها حديثاً مما يسهل الوصول الى كل بياناتها والسيطرة والتحكم

بها . وهناك تقنيات حديثة تم تطويرها لكي تستطيع الطائرة غير المأهولة الاعتداء بالتجسس على الافراد عمدا وهذا ما يثير المشاكل القانونية لما تسببه هذه من جرائم وخاصة التجسس لغرض جمع المعلومات ومن ثم القتل والاغتيال والاضرار بالأموال والممتلكات فيجب المعاقبة عندما تنتهك حرمات الاشخاص، ولدراسة هذه الجريمة لابد من تناول اركانها في أولاً ومن ثم بيان عقوبتها في القانون العراقي في ثانياً.

اولاً: اركان جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة

1 - الركن المادي: يتجسد الركن المادي بفعل السلوك الاجرامي ونتيجته وعلاقة سببية تربط بينهما:

أ - **السلوك الاجرامي:** اذ يتمثل هذا الركن بفعل النقل او الافشاء لخبر او سر من الاسرار او التقاط صور لأهداف مهمة بنوعها او اسلحة او اشخاص معينين او اماكن حساسة والحصول على معلومات غاية في الاهمية او اسرار[42]، وهذا ما يقوم به الجاسوس كشخص في حالة التجسس لصالح الطرف المستفيد والمعادي عن طريق تجنيده لهذا العمل وبالتالي لابد من نتيجة لهذا الفعل وهو الحصول على المعلومات والوثائق او الاشياء المطلوبة وهذا يتطلب الدخول الى اماكن صعب الوصول لها لكون الولوج اليها ممنوع وعادة قد تكون محصنة من حيث الموقع او الاشخاص او الوثائق، ولكن باستخدام الطائرات غير المأهولة يمكن ذلك اذ تتيح مثلاً لجواسيس الشركات المختلفة بالتسلل والاستمكان، وذلك بتنامي تكتيكاتهم مستعملين تلك الطائرات للوصول الى الاسرار والكوامن التجارية والمعلومات والوثائق السرية الهامة والحساسة المخزنة داخل الشركات وكذلك مراكز البيانات، اذ تحمل هذه الطائرات أجهزة تقوم باختراق شبكات الشركات سواء كانت هواتف ذكية او حواسيب مدمجة ام أجهزة اعتراض الاشارة ويستفاد الجواسيس المتسللون عن طريق هذه الطائرات باختراق البيانات وتعطيل او ايقاف الاتصالات مستغلين اماكن النقاط الواهنة والضعيفة في كل اشكال وانواع الاتصالات اللاسلكية وحتى شبكة (Wi - Fi) و (Bluetooth) و (RFID) [30]. ويتحقق هذا الركن بأحد السلوكين، السلوك الإيجابي او السلوك السلبي (الامتناع) بمعنى استعمال معلومات مضللة.

ب - **النتيجة:** تتمثل النتيجة في هذه الجريمة بتحقق ما يهدف اليه السلوك وهو اتمام جمع المعلومات حسب نوعها عسكرية او اقتصادية او شخصية او سياسية او علمية والصور واستطلاع الهدف وارسالها الى العدو او المستفيد او من طلبها وبهذا تحققت نتيجة السلوك الاجرامي، لان النتيجة في جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة تختلف تبعاً لأهداف ونوع التجسس المطلوب ،فتحقق نتيجة فعل التجسس يتجسد بالكشف عن ما خفي من معلومات إستراتيجية وعالية الاهمية وكشفها يلحق ضرراً هائلا بالدولة او اي ضرر اخر بالنسبة للأفراد، وفي هذه الجريمة والمشرّع الجزائي العراقي كان حازماً في تناوله لجريمة التجسس اذ فرض عقوبات بدنية وسالبة للحرية وقاسية تصل الى الإعدام او السجن المؤبد . وقد فرق المشرع العراقي ما بين صورة الحرب وصورة السلم عند تناوله وتقديره لحكم جريمة التجسس وكان موفقاً في فعله تحقيقاً للعدالة، والتجسس اذا كان من ابناء البلد يعد خيانة وهي من أخس وأخطر الجرائم التي تقع من المواطن ضد بلده، وذلك لأن مرتكب او مقترف هذه الجريمة ينهي روابط الانتماء والولاء المقدسة التي تربطه بوطنه وبدولته وأمته التي ينتمي لها عندما يقرر موقفاً ذا عدوانية لبلده ومواطنيه وهو تصرف وموقف مشين لا يعبر عنه ويجسده ويفعله المواطن الاصيل الشريف.

جـ - **علاقة السببية:** تعني علاقة السببية في جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة، هي وجود صلة واجبة حقيقية بين السلوك الاجرامي اي فعل التجسس والنتيجة الاجرامية التي ارادها الفاعل او التي خطط لها سلفاً وتحققت نتيجة هذا الفعل كما اراد، فهنا يجب ان تثبت محكمة الموضوع ان استعمال الطائرة غير المأهولة هو وحده الذي نتج عنه وتسبب بصورة مباشرة في تحقق النتيجة في جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة سواء اصبحت هذه النتيجة كشف المعلومات المخفية للدولة ام للأشخاص او لألحاق الاضرار بهما او غير ذلك، فاذا لم تثبت وتتصل هذه علاقة السببية بين الفعل والنتيجة فلا يمكن ان تقع المسؤولية الجزائية على الفاعل أي مرتكب جريمة التجسس سواء كان شخص معنوي ام مشغل ام مستخدم ام مستفيد من الطائرة غير المأهولة الا اذا كانت الطائرة هي السبب المباشر في وقوع النتيجة، بمعنى يجب ان تكون النتيجة الاجرامية نتيجة مباشرة لفعل التجسس وليس لأسباب اخرى، فمثلا اذا استطاعت طائرة غير مأهولة التقاط صور لمكان عسكري كشف عن معلومات حساسة فهنا تتحقق علاقة السببية لان استخدام الطائرة هذه هو السبب المباشر في الكشف عن تلك المعلومات او استعملت الطائرة في مراقبة تحركات او انتقال شخصية معينة مهمة واستطاعت جمع معلومات عنها فان علاقة السببية تكون واقعة ومتصلة اذا كانت تلك المعلومات قد تم الحصول عليها عن طريق تلك الطائرة ،وقد تعددت مظاهر هذه الأفعال المشينة كما بينها ونص عليها المشرع العراقي في قانون العقوبات[25]في مواد مختلفة ومنها الجرائم الماسة بأمن الدولة الخارجي المواد (156 - 188) ومثلا تتحدث تلك المواد عن حمل السلاح ضد الوطن والسعي والتخابر وافشاء الاسرار مع دولة أجنبية

بقصد حملها على القيام بأعمال عدوانية ضد الوطن، وكل من اعان العدو بأية وسيلة او حصل على شيء باي وسيلة يعتبر من اسرار الدفاع عن البلاد اسلمه الى دولة اجنبية وكل من حلق او طار بأية وسيلة فوق اجواء العراق خلافا لأمر السلطة وقام بأخذ صور او رسوم او وثائق او معلومات الخرائط لمواقع وأماكن حساسة او اقتصادية او امنية بأية وسيلة كانت وهذا ما ورد بنص المادة (181) عقوبات، وتعد الطائرات غير المأهولة الوسيلة الحديثة المستخدمة حاليا في تلك الاعمال وغير ذلك سواء كانت اعمال او اهداف ضد الدولة ام ذات خصوصية مقصودة ضد اشخاص معينين بالذات، وجميعها أفعال تبين خسة ونذالة وعدوانية الفعل الذي يقوم به الشخص ضد مجتمعه وتُعرّض سلامة الوطن للخطر.

2- الركن المُستَوجَب (الفاعل): هذا الركن قد يطلق عليه عادة الركن المفترض والمقصود به في هذه الجريمة من يقوم بالتجسس اي الفاعل شخص او جهاز او آلة مثل الطائرة غير المأهولة التي قد تقوم بذاتها اوعن طريق التوجيه عن بعد فاذا كان شخص يمكن ان يقوم بعملية نقل او افشاء سر من اسرار الدولة بنفسه او مع متعاونين معه سواء كان هذا مواطن عراقي ام مقيم او بأية صفة اخرى وكل واحد يقوم بدور معين في عملية جمع المعلومات والوثائق المطلوبة بمعنى احدهم يتولى التمهيد او التسهيل والأعداد للدخول والاخر يراقب ومن يكون ويقتصر دوره في الاستيلاء والتوثيق ونقل المعلومة وممكن ان يكون من بين مما تقدم مواطنون ومقيمون يساهمون في عملية التجسس التي تعد من الاساليب الغير حديثة في الوقت الحاضر اذ تطور الاسلوب باستعمال الطائرات الغير مأهولة المزودة بأجهزة الكترونية عالية الدقة وحواسيب متقدمة والتي تعمل كثير منها باستخدام عدد كبير من أجهزة الاستشعار عن بعد المتطورة المثبتة فيها والتي تعمل على جمع آلاف من البيانات ومعالجتها في مختلف الظروف وحالات الطقس [43]المختلفة اضافة الى حملها لكاميرات المراقبة واجهزة للتنصت، ويمكن تجهيزها بقدرات المراقبة البيو مترية للتعرف على الاشياء وحتى الميكرفونات الحساسة بما يكفي ويساعد لسماع الاتصالات او المكالمات الشخصية ويمكن ان تتجسس الكترونياً، وهذه الطائرات ذات حماية ذاتية ضد الهجمات السيبرانية وغير قابلة للرصد والكشف من قبل اكثر الرادارات تطوراً وتستخدم هذه لتجسس على الاشخاص أيضا اذ عندما يراد التجسس عن شخص ما تقوم الطائرة بتسجيل معلومات الشخص والاستدلال عليه و التقاط صور له وهذا الامر يعد جريمة يعاقب عليها القانون الجزائي وذلك لاختراق خصوصية الشخص، والاعتداء على الخصوصية مجرم في قانون العقوبات العراقي ويشمل كل ما يتعلق بالحياة الخاصة الشخصية والعلاقات الاسرية واسرارها المعنوية والمالية ومعتقداتها وغير ذلك، ويعاقب مرتكب الجريمة وفق احكام المواد (372 و438) عقوبات، ولكن هنا يبرز سؤال كيف يمكن أمنع وتحاشا او أصد الطائرة الغير مأهولة من التجسس على شخصي او ممتلكاتي الخاصة او منزلي وهي تحلق فوقها دون موافقتي، هنا الاجابة تختلف اذا تعرف مستخدم الطائرة او مالكها الامر واضح يمكنك اللجوء الى القضاء بإقامة شكوى مقدمة الى محكمة التحقيق المختصة حسب الاختصاص المكاني، اما اذا لم تعرف شيء عن الطائرة غير المأهولة هذا الامر صعب، وأيضاً تختلف وتتميز قانونية مراقبة الطائرات غير المأهولة باختلاف الدول، هنا يجب عليك اخبار اقرب مركز للشرطة لغرض التحقق من اين قدمت الطائرة والبحث عن معلوماتها لان ذلك يعد انتهاكاً لخصوصيتك ويرافقها اقامة دعوى جزائية للحصول على حقوقك، ومن الامثلة على استخدم الطائرات الغير مأهولة في التجسس وجمع المعلومات لغرض تنفيذ عمليات اغتيال الاشخاص كثيرة فنأخذ مثالاً لواحد منها[44] المحاولة الفاشلة لاغتيال الرئيس الفنزويلي، نيكولاس مادورو، في 4 أغسطس/آب 2018، فقد حاول الجناة أن يجعلوا الطائرتين بدون طيار، المحشوتين بكيلوغرامين من المتفجرات، تقتربان قدر الإمكان من منصة الرئيس الفنزويلي، حين كان يلقي خطابا أمام جنود من الجيش الفنزويلي. إلا أن الجنود تفطنوا للأمر، فأبطلوا مفعول إحدى الطائرتين بطريقة إلكترونية، فحولوا مسارها. أما الثانية فقد تحطمت بعد اصطدامها بحائط أحد المباني، بحسب ما أعلن وزير الداخلية الفنزويلي، نيستور ريفيرول حين ذاك.

3 - الركن المعنوي: جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة هي من الجرائم العمدية ويتوفر العمد باتجاه ارادة الفاعل الى ارتكاب فعل التجسس متى ما كان هذا الفعل مجرماً في القانون وذلك بقصد الحصول على نتيجة مباشرة او اية نتيجة اخرى مجرمة بكون الجاني قد توقعها ويتجسد هذا الركن بوجود القصد الجرمي بعنصريه هما العلم والارادة الكاملة عند الجاني بانه هو الفاعل او من يقوم بالضرر بدولة او بما يسببه بمصلحة محددة او معينة لصالح جهة او دولة أخرى او بالأشخاص ورغم ذلك ينوي الجاني تحقيق ذلك على حد سواء اي بالعلم والارادة ليبتغي المنافع بنوعيها المادي والمعنوي، فالأهمية بالتركيز هنا الى ما يحققه من اهداف او ما يبتغي او يصبوا اليه، وما يمكن التنبه عنه هو ان بيان وتحديد مسار او نطاق موضوع المصلحة الوطنية او القومية هو موضوع نسبي لا يمكن احاطتها او تغييرها بتغير الاحداث و الظروف اذ يمكن ان يعد عمل من الاعمال وكأنها مشروعة في زمن السلم بينما تعتبر من افعال التجسس في زمن الحرب او الثورات او الازمات اقتصادية ام اجتماعية او الارهاب المحلي او الدولي، وان حرية الاختيار وعلمه متحقق لدى الجاني(الجاسوس) اذا كان شخصاً او طائرة غير مأهولة او عدة مساهمين ورغبتهم مع لا وجود مانع من موانع المسؤولية وبهذا يكون قد تحقق الركن المعنوي لهذه الجريمة وهو يعلم انه يرتكب عملا يضر بمصلحة الدولة لمصلحة دولة اخرى او الاشخاص ومع و ذلك قام بالعمل لتحقيق ما اراده وما كان يصبوا اليه.

ومن امثلة استخدام الطائرة غير المأهولة في التجسس[42] اذ تمكن المتسللون في ا ب 2019 اللذين قدموا وحضروا لأعمال المؤتمر السنوي(Defcon) في لاس فيغاس في بيان كيف ان تستطيع الطائرة غير المأهولة البسيطة والتي تم تزويدها بجهاز ارسال لاسلكي ان تطير وتحوم فوق البيوت وتتحكم في تلفزيوناتها الذكية.

ثانياً: عقوبة الجريمة

بما ان قانون العقوبات العراقي النافذ قد جاء خالياً من نصوص عقابية تواجه الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرات غير المأهولة وعند البحث وجدنا ان قانون العقوبات العراقي قد جاء بنصوص عقابية يمكن تطبيقها على جريمة التجسس عن طريق الطائرة غير المأهولة في نص المادتين (182) اذ جاء بنص المادة (181/ أ / 1 و2)، ((يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات او بالحبس والغرامة 1- من طار فوق مناطق من اقليم الجمهورية على خلاف الحظر الصادر في شأنها من السلطات المختصة 2 - من قام بأخذ صور او رسوم او خرائط المواضع او أماكن على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة)).

ان المادة التي مر ذكرها بفقراتها المذكورة تناولت حالات خاصة بالتجسس يمكن تحديدها في هذا الرأي للباحث اذ هذا يمكن تطبيقه على الطائرات غير المأهولة اذ كسر الحظر الجوي من خلال المرور فوق اجواء إقليم جمهورية العراق من دون الحصول على التراخيص والموافقات من السلطة والجهات الرسمية بغض النظر عن هدف الوسيلة المرتكبة لكسر الحظر الجوي ويشترط في هذه الوسيلة الطيران وعدم الحصول على الرخص او الموافقات الرسمية للطيران او التحليق في اجواء جمهورية العراق، وكذلك اخذ الصور او الرسوم او الخرائط وكذلك التصوير للاماكن الحساسة دون موافقة رسمية يعد جريمة يعاقب عليها مرتكب الجريمة سواء كان شخص معنوي او مشغل او مستخدم المالك او مستفيد من اعمال الطائرة غير المأهولة. ومن خلال ما تقدم يرى الباحث على المشرع العراقي القيام بصياغة تشريع يغلظ ويشدد العقوبة على مرتكبي الجرائم عن طريق الطائرات غير المأهولة على غرار ما قامت به التشريعات العربية والاقليمية والدولية في هذا المجال ليكون رادعاً قوياً لكل من يتجرأ على القيام بمثل تلك الجرائم.

الخاتمة

بعد الانتهاء من بحثنا الموسوم المواجهة الجزائية للجرائم المرتكبة عن طريق الطائرة غير المأهولة توصلنا الى بعض الاستنتاجات والمقترحات وهي:

اولاً: الاستنتاجات

1 - الطائرة غير المأهولة يعنى بها ذات التحكم عن بعد دون طيار مجهزة ادوات وتقنيات تسمح لها بأداء واجباتها المختلفة ضد اهداف محددة باستعمال تقنية اجهزتها من كاميرات واجهزة استشعار وقذائف وصواريخ ومتفجرات.

2 - في حقبة الزمن التي نمر بها الآن امست الطائرة غير المأهولة هي الاداة والسلاح بيد الدول والافراد ومن خلالها تتم الاعتداءات المختلفة منها التجسس والحروب وقتل الاشخاص واضرار وتخريب الاموال والتهريب بأنواعه المختلفة منها المخدرات وغيرها من الجرائم دون ترك اثر او دليل على هويتها لان من الصعب تحديد هويتها والوصول الى المالك. ولكن يمكن استخدام القواعد العامة في قانون العقوبات العراقي في تحديد المسؤولية الجزائية على الجاني.

3 - حاليا لا يوجد قانون في العراق يواجه وينظم عمل واستخدام الطائرات غير المأهولة بشكل كامل ويوفر الحماية الجنائية للأشخاص والاموال، اذ جاء قانون العقوبات العراقي النافذ رقم 111 لسنة 1969 المعدل خالياً من اي نص يحمي سيادة الدولة والاشخاص والاموال او يعالج الجرائم المرتكبة عن طريق الطائرات غير المأهولة وذلك لدخولها حديثاً على الساحة الدولية.

ثانياً: المقترحات

1 - من اللازم تنظيم عمل الطائرات غير المأهولة ابتداءً من الاستيراد ودخولها البلاد والتسجيل والى ممارسة العمل الفعلي وذلك بإصدار نظام خاص بها للقيام بعملها وفق الصيغة القانونية المناسبة مع التطور المتسارع لاستخدام هذا النوع من الطائرات على المستوى الدولي والوطني وخاصة بدخول تقنية الذكاء الاصطناعي.

2 - نتوجه الى المشرع العراقي وحالة الضرورة تستوجب وضع تشريع خاص بتلك الطائرات لضمان سيادة الدولة وخصوصية المواطنين وسلامتهم، ويحكم حيازة واستعمال الطائرات غير المأهولة وصياغة نصوص تشريعية عقابية على الجرائم المرتكبة بواسطتها على اختلاف انواعها ومسمياتها مهما كانت جنسيتها ومنها التجسس والتهريب وقتل الاشخاص عن طريق اغتيالهم وكذلك الاعتداء على الممتلكات والاموال سواء كانت العامة ام الخاصة وتهريب المخدرات وغيرها. والعمل على صياغة نصوص عقابية تصل الى الاعدام خاصة لتنظيم ومواجهة جرائم واشكاليات الطائرات غير المأهولة.

3 - وضع قواعد قانونية لمواجهة التعويض عن الخسائر والاضرار التي تحصل او تقع من جراء استعمال هذه الطائرات سواء كانت في ارواح الافراد ام الممتلكات ام الاموال الخاصة او العامة.

المصادر

[1] سارة عبد الله كمال، (2020)، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، رسالة ماجستير، كلية القانون جامعة قطر.
[2] قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
[3] الدين ، محمد زكي، (1984)، بحث بعنوان التأمين على الطيران مقدم إلى مركز التدريب المالي والمحاسبي، بغداد.
[4] حسنين مكي جودي، (2013) عقد التأمين على الطائرة (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير / كلية القانون / جامعة كربلاء.
[5] طاهر شوقي مؤمن، (2016)، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، مجلد58، عدد 2.
[6] منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، مجلة الجامعة العراقية، ج1، عدد54 ،مركز البحوث والدراسات، 2022
[7] بن تومي سليمة – حياهم سعاد – بونار صفية (2015 / 2016)– الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار رسالة ماجستير / جامعة 8 ماي – قالمة ، الجزائر.
[8] المركز الاوربي لدراسات مكافحة الارهاب والاستخبارات، الباحث جاسم محمد، الطائرة المسيرة الغرض من استخدامها واهميتها، في 6/ 2/ 2023 ،متاح على الموقع الالكتروني www.europarabct.com
[9] مقال، طه الراوي في 8/6/ 2020،متاح على الموقع الالكتروني www.noonpost.com.
[10] ميشيل، آرثر هولندا ، اليات التصدي للطائرات بدون طيار في الشرق الاوسط وخارجه، معهد واشنطن لسياسة الشرق الادنى في 12/3/ 2018، متاح على الموقع الالكتروني-www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/view/counter-drone capabilities-in-the-middle east-and beyond a primer
[11] الطائرات بدون طيار، آفاق مستقبلية واعدة وتقنية قد تغير كل شيء، مجلة سماء قطر، عد7، 2019 .
[12] لوائح منظمة الطيران المدني الدولي لنماذج الطائرات بدون طيار متاح على الموقع الالكتروني www.icao.int/safety/UA/UASToolkit .
[13] قوانين الطائرات بدون طيار، هيئة الطيران المدني الفرنسي(FCAA) متاح على الرابط محدث 19 / 5/ https://uavcoach.com/drone-laws-in-france/2025
[14] قانون الطيران المدني القطري رقم 15 لسنة 2002 المعدل بالقانون رقم 21 لسنة2008 .
[15] هزار جمال ياسين، بحث الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة ،كلية الادارة والاقتصاد ،جامعة زاخو، 2023.
[16] قواعد تشغيل الدرونز الصغيرة للترفيه وللتسلية في امريكا، ادارة الطيران الفدرالي ديسمبر 2024 متاح على الموقع الالكتروني www.faa.gov/uas/getting-stared/ for fly fun
[17] قواعد استخدام الطائرات الدرونز للعمل التجاري في ديسمبر 2020 متاح على الموقع الالكتروني-www.faa.gov/uas/getting stared/flyfor work business
[18] قوانين الطائرات بدون طيار في العراق 20/ 5/ 2025 متاح على الرابط: https://drone-laws.com/drone-laws-in-iraq
[19] هبه محمود مصطفى ، التشريعات العالمية والعربية المنظمة لاستخدام الطائرات بدون طيار (الدرون) في التصوير الاعلامي والصحفي ومخالفاتها كما رصدها خطاب عينة من المواقع الالكترونية للصحف الامريكية والانجليزية، المجلة المصرية لبحوث الاعلام، عد80 ،ج2، سبتمبر 2022 .
[20] تعليمات تسجيل الطائرات ، الوقائع العراقية ، العدد 4144 في 15/ 2/ 2010.
[21] اتفاقية (شيكاغوا)الطيران المدني الدولي ،الملحق السابع ، علامات جنسية وتسجيل الطائرات في 2 ط 6-2010.
[22] منظمة الطيران المدني الدولي، تعلم الطائرات الموجهة عن بعد، اللجنة القنونية، الدورة السابعة والثلاثون، مونتريال، 2018، الوثيقةLC/37-WP/2-1 البند (2 / 1 ، 2)
[23] د. عبد القادر محمود محمد الاقرع، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الاشارة الى دورها في الحرب الاسرائيلية على غزة، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، عدد 3، مجلد 10، 2024 .
[24] د. حسن محمد حديد ،الطائرة المسيرة كوسيلة قتل في القانون الدولي ، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة (7)، عدد 25 ، 2015.
[25] قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 النافذ وتعديلاته.
[26] قاسم ماضي حمزة، دور منظمة الامم المتحدة في تنظيم عمل الطائرات المسلحة المسيرة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، مجلد13، عدد2، جامعة بابل - كلية القانون، 2021.
[27] بكري يوسف بكري، قانون العقوبات العام النظرية العامة للجريمة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، اسكندرية، مصر، 2013.
[28] عمر عبد المجيد مصبح، شرح قانون العقوبات الاتحادي، دار الكتب القانونية، الشارقة، 2015 .
[29] ميشال مطران، المركبات ذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2018 .

[30] كمال الدين مصطفى توفيق ،المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيرة ،مجلة الدراسات القانونية ولاقتصادية، مجلد 10، عدد2، 2024.
[31] علي حسين خلف و سلطان الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط1، العاتك، بيروت، 2014.
[32] احمد ماجد و ندى الهاشمي، الذكاء الاصطناعي بدولة الامارات العربية المتحدة، ادارة الدراسات والسياسات الاقتصادية، مبادرات الربع الاول، 2018 .
[33] د. جمال ابراهيم الحيدري، شرح أحكام الحكم الخاص في قانون العقوبات، ط1، المكتبة القانونية، بغداد، 2014.
[34] د. ماهر عبد شويش الدرة ، شرح قانون العقوبات والحكم الخاص، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، 1988.
[35] عبد القادر محمود محمد، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لاحكام القانون الدولي الانساني، المجلة القانونية، مجلد8، عدد3، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، فرع الخرطوم، 2020 .
[36] د. كامل السعيد، شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002 .
[37] د. واثبة داود السعدي، قانون العقوبات القسم الخاص، ط1، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012.
[38] د. عوض محمد عوض، قانون العقوبات القسم الخاص، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، 2000.
[39] د. محمود حسين، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، جرائم الاعتداء على الاشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
[40] د.جرجيس جرجيس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية،ط1، الشركةالعالمية للكتاب، بيروت، لبنان،1991.
[41] د سعد ابراهيم الاعظمي، جرائم التجسس في التشريع العراقي، دار الكتب للطباعة والنشر، 1981
[42] الموسوعة العسكرية، المدرسة العربية للدراسات والنشر، ط 1، بيروت ،1977
[43] مجدي محب حافظ، موسوعة جرائم الخيانة والتجسس دراسةفي التشريع المصري والتشريعات الاجنبية والشريعة الاسلامية، المركز القومي للاصدارات القانونية، 2008.
[44] محمد مختار بوزويتينة ومحمد ذعار المطيري، استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي لمكافحة استخدام الطائرات بدون طيار لاغراض ارهابية (النظام الاوربي للطائرات بدون طيار نموذجاً) دراسة تحليلية، مجلة البحوث الفقهية والقانونية ،عدد47، 2024 .