

المسؤولية الجنائية عن انتهاكات الطائرات المسيرة (Drones) وموقف المشرع العراقي منها
Criminal liability for drone violations and the Iraqi legislator's position on them

المدرس. إسرائ حميد غريب الحمداني

جامعة الفلوجة/ كلية الإدارة والاقتصاد

israahamidk@uofallujah.edu.iq

teacher. Israa Hamid Gharib Al-Hamdani

University of Fallujah/ College of Administration and Economics



This work is licensed under a

[Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International \(CC BY-NC 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

الملخص: يشهد العالم اليوم تطوراً تكنولوجياً متسارعاً، كان من أبرز مظاهره اتساع نطاق استخدام الطائرات المسيرة (Drones) في شتى الميادين، سواء لأغراض مدنية كالتصوير والرصد، أو لأغراض عسكرية وأمنية، وهو ما فرض تحديات قانونية دقيقة، خاصة في المجال الجنائي، فقد أصبحت هذه الطائرات قادرة على تنفيذ عمليات معقدة دون تدخل بشري مباشر، مما يصعب أحياناً تحديد المسؤولية الجنائية في حال ارتكاب أفعال مجرّمة أو التسبب في أضرار، وتبرز الإشكالية الأهم في مدى قدرة قواعد القانون الجنائي التقليدية، مثل تلك المنصوص عليها في قانون العقوبات العراقي، على مواكبة هذه التحولات التكنولوجية المتسارعة.

انطلق هذا البحث من فرضية أساسية مفادها أن استخدام الطائرات المسيرة قد يؤدي إلى انتهاك حقوق الأفراد، سواء في حياتهم أو خصوصيتهم أو ممتلكاتهم، دون أن تكون هناك قواعد قانونية واضحة تنظم هذا الاستخدام أو تحدد بدقة الجهة المسؤولة عند وقوع الأضرار، وقد اعتمد الباحث على تحليل قانوني معمق، استعرض فيه الطبيعة التقنية للطائرات المسيرة، وتصنيفاتها، وأوجه استخدامها، ثم انتقل إلى دراسة صور المسؤولية الجنائية المرتبطة بها في الواقع العملي، وفقاً للتشريع العراقي وقد تم التوصل إلى أن المسؤولية الجنائية قد تنشأ في عدة حالات مختلفة بحسب الشخص الذي يسيطر على الطائرة أو يتحكم بها برمجياً، سواء أكان سائقاً مباشراً، أو مبرمجاً عن بعد، أو مالكاً، أو مستأجراً، وأظهرت الدراسة أن قانون العقوبات العراقي لا يتضمن نصوصاً خاصة تنظم هذا النوع من الجرائم، مما يُحتم الاعتماد على القواعد العامة، التي قد لا تكون كافية لتحديد المسؤوليات بدقة أو معالجة الإشكالات العملية التي تنشأ نتيجة استخدام هذا النوع من التكنولوجيا.

وبناءً على ما سبق، خلصت الدراسة إلى أن الطائرات المسيرة باتت تُستخدم في ارتكاب أفعال جرمية تتراوح بين انتهاك الخصوصية والتجسس، وقد تصل إلى ارتكاب القتل أو إلحاق أضرار بالغة بالأشخاص أو الممتلكات، ما يتطلب تدخلاً تشريعياً عاجلاً من المشرع العراقي،

كما أوضحت أن تعدد المتدخلين في عملية تشغيل هذه الطائرات، من المصنع والمبرمج والمستأجر إلى السائق أو المشغل، يستوجب توسيع مفهوم المسؤولية الجنائية ليشمل أدواراً جديدة تتعلق بالتحكم البرمجي والتقني، وفي ظل هذه المعطيات، أوصى بضرورة إصدار قانون خاص ينظم امتلاك واستخدام الطائرات المسيرة، ويضع إطاراً جنائياً واضحاً للعقوبات المرتبطة بإساءة استخدامها، مع ضرورة تطوير قدرات الدولة الفنية على تتبع مسار هذه الطائرات وتعقب مشغليها عند وقوع انتهاكات، بما يعزز الأمن القانوني ويصون الحقوق والحريات، إن هذا الموضوع، بما يحمله من طابع معقد ومتشعب، يتطلب مزيداً من الجهود الأكاديمية والتشريعية، ليكون القانون مواكباً للتطورات التكنولوجية الحديثة، ويملك أدوات فعالة لمواجهة الجرائم المستقبلية ذات الطابع الإلكتروني والتقني.

الكلمات المفتاحية: الطائرات المسيرة، المسؤولية الجنائية، البرمجة والتحكم عن بُعد، الجرائم التكنولوجية، استخدام الطائرات في النشاط الإجرام، الطائرات الذاتية القيادة.

Abstract

The world today is witnessing rapid technological advancement, one of the most notable aspects of which is the widespread use of unmanned aerial vehicles (UAVs), commonly known as drones, across various fields—ranging from civilian purposes such as photography and surveillance to military and security applications. This evolution has raised complex legal challenges, particularly in the field of criminal law. Drones are now capable of performing sophisticated operations without direct human intervention, which complicates the process of establishing criminal liability when unlawful acts are committed or when harm is caused. The core issue lies in the extent to which traditional criminal law—such as that found in the Iraqi Penal Code—is capable of keeping pace with these fast-moving technological transformations.

This research is based on the fundamental premise that the use of drones can lead to violations of individual rights—whether related to life, privacy, or property—in the absence of clear legal frameworks that govern their use or determine liability in the event of damage. The study adopts a thorough legal analysis, beginning with the technical nature of drones, their classifications, and uses, before exploring the different forms of criminal responsibility that may arise in practical contexts under Iraqi legislation. It finds that liability may arise in various scenarios depending on the party controlling the drone—whether a direct operator, a remote programmer, an owner, or a lessee. The findings demonstrate that the Iraqi Penal Code currently lacks specific provisions to address such drone-related crimes, thus requiring reliance on general legal rules, which may fall short in adequately defining responsibility or resolving practical legal challenges stemming from the use of this technology. Accordingly, the study concludes that drones are increasingly being used to commit a range of criminal offenses, from privacy violations and espionage to homicide and severe damage to persons or property—necessitating urgent legislative intervention. The multiplicity of actors involved in drone

operation—manufacturers, programmers, lessees, and operators—demands a broader understanding of criminal liability that includes new roles associated with technical and programming control. The study recommends the enactment of a specialized law to regulate the ownership and use of drones and to establish a clear criminal framework for penalizing misuse. It also emphasizes the need to enhance the state's technical capacity to trace drones and identify their operators in cases of legal violations. Ultimately, this complex and multifaceted issue requires further academic and legislative attention to ensure that criminal law remains responsive to modern technological developments and is equipped to confront future crimes of a digital and technical nature.

Keywords: Drones, Criminal Responsibility, Remote Programming and Control, Technological Crimes, Use of Drones in Criminal Activity, Autonomous Aircraft.

المقدمة

يشكل التقدم التكنولوجي عموماً، وتطور تقنيات الطائرات المسيّرة خصوصاً، إحدى أبرز سمات التطور العلمي في العصر الحديث، وقد انعكس هذا التطور بصورة ملحوظة على المجال العسكري، لا سيما من خلال إدخال منظومات الطائرات المسيّرة (Drones) في عمليات الرصد، المراقبة، والاستهداف الدقيق، فقد باتت هذه الطائرات أداةً حربية فاعلة بيد الجيوش النظامية، وأحياناً بيد الفاعلين غير الرسميين، الأمر الذي يثير تساؤلات قانونية جديدة عن طبيعة استخدامها، وحدود المسؤولية الجنائية الناجمة عن انتهاكاتها، خاصة في إطار القانون الجنائي الوطني.

إن التطور المتسارع في صناعة الطائرات المسيّرة قد أنتج نماذج متقدمة تتمتع بقدرات هجومية عالية، بعضها مزوّد ببرامج إلكترونية معقدة تمكنها من تنفيذ عمليات قتالية دون الحاجة إلى تدخل بشري مباشر، مما يثير خطورة استخدامها في استهداف الأفراد أو الممتلكات، لا سيما مع تضاؤل القيود النفسية والأخلاقية التي تحكم المقاتل التقليدي في ساحة المعركة، فالمشغّل عن بعد قد لا يتأثر بواقع الضحايا بصورة مباشرة، وهو ما قد يؤدي إلى التوسع في استخدام هذه الوسائل بشكل مفرط ودون التحقق الكافي من مشروعية الأهداف، وفي السياق ذاته، فإن شيوع استخدام الطائرات المسيّرة في النزاعات المسلحة أو حتى في بعض النزاعات الداخلية غير المعانة، قد يُفضي إلى انتهاكات خطيرة لحقوق الأفراد، سواء تمثلت في القتل العمد، أو التدمير غير المشروع للممتلكات، وهو ما يندرج تحت طائلة التجريم في القوانين الوطنية، ومن بينها التشريعات الجنائية العراقية، التي تجرم المساس العمدي بحياة الأفراد أو ممتلكاتهم بغير وجه حق.

كما أن استخدام الطائرات المسيّرة يثير إشكالية إضافية تتمثل في صعوبة تحديد الجهة المسؤولة عن الانتهاك، لا سيما إذا تم تشغيلها عبر تقنيات تحكم مشفرة أو بواسطة أفراد أو

جماعات مجهولة الهوية، مما قد يعرقل جهود تحديد المسؤولية الجنائية وتحقيق العدالة الجنائية الوطنية، وفي ضوء ذلك، تبرز الحاجة الملحة إلى تطوير القواعد القانونية الوطنية لتواكب هذا النوع من الجرائم المستجدة، سواء من حيث تحديد الأفعال المجرمة المرتبطة باستخدام الطائرات المسيرة، أو من حيث تنظيم وسائل الإثبات والتحقيق في الجرائم التي تُرتكب بوساطتها، ضماناً لعدم إفلات مرتكبيها من العقاب وتحقيق الردع المطلوب.

وتُعرف الطائرات المسيرة بأنها مركبات جوية غير مأهولة يتم التحكم بها عن بعد، وقد تطورت صناعتها بشكل كبير بفضل التقدم التكنولوجي والعسكري، ومع تزايد انتشارها أصبحت تمثل تهديداً محتملاً للسلم الأهلي والنظام العام إذا ما استُخدمت خارج نطاق القانون، مما يفرض على المشرع الوطني إعادة النظر في أدوات مكافحة الجنائية وآليات المساءلة القانونية لمواجهة هذه الظاهرة المستجدة.

أولاً: أهمية البحث. شهد العالم في العقود الأخيرة تطوراً متسارعاً في الصناعات التكنولوجية، لا سيما في مجال صناعة الطائرات المسيرة (Drones)، التي باتت استخدامها لا يقتصر على الأغراض العسكرية فحسب، بل امتد ليشمل مجالات مدنية وتجارية وأمنية مختلفة، وقد أدى انخفاض كلفة إنتاج هذه الطائرات وسهولة الحصول عليها إلى اتساع نطاق استخدامها بين الأفراد والجهات غير الرسمية، وهو ما رافقه بروز العديد من التحديات القانونية، لا سيما على صعيد تحديد المسؤولية الجنائية عن الأضرار والانتهاكات التي قد تنجم عن استخدامها داخل الدولة، خاصة إذا تم تشغيلها عبر أنظمة تحكم عن بُعد يصعب تعقبها، كما أن التطور التقني لهذه الطائرات، بما في ذلك تزويدها بأجهزة استشعار وكاميرات دقيقة وأنظمة تسليح متقدمة، يجعلها أداة محتملة في ارتكاب جرائم خطيرة مثل القتل العمد، التخريب، انتهاك حرمة المساكن، التجسس، وتهديد الأمن الداخلي.

وتتضاعف أهمية البحث من الناحية القانونية في ظل غياب نصوص صريحة في التشريع الجنائي العراقي تتناول بوضوح الأفعال الجرمية المرتبطة باستخدام هذه الطائرات، سواء من حيث التأصيل القانوني للمسؤولية الجنائية عن الأفعال التي تُرتكب بوساطتها، أو من حيث تنظيم ضوابط استخدامها المشروع، فالمشرع العراقي لم يعالج حتى الآن بصورة تفصيلية الأحكام الخاصة بالجرائم التي تُرتكب باستخدام الوسائل التكنولوجية المتقدمة ومنها الطائرات المسيرة، مما يقتضي بحث هذه المسائل لسد النقص التشريعي وتقديم حلول قانونية قادرة على مواكبة هذا التطور، من هنا، تأتي أهمية هذه الدراسة لتسليط الضوء على الأساس القانوني للمسؤولية الجنائية الناجمة عن انتهاكات الطائرات المسيرة، بما يساهم في دعم جهود المشرع

العراقي لإيجاد تنظيم جنائي متكامل يواكب التحديات التي تفرضها هذه التقنيات، ويعزز الحماية القانونية للأفراد والمجتمع من مخاطر سوء استخدامها.

ثانياً: إشكالية البحث. شهدت الساحة التكنولوجية تطوراً كبيراً في السنوات الأخيرة، خاصة في مجال تصنيع وتطوير الطائرات المسيّرة (Drones)، التي أصبحت إحدى الأدوات المؤثرة في ميدان الحروب والعمليات الأمنية، وقد ساهم هذا التقدم في توسيع نطاق استخدام الطائرات المسيّرة، سواء في الأغراض العسكرية أو الأمنية أو حتى المدنية، مع ما تحمله هذه الاستخدامات من إمكانات فنية وتقنية متطورة، مثل التصوير والاستطلاع والرصد والاستهداف عن بعد دون الحاجة إلى تواجد بشري مباشر في مكان الجريمة.

وفي ظل هذه الطفرة التكنولوجية، يثور التساؤل القانوني حول مدى قدرة التشريعات الجنائية الوطنية، ولا سيما قانون العقوبات العراقي، على التصدي للجرائم التي يمكن أن تُرتكب بواسطة الطائرات المسيّرة، لاسيما تلك التي تمس الحق في الحياة وسلامة الأفراد، أو تشكل تهديداً للأمن الداخلي للدولة، وتزداد هذه الإشكالية تعقيداً عندما تكون هذه الطائرات مُبرمجة أو مُسيرة عن بُعد، مما يجعل من الصعب أحياناً تحديد مرتكب الجريمة والمسؤول عنها قانوناً.

وعليه، فإن إشكالية البحث تدور حول ما يلي:

١. مدى كفاية نصوص قانون العقوبات العراقي في معالجة الجرائم التي تُرتكب بواسطة الطائرات المسيّرة.
٢. تحديد الأطر القانونية التي تُنظم المسؤولية الجنائية عن الأضرار التي تسببها هذه الطائرات.
٣. بيان ما إذا كان هناك حاجة فعلية إلى إصدار تشريع خاص ينظم استخدام الطائرات المسيّرة، ويحدد المسؤولية الجنائية المترتبة على إساءة استخدامها.

ولأجل ذلك، يسعى البحث إلى الإجابة عن مجموعة من التساؤلات، من أبرزها:

- ما المقصود بالطائرات المسيّرة وما أنواعها من حيث الاستخدامات؟
- ما هي الجرائم التي يمكن ارتكابها باستخدام الطائرات المسيّرة في ضوء أحكام قانون العقوبات العراقي؟

ثالثاً: أهداف الدراسة. تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني للمسؤولية الجنائية في ضوء الاستخدام المتنامي للطائرات المسيّرة، وبيان مدى كفاية الأحكام الجنائية التقليدية المقررة في قانون العقوبات العراقي لمواجهة الجرائم التي قد تُرتكب بواسطة هذه التقنية الحديثة، ويتمثل الهدف الرئيس للدراسة في الوقوف على حدود انطباق قواعد المسؤولية

الجنايئة المعروفة على حوادث الطائرات المسيرة، مع السعي للإجابة عن الإشكالات والتساؤلات المثارة في هذا السياق.

رابعاً: نطاق البحث. ينحصر نطاق هذا البحث في دراسة المسؤولية الجنائية عن الأفعال غير المشروعة المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة في ظل التشريع الجنائي العراقي، وذلك بعيداً عن الجوانب المتعلقة بالطيران المدني، ويتركز البحث تحديداً في الجانب المتعلق بتطبيق القواعد العامة في قانون العقوبات العراقي على الجرائم التي قد تُرتكب باستخدام الطائرات المسيرة، سواء تعلقت بالاعتداء على حياة الأشخاص أو سلامتهم الجسدية، أو الإضرار بالمتلكات العامة والخاصة، أو تهديد الأمن العام والنظام الداخلي للدولة.

كما يتناول البحث تحديد أوجه القصور التشريعي - إن وجدت - في مواجهة هذه الجرائم المستحدثة، ومدى الحاجة إلى إدخال معالجات قانونية خاصة أو نصوص تشريعية جديدة تراعي طبيعة هذه الوسائل التكنولوجية وما تفرضه من تحديات على مستوى إثبات الجريمة وتحديد الفاعل.

خامساً: أسباب اختيار موضوع البحث. يعود اختيار موضوع المسؤولية الجنائية عن انتهاكات الطائرات المسيرة إلى مجموعة من الأسباب العلمية والعملية، في مقدمتها حداثة هذه الظاهرة في السياق الجنائي الداخلي العراقي، وما تمثله من تحديات أمام القواعد التقليدية للمسؤولية الجنائية المنصوص عليها في قانون العقوبات، فقد أدى التوسع في استخدام الطائرات المسيرة داخل الدول إلى ظهور صور جديدة من الجرائم التي تُرتكب بوساطتها، سواء من حيث أساليب ارتكاب الفعل الجرمي أو من حيث صعوبة التوصل إلى الجاني الحقيقي بسبب استخدام تقنيات التحكم عن بُعد أو البرمجيات الذاتية.

كما أن افتقار التشريع العراقي إلى نصوص صريحة تنظم هذا النوع من الأفعال الإجرامية المستحدثة يُمثل دافعاً مهماً للتصدي لهذه الإشكالية بالبحث والتحليل، سعياً لتقديم تصور قانوني متكامل يساعد المختصين والمهتمين في المجال الجنائي، ويدعم المشرع العراقي في صياغة معالجات قانونية تواكب التطورات التقنية الحديثة وتحولاتها في ميدان الجريمة.

سادساً: مناهج البحث. اعتمدنا في إعداد هذه الدراسة على عدد من المناهج العلمية التي تقتضيها طبيعة البحث في المسائل القانونية، حيث تم الاعتماد أولاً على المنهج الوصفي التحليلي، الذي يهدف إلى وصف الظاهرة محل الدراسة، والمتمثلة في استخدام الطائرات المسيرة، وبيان المشكلات القانونية والجنايئة التي تثيرها هذه الوسيلة التكنولوجية الحديثة، مع تحليل النصوص القانونية ذات الصلة في التشريع العراقي، والوقوف على مدى كفاية القواعد العامة في القانون الجنائي لمعالجة الأفعال غير المشروعة التي قد تُرتكب بوساطتها، كما

استعانا ب المنهج التحليلي النقدي من أجل تفحص النصوص القانونية وتحليلها بصورة دقيقة، مع إبراز جوانب القصور أو الإبهام فيها، في ضوء المستجدات التكنولوجية المتسارعة التي فرضت أنماطاً جديدة من السلوك الإجرامي لم تكن مألوفة في ظل القواعد التقليدية للمسؤولية الجنائية، وقد ساعد اعتماد هذه المناهج مجتمعة في بناء تصور قانوني متكامل يوازن بين النظرية والتطبيق، ويسهم في تقديم معالجات واقعية للمسؤولية الجنائية عن الجرائم المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة، ويثري في الوقت ذاته الجهود التشريعية والفقهية في هذا المجال الحيوي.

سابعاً: هيكلية البحث. من أجل الإلمام بجميع جوانب موضوع هذا البحث وللإجابة على الإشكالية المطروحة، فقد اعتمدنا على التقسيم الثنائي وفقاً لمنهجية البحث العلمي، من خلال تقسيم موضوعات البحث إلى مقدمة اتبناها بـ مبحثين نتناول في المبحث الأول المفهوم القانوني للطائرات المسيرة (Drones) ونخصص المبحث الثاني لدراسة احكام المسؤولية الجنائية عن انتهاكات الطائرات المسيرة (Drones) ثم نقسم كل مبحث إلى مطلبين ثم نتوصل إلى خاتمة وعدة نتائج وتوصيات ثم نتبعها بقائمة مصادر ومراجع البحث وفهرس المحتويات.

المبحث الأول

المفهوم القانوني للطائرات المسيرة (Drones)

تمهيد للموضوع وتقسيم. يشهد المجتمع الدولي اليوم نقاشاً متزايداً وحاداً بشأن الإطار القانوني الواجب اعتماده لتنظيم استخدام الطائرات المسيرة (Drones)، لا سيما في ظل تنامي الاعتماد عليها كأداة متقدمة في النزاعات المسلحة والعمليات الأمنية، فقد أصبحت هذه الطائرات، على اختلاف أشكالها وأحجامها، أحد أبرز النظم التكنولوجية الفتاكة في الميدان العسكري، بالنظر إلى قدرتها العالية على تنفيذ عمليات الرصد والمراقبة والاستهداف بدقة متناهية، دون الحاجة إلى تدخل بشري مباشر في ساحة القتال، وقد تركزت مداورات العديد من الهيئات الدولية، وفي مقدمتها فريق الخبراء الحكوميين التابع لاتفاقية حظر أو تقييد استعمال بعض الأسلحة التقليدية التي يمكن اعتبارها مفرطة الضرر أو عشوائية الأثر (CCW)، حول المخاطر القانونية والإنسانية التي تطرحها هذه الطائرات، إذ يرى بعض الخبراء أن الطائرات المسيرة، رغم أنها تُشغل غالباً بتوجيه بشري، إلا أنها قد تستوفي معايير "الأسلحة العشوائية الأثر" متى ما فشلت في التمييز بين الأهداف العسكرية والمدنية أو أدت

إلى إلحاق أضرار مفرطة بالمدنيين مقارنة بالميزة العسكرية المرجوة.^(١) كما أن هذه الطائرات باتت تشكل جزءاً لا يتجزأ من استراتيجيات الحروب الحديثة والمستقبلية، إذ أفضى استخدامها إلى إعادة رسم معادلات القوة العسكرية والردع الاستراتيجي بين الدول، فقد استثمرت عدة دول في تطوير هذه التقنية سعياً لتحقيق تفوق ميداني لا يقتصر على النزاعات المسلحة فحسب، بل يمتد أيضاً إلى مجالات الأمن الداخلي والمراقبة الحدودية ومكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة.

لكل هذه الاعتبارات، أصبح من الضروري إحاطة استخدام الطائرات المسيرة بمنظومة قانونية دقيقة توازن بين مقتضيات الأمن القومي للدول، والتزاماتها في إطار القانون الدولي الإنساني، وعلى وجه الخصوص مبادئ التمييز والتناسب وحظر الأضرار غير الضرورية، كما يستوجب الأمر من المجتمع الدولي بذل المزيد من الجهود لبلورة قواعد قانونية ملزمة تُحكم إنتاج هذه الطائرات واستخدامها وتحدد المسؤولية القانونية المترتبة عن إساءة استعمالها في النزاعات أو خارجها^(٢). وعلى ضوء ما تقدم سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ندرس في المطلب الأول ماهية الطائرات المسيرة (Drones) ونخصص المطلب الثاني للحديث عن التصنيف القانوني للطائرات المسيرة (Drones).

المطلب الأول

ماهية الطائرات المسيرة (Drones)

شهدت السنوات الأخيرة انتشاراً واسعاً لاستخدام الطائرات المسيرة، المعروفة كذلك بمصطلح "الدرون"، حتى لم يعد امتلاكها مقصوراً على الدول ذات القدرات التكنولوجية المتقدمة، بل تجاوز ذلك ليصل إلى أيدي الفاعلين من غير الدول، وفي مقدمتهم التنظيمات والجماعات المسلحة، وقد شكل هذا التحول الاستراتيجي في طبيعة استخدام الطائرات المسيرة نقطة تحول فارقة في بنية التهديدات الأمنية التي تواجهها الدول، لاسيما في مناطق النزاع والصراعات غير المتكافئة، إذ بات من الثابت أن هذه الجماعات المسلحة قد طورت قدرتها على توظيف هذه الوسائل في استهداف المنشآت الحيوية والبنية التحتية، بل وحتى في شن هجمات دقيقة على المواقع العسكرية والمدنية على حد سواء، بما في ذلك المطارات، وأبواب النفط، ومراكز القيادة العسكرية، وهو ما أضاف بعداً معقداً للتحديات الأمنية في منطقة الشرق الأوسط، التي تشهد بطبيعتها بيئة جيوسياسية مضطربة، وانطلاقاً من هذه التغيرات، تبرز أهمية إخضاع

(١) حسن احمد فياض، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في القانون الدولي الإنساني، رسالة أعدت للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، مقدمة الى الجامعة الإسلامية في لبنان، خلة، لبنان، ٢٠٢٠، ص ٧.

(٢) حسن احمد فياض، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في القانون الدولي الإنساني، المرجع السابق، ص ٧.

استخدام الطائرات المسييرة، خاصة من قبل الفاعلين غير الحكوميين، إلى قراءة قانونية وأمنية دقيقة تتقصى انعكاساتها على مفاهيم السيادة والأمن الوطني والإقليمي، فضلاً عن الالتزامات المقررة في إطار القانون الدولي، سواء المتعلق بالقانون الدولي الإنساني أو قواعد مكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة^(١).

حيث برزت الطائرات المسييرة (Drones) كواحدة من أهم مخرجات التقدم العلمي والتكنولوجي الذي حققته الدول المتقدمة في العقود الأخيرة، حتى غدت رمزاً من رموز الحروب الحديثة وأحد مظاهر الثورة الصناعية الرابعة في المجال العسكري، ورغم أن بعض المراجع التاريخية تعيد أصول هذه التقنية إلى حقبة الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨)، إلا أن التطوير الفعلي والممنهج للطائرات المسييرة بالشكل الذي نعرفه اليوم بدأ منذ سبعينيات القرن الماضي، حيث شرعت الدول الكبرى في الاستثمار بكثافة في هذا المجال، مدفوعة بالحاجة إلى أدوات قتالية أكثر دقة وفعالية وأقل كلفة بشرية^(٢).

وقد ارتبط اتساع استخدام هذا النوع من الطائرات في العقود الأخيرة بصفة خاصة بالعمليات العسكرية، حيث وجدت فيها الجيوش وسيلة استراتيجية لتنفيذ المهام القتالية والاستخبارية من مسافات بعيدة ودون تعريض أرواح جنودها للخطر المباشر، وأضحت الطائرات المسييرة أداة رئيسية في إدارة النزاعات المسلحة والسيطرة على ساحات القتال، من خلال عمليات الرصد والمراقبة، والاستهداف الجراحي للأهداف العسكرية، وبالنظر إلى هذا التوسع السريع في استخدام الطائرات المسييرة، لا سيما في مناطق النزاعات المسلحة، أصبح من الضروري إخضاع هذه الوسائل إلى مقاربات قانونية دقيقة، تحدد الأطر المشروعة لاستخدامها وتضمن احترام قواعد القانون الدولي الإنساني، خاصة فيما يتعلق بمبادئ التمييز بين الأهداف العسكرية والمدنية، ومبدأ التناسب، والحظر المطلق للهجمات العشوائية أو تلك التي قد تُحدث أضراراً غير متناسبة مع الميزة العسكرية المتوقعة^(٣).

كما يفرض التطور الحاصل في هذا المجال تحديات قانونية جديدة، ترتبط بتعريف هذه الطائرات وتوصيفها القانوني، خاصة أن بعضها بات يتمتع بقدرات شبه مستقلة في اتخاذ

(١) رامي وحيد منصور الطائرات المسييرة بدون طيار والاستخدام الإرهابي السلاح الجو، مخاطر المستقبل واستراتيجيات المواجهة، الفكر الشرطي، المجلد ٣٢ العدد ١٢٤، القيادة العامة لشرطة الشارقة، مركز بحوث الشرطة، ٢٠٢٣، ص ١٠٨.

(٢) براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسييرة من منظور القانون الدولي الإنساني، بدون دار نشر، ٢٠١٦، ص ٥-١٠.

(٣) حسن هادي عبد الحمزة، التنظيم الدولي للطائرات المسييرة، مجلة الجامعة العراقية، المجلد ٦٦، العدد الثاني، نيسان، العراق، ٢٠٢٤، ص ٣٩٤.

القرار وتنفيذ العمليات، مما يثير تساؤلات جدية حول مدى انسجام استخدام الطائرات المسيرة مع قواعد المسؤولية القانونية الفردية والدولية عن الأفعال التي تُرتكب بواسطتها.

وتعد الطائرات المسيرة من أبرز الأسلحة التي فرضت حضورها في معادلة الحروب المعاصرة والمستقبلية، حيث شهدت هذه التقنية تطورات متسارعة سواء في تصميمها أو في تنوع استخداماتها، والتي باتت تشمل المجالات المدنية والعسكرية على حد سواء، وتأسيساً على ذلك، يتعين بدايةً الوقوف عند تعريف هذه الطائرات،

إن مصطلح "الطائرات بدون طيار" هو تعريب لمجموعة من المصطلحات التي تم تداولها في الأدبيات القانونية والتقنية الغربية، ففي اللغة الفرنسية استخدم مصطلح *Aéronefs Télépilotés* و *Les Drones*، في حين أن أصل مصطلح *Drones* يعود إلى الفقه الأنجلوسكسوني^(١)، قبل أن ينتقل إلى الفقه الفرنسي ويشيع استخدامه أيضاً في هذا السياق^(٢)، كما اعتمد المشرع الفرنسي مصطلح *Aéronefs Télépilotés* في النصوص القانونية للإشارة إلى هذا الصنف من الطائرات.

أما في اللغة الإنكليزية، فقد استعملت عدة مصطلحات تدل على الطائرات المسيرة، أبرزها مصطلح *Drones* الذي أصبح شائعاً في الأدبيات العامة، إلى جانب اختصارات تقنية مثل *UAV Unmanned Aerial Vehicle*، و *UAS (Unmanned Aerial System)*، و *RPA (Remotely Piloted Aircraft)*، و *RPAS (Remotely Piloted Aircraft System)*، ومن ثم، يتضح أن مصطلح *Drones* يُستخدم في كل من الفرنسية والإنكليزية باعتباره التعبير الأكثر تداولاً على الصعيد الدولي.

أما في الأدبيات العربية، فقد تبني الباحثون عدة تعبيرات لترجمة هذا المفهوم، من أبرزها "الطائرات المسيرة" و"الطائرات بدون طيار"، باعتبارها آلات موجهة عن بُعد أو تعمل بشكل آلي، وسنستعمل هذين المصطلحين في هذه الرسالة، ويجدر التنويه إلى أن كل مصطلح من المصطلحات الأجنبية المشار إليها يعكس دلالة خاصة تميزه عن غيره؛ فمصطلح *UAV* يشير تحديداً إلى "مركبة جوية بدون طيار"، أي تلك القادرة على التحليق دون طيار بشري على متنها، سواء من خلال التحكم عن بعد بواسطة وحدة تحكم أو عبر التشغيل الذاتي المستقل، أما مصطلح *UAS*، فهو أشمل نطاقاً، إذ لا يقتصر على الطائرة فقط بل يشمل

(1) Yann Rozec, le Marché des drones militaires Toujours Florissant, Décembre 2013, sur le site, [www.monde-diplomatique.fr/2012/12/Sébastien Millet & Michel Asencio](http://www.monde-diplomatique.fr/2012/12/Sébastien_Millet_&Michel_Asencio), p. 1 & Ottavio Marzocchi, p7.

(2) Art. 12 du arrêté du décembre 2015, relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités des personnes qui les utilisent.

أيضاً النظام الكامل المرتبط بتشغيلها، بما في ذلك محطة التحكم الأرضية والشبكة التي تضمن الربط بين الطائرة والمشغل البشري^(١).

فيما يتعلق بمصطلح (Remotely Piloted Aircraft) **RPA**، فإنه يُفضّل من قبل الطيارين تحديداً، نظراً لما ينطوي عليه من دلالة تعكس الحاجة إلى مهارات قيادة وتحكم دقيقة تشبه إلى حد كبير مهارات قيادة الطائرات التجارية، إذ أن بعض الطائرات من هذا النوع، مثل طائرة "غلوبل هوك"، تتطلب مستوى عالٍ من الكفاءة والخبرة في التحكم والملاحة الجوية، وهو ما يجعل مصطلح **RPA** أكثر تعبيراً عن واقع تشغيل هذا الصنف من الطائرات باعتباره يصف الطائرة ذاتها وليس النظام بأكمله.

أما الاختصار (Remotely Piloted Aircraft System) **RPAS**، فقد نشأ ليوأكب أحدث التطورات في تقنيات الفضاء الجوي، حيث يعكس هذا المصطلح ليس فقط الطائرة وإنما يشمل النظام بأكمله المتكامل مع تقنيات الاتصالات والمراقبة والتحكم، ويُعد **RPAS** حالياً الأكثر تداولاً في الأوساط الرسمية، خاصة لدى الوكالات الوطنية والدولية المعنية بالطيران مثل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، التي تتبناه في توصيف هذا النوع من النظم^(٢).

ويمثل هذا التوصيف استجابة للتقدم التكنولوجي الذي أتاح إدماج هذه الطائرات في التطبيقات المدنية والتجارية، بالإضافة إلى المساهمة في تعزيز معايير سلامة وكفاءة الطيران المدني، ومن الناحية اللغوية، فإن كلمة **Drones** في اللغة الإنكليزية تعني الصوت الذي يُصدره ذكر النحل أثناء الطيران، ومن هنا جاءت التسمية، إذ أُطلقت على الطائرات المسيرة تشبيهاً بهذا الصوت المميز، ومع مرور الوقت، أصبح هذا المصطلح شائعاً وعمماً في الأدبيات العلمية والتقنية، ولم يعد مقتصرراً على الطائرات الجوية فقط، بل صار يُطلق أيضاً على المركبات المسيرة في الميادين البحرية والبرية والفضائية، سواء للأغراض المدنية أو العسكرية.

وبالعودة إلى التعريف الوظيفي للطائرات المسيرة، فإنها تُصنّف ضمن المركبات الآلية المتنقلة التي تتمثل خاصيتها الأساسية في غياب الطيار أو الكائن البشري داخلها أثناء الطيران، إلا أن غياب العنصر البشري على متنها لا يُفرض بالضرورة إلى استقلالها التام عن التدخل البشري، إذ أن الغالبية العظمى من هذه الطائرات، حتى المتقدمة منها، تحتاج إلى برمجة مسبقة أو إلى إشراف مباشر ومستمر من قبل مشغل أو فريق متخصص، وهذا ما يجعل الطائرة المسيرة جزءاً من منظومة معقدة ومتكاملة تضم إلى جانبها وحدة لإدارة المهام، وأجهزة اتصالات متطورة تتيح الربط المستمر بين الطائرة ومركز التحكم الأرضي.

(1) John Baichtal, Building your own drone, Que publishing, 2016, p.62.

(2) CIVIL Aviation Authority, UK: <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995>.

وهكذا يتجلى أن هذه الطائرات، وإن تطورت باتجاه زيادة قدراتها الذاتية على اتخاذ القرار والتنفيذ، إلا أنها لا تزال في أغلب الحالات خاضعة للإشراف البشري، سواء في مرحلة البرمجة أو في توجيه العمليات ميدانياً، ما يُضفي على هذه المنظومات طابعاً قانونياً خاصاً يتعلق بتحديد المسؤولية القانونية عن الأفعال أو النتائج المترتبة عن استخدامها في النزاعات المسلحة أو في الأوضاع المدنية^(١).

تُعرف الطائرات بدون طيار، أو ما يُطلق عليها كذلك "الطائرات المسيرة"، بأنها مركبات جوية غير مأهولة تُدار عن بُعد بواسطة أنظمة تحكم بشرية أو ذاتية التشغيل وفق برمجة مسبقة، ولا يقتصر توصيفها على كونها طائرة فقط، بل إنها تمثل نظاماً متكاملًا نظراً لتعدد الأبعاد التقنية والتشغيلية المرتبطة بها، من أنظمة اتصالات وتحكم، إلى قدرات الاستشعار والمراقبة، وقد ساهم القطاع العسكري بصورة حاسمة في تطوير هذه التكنولوجيا، سواء من حيث تنوع التصاميم والقدرات الفنية، أو من حيث توسيع نطاق الاستخدامات لتشمل ميادين عديدة خارج الإطار العسكري، ومع مرور الوقت، لم يعد استخدام الطائرات المسيرة مقتصرًا على الأغراض الحربية، بل امتد ليشمل مجالات مدنية عدة مثل التصوير الجوي، الزراعة الذكية، المراقبة الأمنية، خدمات التوصيل، وإدارة الكوارث، مما ساهم في دمجها في منظومات الحياة اليومية والاقتصاد الحديث، غير أن هذا الانتشار الواسع لتقنيات الطائرات المسيرة، سواء في الاستخدام المدني أو العسكري، قد أثار العديد من الإشكالات القانونية المعقدة، خاصة تلك المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالأفراد أو بالدول نتيجة سوء الاستخدام، أو وقوع هذه التقنيات في أيدي جماعات مسلحة أو فاعلين من غير الدول^(٢).

ويزداد الطابع الإشكالي لهذه التكنولوجيا بالنظر إلى قدرتها على تجاوز الحدود السيادية دون الحاجة إلى تواجد بشري، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول مدى احترام سيادة الدول، وحماية الخصوصية الفردية، والأمن الوطني، فضلاً عن التحديات المرتبطة بتكليفها في إطار قواعد القانون الدولي الإنساني والقانون الدولي العام، ومن ثم، بات من الضروري صياغة أطر قانونية وطنية ودولية قادرة على مواكبة هذا التطور التكنولوجي السريع، وتنظيم استعمال

(١) حسن احمد فياض، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في القانون الدولي الإنساني، المرجع السابق، ص ٩.

(٢) منار جلال عبد الله المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٤، الجزء السابع، الجامعة العراقية، مركز البحوث والدراسات الإسلامية ٢٠٢٢، ص ٢٥١.

الطائرات المسييرة بما يحقق التوازن بين الاستفادة من مزاياها، والحد من مخاطرها الأمنية والقانونية^(١).

وبناءً على ذلك، يتضح أن تعدد المصطلحات يعكس تنوع أنظمة تشغيل الطائرات المسييرة، ومدى تطورها من مجرد وسيلة طيران موجهة إلى نظام متكامل يجمع بين التكنولوجيا الجوية والرقمية في آن واحد.

المطلب الثاني

خصائص الطائرات المسييرة (Drones)

تتميز الطائرات المسييرة بجملة من الخصائص التقنية والعملياتية التي تجعل منها أداة فعالة ومتعددة الأوجه في مختلف الاستخدامات العسكرية والمدنية، ويمكن حصر أبرز هذه الخصائص على النحو الآتي:

١- **الطائرات المسييرة طويلة المدى** يتسم هذا النوع من الطائرات المسييرة بقدرتها الفائقة على التحليق لمسافات شاسعة ولفترات زمنية ممتدة قد تصل إلى أسابيع أو حتى أشهر في بعض النماذج المتقدمة، مما يجعلها مناسبة للمهام الاستراتيجية التي تتطلب مراقبة مستمرة وجمع معلومات استخباراتية دقيقة على مدى زمني طويل، وغالباً ما تعتمد هذه الطائرات على منصات إطلاق وهبوط ثابتة ودائمة، وتتلائم بالضرورة استخدام مطارات قائمة لعبور المجالات الجوية أو للقيام بعمليات الصعود والهبوط.

ويُعد نموذج الطائرة الأمريكية Sentinel RQ-170، المعروفة باسم "أركبو - ١٧٠ سنتينال"، مثلاً بارزاً على هذا الصنف من الطائرات، حيث تتمتع بقدرات على التحليق على ارتفاعات شاهقة قد تصل إلى خمسين ألف قدم، مع إمكانية البقاء في الجو لفترة طويلة نسبياً لخدمة مهام الرصد والتجسس، بما في ذلك التعاون مع أنظمة الأقمار الصناعية، وتُخصص هذه الطائرات عادةً للقيام بمهام معقدة تتعلق بالمراقبة الجوية في عمق أراضي الخصوم أو في مناطق النزاع ذات الأهمية الاستراتيجية^(٢).

وتكمن الخطورة القانونية لهذا النوع من الطائرات في قدرتها على خرق الأجواء السيادية للدول دون الحاجة إلى إذن مسبق، مما يثير إشكالات قانونية تتعلق بانتهاك سيادة الدول وحدود

^(١) كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسييرة، دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، دورة علمية محكمة، المجلد العاشر، العدد الثاني، ٢٠٢٤، ص ١٠٥٤.

^(٢) Stefan, A. Kaiser - legal Aspects of unmanned Aerial vehicles - German Journal of Air and Space law, .vol. ٥٥, Issue ٣, ٢٠٠٦, P. ٣٤.

مسؤولية الدولة المشغلة، لا سيما في ظل غياب إطار قانوني دولي موحد ينظم استخدام هذه الفئة من الوسائل الجوية الحديثة.

٢_ إمكانيات متطورة في الاستطلاع والتجسس من الخصائص الجوهرية التي تتمتع بها الطائرات المسييرة قدرتها الفائقة على أداء مهام الاستطلاع والمراقبة والتجسس، فضلاً عن دورها المتنامي في الحروب الإلكترونية الحديثة، فهذه الطائرات مجهزة بأنظمة متطورة تمكنها من جمع المعلومات الاستخباراتية من ساحات القتال أو المناطق المستهدفة بدقة وفعالية متناهية، مما يمنح القادة العسكريين معلومات فورية تساعد في اتخاذ قرارات استراتيجية حاسمة، وعادةً ما تُزود الطائرات المسييرة بكاميرات كهربائية ضوئية متقدمة تُثبت في مقدمة الطائرة أو أسفل هيكلها الأمامي، تُستخدم في التقاط الصور الثابتة والفيديوهات الحية أثناء التحليق، وتُرسل هذه البيانات في الزمن الحقيقي إلى مراكز القيادة الأرضية عبر أنظمة الاتصال المتصلة بالأقمار الصناعية، وهو ما يسمح بمتابعة مباشرة لساحات المعارك أو مناطق المراقبة.^(١)

بالإضافة إلى ذلك، تحتوي العديد من الطائرات المسييرة على أجهزة استشعار كهروضوئية وأنظمة تصوير بالأشعة تحت الحمراء، غالباً ما تكون مدمجة في الأجنحة أو السطح العلوي للطائرة، مما يُمكنها من العمل في مختلف الظروف المناخية والليلية، واكتشاف الأهداف ذات الحرارة المرتفعة مثل المركبات أو المعدات العسكرية، وتُثير هذه القدرات المتقدمة إشكالات قانونية بالغة الأهمية، خصوصاً في ما يتعلق بمسألة انتهاك الخصوصية والسيادة الإقليمية للدول، فضلاً عن التحديات المرتبطة باستخدام هذه الطائرات في أعمال التجسس والعمليات الاستخباراتية العابرة للحدود دون تصريح، كما أن دمج هذه الطائرات في الحروب الإلكترونية قد يفتح الباب أمام استخدامات عدائية كالتشويش على الاتصالات أو تعطيل الأنظمة الدفاعية للدول المستهدفة، وهو ما يدعو إلى ضرورة وضع قواعد قانونية دولية واضحة تنظم هذه الأنشطة وتحدد مسؤولية الأطراف المشغلة لها.^(٢)

٣_ القدرة على تمييز الأهداف وتعقبها من الخصائص التقنية المتقدمة التي تتفرد بها الطائرات المسييرة قدرتها العالية على تمييز الأهداف بدقة متناهية، سواء في الليل أو النهار، ومن مسافات تصل إلى سبعة أميال تقريباً (ما يعادل ١٠ كيلومترات)، وتستند هذه القدرة إلى منظومات استشعار متطورة مزودة بتقنيات التعرف البصري والصوتي، التي تتيح للطائرة رصد

(١) براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسييرة من منظور القانون الدولي الإنساني، المرجع السابق، ص ١٠.

(٢) حسن هادي عبد الحمزة، التنظيم الدولي للطائرات المسييرة، المرجع السابق، ص ٣٩٥.

الأجسام الحية أو المعدات المتحركة، وتحديد هويات الأشخاص استناداً إلى معايير فيزيائية وصوتية محددة،

وتتعرز هذه الخاصية عبر الأنظمة الصوتية التي تمكن الطائرة من التقاط الأصوات وتحديد مصادرها بدقة، ثم مقارنتها مع قاعدة بيانات محدثة تحتوي على تسجيلات صوتية مسبقة لأهداف معينة، كأصوات قادة التنظيمات الإرهابية أو العناصر الخطرة الخارجة عن القانون، وغالباً ما تتكون هذه القواعد الصوتية من مواد تم الحصول عليها عبر التنصت على الاتصالات الهاتفية أو الرصد الاستخباراتي المسبق، ومن ثم، فإن هذه الطائرات لا تقتصر مهامها على الرصد السلبي فحسب، بل تتعداها إلى الملاحقة المباشرة وتصفية الأهداف المصنفة على أنها تمثل تهديداً أمنياً أو إرهابياً، وهذه القدرات تثير العديد من القضايا القانونية والإنسانية، لاسيما فيما يتعلق بمبدأ التمييز في القانون الدولي الإنساني، الذي يوجب الفصل بين المقاتلين وغير المقاتلين في النزاعات المسلحة، كما يُطرح تساؤل بالغ الأهمية حول مشروعية اللجوء إلى التصفيات الجسدية عبر الطائرات المسيرة، خاصة إذا تم تنفيذها خارج إطار القضاء أو من دون ضمانات قانونية كافية، لذلك فإن هذه الإمكانيات التقنية، على الرغم من فعاليتها في مكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة، تظل بحاجة إلى ضوابط قانونية صارمة تضمن احترام حقوق الإنسان وعدم تجاوز قواعد القانون الدولي، بما يضمن الاستخدام المشروع والمتوازن لهذه الوسائل المتقدمة^(١).

٤_ الطائرات المسيرة بالغة الصغر مع التقدم السريع في تكنولوجيا الإلكترونيات وتقنيات التصغير، برز توجه عالمي نحو تطوير طائرات مسيرة بالغة الصغر تتميز بخفة الوزن وصغر الحجم، ما يمنحها قدرة استثنائية على التخفي والمراوغة أثناء الطيران، وقد أصبحت هذه الطائرات قادرة على التحليق على ارتفاعات شاهقة أو منخفضة جداً، دون الحاجة إلى ممرات إقلاع أو هبوط تقليدية، مما يضيف عليها مرونة تكتيكية هائلة في بيئات العمليات المختلفة، وقد أدى هذا التطور التقني إلى تسريع وتيرة سباق التسلح بين الدول الكبرى، حيث لم يعد التطوير مقتصرًا على الطائرات المخصصة للاستطلاع أو التجسس فحسب، بل امتد ليشمل طائرات مسيرة قتالية مجهزة ببرامج تكنولوجية متقدمة تُمكنها من تنفيذ عمليات هجومية دقيقة، ومن أبرز الأمثلة على ذلك ما قامت به كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، حيث طورتا نماذج متطورة من الطائرات المسيرة التي تجمع بين صغر الحجم، والقدرة على التخفي، والجاهزية للقيام بمهام قتالية معقدة تتضمن تحديد الأهداف وتدميرها بكفاءة عالية،

(١) ناجي محمد أسامه الشاذلي التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار الطائرات المسيرة دراسة في إطار القانون الدولي الإنساني، مجلة روح القوانين - العدد (١٠١)، يناير ٢٠٢٣، الجزء الثاني، الجزائر، كلية الحقوق، ص ١٠٥٣.

كما أن الاتجاه نحو تصغير حجم هذه الطائرات يهدف إلى تقليل احتمالية رصدها من قبل أنظمة الدفاع الجوي التقليدية، مما يزيد من قدرتها على اختراق الأجواء السيادية للدول دون اكتشافها بسهولة، وهذا ما يثير مخاوف قانونية وأمنية بالغة الأهمية، خصوصاً مع تصاعد استخدام هذه الطائرات في تنفيذ هجمات مباغطة أو اغتياالات سياسية أو عمليات تخريب للبنى التحتية الحيوية.^(١)

وعليه، فإن تطوير الطائرات المسيرة بالغة الصغر يفرض تحدياً حقيقياً أمام القانون الدولي، إذ يتطلب الأمر وضع أطر تنظيمية تحدد معايير تصنيعها وتداولها، وتقييد استخدامها وفق ضوابط تضمن عدم توظيفها في انتهاكات القانون الدولي الإنساني أو السيادة الوطنية للدول.

٥_ طائرات موفرة للوقود وعالية الكفاءة من بين السمات البارزة التي تميز الطائرات المسيرة صغر حجمها مقارنة بالطائرات التقليدية، وهو ما انعكس بدوره على حجم تجهزتها الميكانيكية، وبالأخص المحرك (الموتور)، الذي يتم تصنيعه وفق تقنيات متقدمة تتيح تقليل استهلاك الطاقة إلى أدنى مستوى ممكن، ويساهم هذا التطور في جعل الطائرات المسيرة أكثر كفاءة في استهلاك الوقود، بما يطيل من مدى طيرانها ويوسع دائرة مهامها دون الحاجة إلى التزود المتكرر بالوقود، بل إن بعض النماذج الحديثة من هذه الطائرات أصبحت بالغة الصغر إلى درجة أن وزنها لا يتعدى بضع غرامات، ما يجعلها قادرة على الطيران لمسافات طويلة مع استهلاك محدود للطاقة، فضلاً عن قدرتها على المناورة والدخول إلى مناطق يصعب على الطائرات التقليدية بلوغها، ويعزز هذا الجانب من الكفاءة التشغيلية القيمة الاستراتيجية للطائرات المسيرة، سواء في الأغراض العسكرية أو المدنية، حيث يمكن توظيفها في مهام استطلاع طويلة الأمد، أو في أعمال الرصد البيئي والزراعي، أو حتى في مراقبة الحدود والمرافق الحيوية، ومع ذلك، يظل هذا التقدم التكنولوجي محفوفاً بإشكالات قانونية وأمنية تتعلق بكيفية الرقابة على انتشار هذا النوع من الطائرات الصغيرة التي قد تُستغل في تنفيذ هجمات غير تقليدية أو في أعمال تجسس يصعب كشفها.^(٢)

ومن ثم، فإن الحاجة باتت ملحة إلى تطوير أطر قانونية دولية ووطنية تواكب هذه المستجدات، سواء من حيث تنظيم عملية تصنيع وتصدير هذه الطائرات، أو من خلال فرض معايير تشغيل تضمن توظيفها في الأغراض السلمية والأمنية، مع وضع ضوابط صارمة تمنع إساءة استخدامها في تهديد الأمن والسلم الدوليين.

(١) براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الإنساني، المرجع السابق، ص ١٠.

(٢) طاهر محمد خليفه التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار جامعة الملك خالد ٢٠١٧، ص ٨.

٦_ الطائرات المسييرة قليلة التكاليف مقارنة بالطائرات التقليدية من بين الخصائص التي تمنح الطائرات المسييرة ميزة تنافسية واضحة مقارنة بالطائرات التقليدية ارتفاع كفاءتها من حيث التكلفة، فبفضل بساطة تصميمها النسبي وانخفاض كلفة المواد والتقنيات المستخدمة في تصنيعها، أصبحت هذه الطائرات متاحة بأسعار متفاوتة تتناسب مع حجمها وقدراتها التقنية، فمثلاً، تتوفر الطائرات المسييرة الصغيرة جداً مثل الميكرو درونز (Micro Drones) والميني درونز (Mini Drones) بأسعار لا تتجاوز 1000 يورو، وغالباً ما تُستخدم هذه الفئة من الطائرات في مجالات الترفيه والهواية والتسلية، أما الطائرات المسييرة الأكبر حجماً والمزودة بتقنيات متقدمة والتي تُخصص للأغراض العسكرية أو التجارية مثل الاستطلاع، وحمل الذخائر، أو المراقبة المتطورة، فقد تصل تكلفتها إلى حدود 6,700,000 يورو، كما هو الحال مع بعض النماذج العسكرية المتطورة^(١).

ويُفسر هذا التفاوت السعري بمدى تعقيد الأنظمة المدمجة في الطائرة، وحجمها، وقدراتها القتالية أو الاستخباراتية، إلا أن التكلفة المنخفضة عموماً للطائرات المسييرة بالمقارنة مع الطائرات الحربية أو التجارية التقليدية جعلها في متناول عدد متزايد من الفاعلين، سواء الدول أو الجماعات المسلحة أو حتى الأفراد، مما يفتح المجال لاستخدامها في سياقات متنوعة قد تتضمن أنشطة مشروعة أو غير مشروعة، وتطرح هذه السمة القانونية تحدياً مضاعفاً، إذ أن انخفاض التكلفة يسهل على الجهات غير النظامية أو الفاعلين من غير الدول اقتناء هذه التكنولوجيا، واستخدامها في عمليات عدائية أو إرهابية تهدد الأمن الوطني والدولي، وعليه، فإن هذا الواقع يفرض ضرورة تدخل المشرع الدولي والوطني لضبط سوق تصنيع وتصدير الطائرات المسييرة، ووضع قيود قانونية على بيعها وتداولها، خاصة بالنسبة للأنواع التي يمكن تكييفها أو تطويرها لأغراض عسكرية أو تجسسية.

المبحث الثاني

احكام المسؤولية الجنائية عن انتهاكات الطائرات المسييرة (Drones)

تمهيد للموضوع وتقسيم. نصت المادة (٤٠٥) من قانون العقوبات العراقي^(٢) على أن: "من قتل نفساً عمداً يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت"، ويُفهم من هذا النص أن القتل العمد يتحقق متى انصرفت إرادة الجاني إلى ارتكاب السلوك المادي المفضي إلى الوفاة^(٣)، مع إدراكه لكافة

(١) حسام عبد الامير خلف، القتل المستهدف باستخدام الروبوتات الطائرة بدون طيار في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد ٢٩، العدد الأول، ٢٠١٤، ص ٣.

(٢) قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل.

(٣) جمال ابراهيم الحيدري، شرح احكام القسم الخاص في قانون العُقوبات، ط١، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٤، ص ١٧٥.

عناصر الركن المعنوي التي حددها القانون^(١)، ويتبين من هذا أن جريمة القتل تقوم على ثلاثة أركان رئيسية: الركن الأول هو محل الجريمة، أي أن يكون المجني عليه إنساناً حياً، يليه الركن المادي، وأخيراً الركن المعنوي المتمثل في القصد الجنائي.^(٢)

ويُشترط في الركن المادي لقيام جريمة القتل توفر ثلاثة عناصر: السلوك الإجرامي، والنتيجة المترتبة عليه، وعلاقة السببية بينهما، ويقصد بالسلوك الإجرامي فعل الاعتداء على الحياة الذي يؤدي إلى وفاة المجني عليه، أما النتيجة فهي إزهاق روح الإنسان، فيما تمثل علاقة السببية الرابط بين الفعل والنتيجة^(٣)، ولا يمكن تصور تحقق جريمة القتل دون حصول اعتداء على الحياة، سواء تحقق الفعل عبر وسيلة إيجابية كالضرب أو إطلاق النار، أو عن طريق وسيلة سلبية كالإهمال، كما لا يُشترط استخدام وسيلة معينة للقتل، فقد يكون السلاح نارياً، أو سكيناً، أو عبر دس السم في الطعام.^(٤)

والسلوك الإجرامي لا يقتصر على ما يصيب جسم المجني عليه مباشرة، بل يشمل أيضاً الأفعال التي يهيئ بها الجاني الوسيلة التي تؤدي إلى الوفاة بفعل الظروف المحيطة، كما في حالة وضع مادة سامة في طعام المجني عليه وانتظاره حتى يتناولها وتحدث الوفاة^(٥)، ولم يحدد المشرع العراقي نوع السلوك الإجرامي أو وسيلته، مما يعني أن القتل يمكن أن يقع بأي وسيلة تؤدي إلى النتيجة ذاتها، ومن ثم يمكن تصور وقوع جريمة القتل عبر استخدام الطائرات المسييرة، فإذا ثبت للمحكمة أن الاعتداء وقع بقصد القتل، فإن الأداة المستعملة لا تؤثر في قيام الجريمة، سواء كانت طائرة مسيرة أو غيرها من الوسائل، بل قد يكون الفاعل قد ارتكب فعله بطريقة غير مباشرة عبر الاستعانة بوسيلة تقنية كالطائرات المسييرة، ومع ذلك يبقى فاعلاً أصلياً مسؤولاً عن القتل العمد إذا توافرت بقية الأركان^(٦).

كما أن الركن المادي لا يكتمل إلا بتحقيق النتيجة الإجرامية المتمثلة في وفاة المجني عليه، حيث يعد إزهاق روح الإنسان هو الأثر المترتب على السلوك المادي للفاعل وبه تُستكمل أركان الجريمة^(٧)، وقد تقع الوفاة فوراً أو بعد فترة زمنية، ولا يُشترط وقوعها فوراً طالما ظلت

(١) واثبة داوود السعدي، قانون العُقوبات، القسم الخاص، ط ١، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٢، ص ٩٤.

(٢) جميل الأورفة لي، شرح قانون العقوبات البغدادي، ط ١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤٨، ص ٣١٨.

(٣) ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العُقوبات، القسم الخاص، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٨، ص ١٣٤.

(٤) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة، المرجع السابق، ص ٢٥٣.

(٥) ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العُقوبات، القسم الخاص، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(٦) حسن محمد صالح حديد، الطائرة المسييرة كوسيلة قتل، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، العدد ٢٥، ٢٠١٥، ص ١١٢.

(٧) ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العُقوبات، القسم الخاص، المرجع السابق، ص ١٣٨.

علاقة السببية قائمة بين السلوك والنتيجة، كما أن غياب جثة المجني عليه لا ينفي وقوع القتل، وإلا فتح هذا الأمر المجال للجناة لإخفاء الجثث للإفلات من العقاب، وهذا ما يحدث عادة في الجرائم المرتكبة عبر الطائرات المسيرة لبشاعة نتائجها.^(١)

ويتحقق الركن المادي بصورة كاملة عندما تقوم علاقة السببية بين فعل الاعتداء المميت والنتيجة الإجرامية المترتبة عليه، وهي وفاة إنسان على قيد الحياة^(٢)، أما الركن المعنوي في جريمة القتل، فيقوم على توافر العلم والإرادة معاً، أي أن يكون لدى الجاني إدراك تام بماديات الجريمة، وإرادة حرة في ارتكاب السلوك المفضي إلى النتيجة^(٣)، ولإثبات نية القتل، يستخلص قاضي الموضوع ذلك من ملابسات كل واقعة، ومن طبيعة الفعل وطبيعة الأداة المستخدمة، وما تسببه من خطورة على جسم الإنسان.

وعليه، فإن استخدام الطائرة المسيرة في القتل يكشف في حد ذاته عن نية إجرامية واضحة، بالنظر إلى طبيعة السلاح الذي تحمله هذه الطائرات، والخطورة البالغة التي تُحدثها الإصابات الناتجة عنها، لا سيما وأن الضحية في هذه الحالة يكون عاجزاً عن الدفاع عن نفسه، وتُرْتَكَب الجريمة بطريقة تتسم بالغدر والخيانة، كما أن استخدام هذا النوع من الوسائل يعكس استهتاراً بحياة الآخرين واستخفافاً بحرمتها، وهو ما أكدته المحكمة التمييزية الاتحادية في العراق في أحد قراراتها.^(٤) وعلى ضوء ما تقدم سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ندرس في المطلب الأول المسؤولية الجنائية المترتبة عن جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة (Drones) ونخصص المطلب الثاني للحديث عن المسؤولية الجنائية المترتبة على مبرمج ومشغل الطائرات المسيرة (Drones).

المطلب الأول

المسؤولية الجنائية المترتبة عن جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة (Drones)

تتحقق المسؤولية الجنائية في حال ارتكاب الشخص المسؤول عن أضرار الطائرات المسيرة فعلاً يُشكّل إحدى الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات العراقي، بالإضافة إلى ما ورد فيه من تجريم لتصرفات أخرى تستوجب العقوبة الجنائية، وتعد عقوبة جريمة القتل العمد

(١) عوض محمد عوض، قانون العُقُوبَات، القسم العام، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢١١.

(٢) كامل السعيد، شرح الاحكام العامة في قانون العُقُوبَات، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ١٣٣.

(٣) علي حسين خلف وسلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العُقُوبَات، العاتك لصناعة الكتب، بيروت ٢٠١٤، ص ٢٢٢.

(٤) (لدى التدقيق والمداولة وجد ان كافة القرارات التي اصدرتها محكمة جنابات الكرخ ... كانت المحكمة قد راعت عند اصدارها تطبيق القانون تطبيقاً صحيحاً بعد أن اعتمدت على الادلة الكافية التي اظهرتها وقائع الدعوى تحقيقاً ومحكمة)) قرار رقم ١٤٦٢ / هيئة جزائية /

٢/٢٠١٣ بتاريخ ٢٠/٢/٢٠١٣ قرار غير منشور

بحسب ما نصت عليه المادة (405) من قانون العقوبات هي السجن المؤبد أو المؤقت، إلا أن المشرع العراقي منح المحكمة سلطة تقديرية لتشديد العقوبة وفقاً لظروف الجريمة، إذ نصت المادة (406) على حالات تشديد العقوبة التي قد تصل إلى الإعدام بدلاً من العقوبة المنصوص عليها في المادة السابقة.

ويستفاد من النصوص التشريعية أن القاضي يملك صلاحية تقدير العقوبة الملائمة لحالة الجاني وظروف الجريمة المحيطة بالفعل الإجرامي^(١)، فالجريمة في الأصل تتحقق بأركانها الثلاثة المعروفة، وقد تقترن بظروف مشددة تقتضي تглиظ العقوبة وفقاً لما نص عليه القانون.

وبالرجوع إلى قانون العقوبات العراقي، نجده قد تضمن في المادة (406) بياناً لعدد من الحالات التي تشدد فيها عقوبة القتل العمد، إلا أنه لم يتناول صراحة حالة القتل المرتكب بواسطة الطائرة المسيرة، وهو ما يمثل قصوراً تشريعياً ينبغي معالجته، ويُعزى هذا النقص إلى أن القانون صدر في سنة 1969، أي في فترة لم تكن فيها تكنولوجيا الطائرات المسيرة قد ظهرت أو تطورت إلى الحد الذي نشهده اليوم.

وبناء عليه، سنعمد إلى استعراض حالات تشديد عقوبة القتل المنصوص عليها في التشريع العراقي، مع إسقاطها على جرائم القتل المرتكبة باستخدام الطائرات المسيرة، وذلك عبر خمسة فقرات أساسية:

أولاً: لقتل العمد مع سبق الإصرار نصت المادة (406/1) من قانون العقوبات العراقي على أنه: "يعاقب بالإعدام من قتل نفساً عمداً بإحدى الحالات الآتية: أ- إذا كان القتل مع سبق الإصرار أو التردد"، ويُفهم من هذا النص أن تطبيق ظرف سبق الإصرار يقتضي أمرين: أولاً، تحقق جريمة القتل بكافة أركانها، وثانياً، توافر سبق الإصرار كظرف مشدد مستقل^(٢)، وقد عرّف المشرع العراقي سبق الإصرار بأنه: "التفكير المصمم عليه في ارتكاب الجريمة قبل تنفيذها بعيداً عن ثورة الغضب الأنّي والهيّاج النفسي". ويستلزم تحقق سبق الإصرار توفر عنصرين متلازمين:

١. الأول عنصر نفسي، ويُقصد به أن يكون الجاني قد فكر في الجريمة بتروٍ وهدوء قبل التصميم على ارتكابها وتنفيذها.

(١) وفي هذا جاءت محكمة التمييز الاتحادية في العراق على أنه (لدى التدقيق والمداولة وجد أن محكمة جنابات كركوك كانت قد قررت ... ادانة المتهم وفق احكام المادة (٤٠٦/١ خ) من قانون العُقُوبَات، ووجدت أن المحكمة قد راعت احكام القانون بإستثناء الفقرة المتعلقة بتنزيل العقوبة فقد وجدت المحكمة قد نزلت العُقُوبَة دون توفر الظروف التي تستوجب التخفيف لذا نقض قرار فرض العقوبة واعادة الأوراق إلى محكمتها للسير فيها ...) قرار رقم ١٦٥ / هيئة عامة / ٢٠٠٦.

(٢) فتوح عبد الله الشاذلي، جرائم الاعتداء على الاشخاص والاموال، ٢٠٠٢، ص ٤٨ - ٤٩.

٢. الثاني عنصر زمني، ويعني أن التفكير الهادئ في الجريمة يجب أن يسبق تنفيذها بمدة كافية، وهذه المدة ليست محددة تشريعياً، وإنما تُقدّر بناءً على ما يكفي للجاني كي يخطط للجريمة بعيداً عن الانفعال الآني .

وتكمن علة تشديد العقوبة في هذا الظرف المشدد في الخطورة النفسية الكامنة في شخصية الجاني؛ فالجاني الذي يُخطط للجريمة بعوي وتدبر ويفكر في عواقبها ثم يُصر على التنفيذ يُعد أكثر خطراً من الجاني الذي يرتكب جريمته تحت تأثير غضب أو انفعال طارئ.

وعند إسقاط هذا التوصيف على جرائم القتل المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة، فإن عنصر سبق الإصرار يتجسد بوضوح، إذ إن استخدام هذا النوع من الوسائل التقنية المتطورة يكشف عن تخطيط مسبق وترتيب دقيق لإعداد الطائرة وتجهيزها بالأسلحة أو الأدوات المميّنة، وتحديد الهدف والتوقيت الملائم للتنفيذ، وبالتالي، فإن ارتكاب جريمة قتل عبر الطائرة المسيرة يُعد دليلاً دامغاً على نفسية إجرامية خطيرة، تتجاوز مجرد الانفعال اللحظي إلى سبق التصميم والتخطيط المحكم^(١). وقد أيدت محكمة التمييز العراقية هذا الاتجاه عندما قضت بأن: "إذا كان المتهم عند تصميمه على ارتكاب الجريمة بدافع الانتقام هادئ البال واحتسى الخمر لتشجيعه على ارتكاب الجريمة التي اقترفها دون حدوث نزاع مع المجني عليه أو أحد ذويه قبل أو أثناء ارتكاب الجريمة، فيُعتبر القتل مع سبق الإصرار."^(٢)

ثانياً: القتل باستعمال مادة سامة أو مفرقة أو متفجرة أشارت الفقرة (ب) من المادة (406/1) من قانون العقوبات العراقي إلى أن من بين الظروف المشددة في جرائم القتل أن يقع القتل باستعمال مادة سامة أو مفرقة أو متفجرة، ولتطبيق هذا الظرف المشدد، يجب أولاً تحقق جريمة القتل بكامل أركانها، مع إضافة شرط استخدام إحدى هذه المواد أثناء ارتكاب الجريمة.^(٣)

(١) منار جلال عبد الله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة، المرجع السابق، ص ٢٥٤.

(٢) قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٤٤١، جزء اولى جنابات / ١٩٨٢ في ٧/٦/١٩٨٢ مجموعة الاحكام العدلية، ع ٢ _ س ١٣_١٩٨٢، ص ١٠١. وينظر ايضاً قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٦٥ ادانة / ٢٠١١ جزائي) حيث قضت محكمة التمييز الاتحادية في قرار لها أن التفكير المصمم على ارتكاب الجريمة بعيداً عن ثورة الغضب والهياج النفسي كافي لتحقيق ظرف سبق الاصرار).

(٣) لم يحدد المشرع العراقي مفهوم المادة المفرقة أو المتفجرة ولكن عرف المواد القابلة للانفجار في المادة (١) من قانون المواد القابلة للانفجار رقم ٥ لسنة ١٩٥٧ على أنها (أية مادة تحتوي في تركيبها على مواد كيميائية من شأنها احداث الحريق او الهدم او اتلاف بأية كيفية كانت لأغراض الاعتداء على الارواح والممتلكات والارهاب والاخلال بالأمن سواء أكانت تلك المواد مستوردة او مصنوعة محلياً، ويعتبر في حكم هذه المواد الاجهزة التي تستخدم في صنعها وتجميعها (اما المفرقات فتعرف بأنها) مواد صلبة أو سائلة او نوع من المواد عندما تتعرض كمية صغيرة منها إلى عامل مؤثر تتقلب فوراً إلى مادة اكثر استقرارية مادية، غازية اما ان تتحول كمية كبيرة من المادة إلى هذه الحالة أو بصورة كلية ذات ضغط شديد علماً ان المفرقات اما ان تكون عالية الانفجار او واطئة الانفجار) نقلاً عن جمال ابراهيم الحيدري شرح احكام القسم الخاص من قانون العقوبات، المرجع السابق، ص ٢٨٤.

ويجد هذا الظرف التشديدي تطبيقاً مباشراً في الجرائم المرتكبة عبر الطائرات المسيرة، إذ إن المشرع لم يقيد النص بنوع معين من المواد أو طريقة استخدامها، مما يتيح تفسيره بشكل واسع ليشمل حالة إلقاء الطائرة المسيرة صواريخ تحتوي مواد سامة، وفي مثل هذه الحالة، يمكن تكييف القتل المرتكب بواسطة الطائرة المسيرة كجريمة قتل مشددة وفقاً لأحكام المادة (١٤٠٦/ب) من قانون العقوبات العراقي، لما في ذلك من استخدام وسيلة قاتلة بطبيعتها، وبالطريقة ذاتها، إذا قامت الطائرة المسيرة بإلقاء مواد متفجرة أو مفرقعات عن سابق إصرار وترصد، فإن ذلك يندرج ضمن ذات الظرف المشدد، لا سيما وأنه من المألوف تزويد الطائرات المسيرة المخصصة للعمليات العدائية بتلك المواد القاتلة، وبالتالي يمكن للمحكمة تكييف الفعل على أساس أنه جريمة قتل عمد مشددة بالعقوبة.

ويلاحظ أن توفر الظرف المشدد لا يتطلب تحديد شخص معين ليكون هو المجني عليه المقصود بالقتل؛ إذ يتحقق هذا الظرف سواء وُجه القتل إلى شخص محدد أو إلى مجموعة أشخاص غير محددين بذواتهم، كما أنه لا ينتفي حتى وإن أصاب القتل شخصاً لم يكن هو المستهدف ابتداءً بسبب خطأ في التصويب أو غلط في تحديد الهوية، لكن يشترط في المادة المستخدمة أن تكون صالحة بطبيعتها لإحداث الوفاة، أي أن يكون استخدامها كافياً لتحقيق النتيجة الإجرامية المرجوة.^(١)

وتكمن علة التشديد في جريمة القتل باستخدام مادة سامة في أن هذا الأسلوب ينطوي على خيانة وغدر، حيث لا يُتاح للمجني عليه أن يدرك الخطر المحدق به أو يدافع عن نفسه، كما أن هذا الأسلوب يجعل معرفة الفاعل وإثبات الجريمة ضده أمراً في غاية الصعوبة، لاسيما عند تنفيذها باستخدام طائرة مسيرة تتحرك عن بعد دون حضور الجاني في مسرح الجريمة، وغالباً ما يُقترن القتل بالسم أو المواد السامة بوجود سبق الإصرار، لأن استعمال تلك المواد يتطلب وقتاً للتخطيط وتوفير الوسيلة، ما يمنح الجاني فرصة للتفكير الهادئ في تنفيذ مشروعه الإجرامي.^(٢)

ثالثاً: القتل بدافع دنيء أو مقابل أجر أو إذا استعملت طرق وحشية في ارتكاب الفعل
نصت المادة (١٤٠٦/ج) من قانون العقوبات العراقي على أن من بين الظروف المشددة لعقوبة جريمة القتل هو ارتكاب القتل بدافع دنيء أو مقابل أجر أو باستخدام طرق وحشية، ومن المقرر في القانون أن البواعث بوجه عام لا يُعتد بها في قيام الجريمة، لأن القتل يُعاقب

(١) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، ط ٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢ ص ٦٧٧.

(٢) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، جرائم الاعتداء على الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٥٩.

عليه بصرف النظر عن الدافع الذي يقف وراء ارتكابه^(١)، لكن أثر الباعث يظهر في تقدير العقوبة، حيث اعتبر المشرع العراقي في المادة (135) من قانون العقوبات أن الدافع الدنيء يُعد ظرفاً مشدداً للعقوبة.

كما شدد المشرع العقوبة إذا وقع القتل مقابل أجر، لخطورة هذه الصورة التي تعكس انتفاء القيم الإنسانية عند الجاني، الذي يحول القتل إلى سلعة تباع وتشترى، إلا أن ما يهمننا في هذا الموضوع هو القتل باستخدام طرق وحشية، وهي حالة لم يُحدد لها المشرع العراقي تعريفاً دقيقاً، مما يفسح المجال أمام الاجتهاد القضائي والفقه في تقديرها.

وتُعتبر الطريقة وحشية إذا ارتكب الجاني الجريمة بأسلوب يتجاوز المألوف في الإجراء ويُثير في النفس مشاعر الاشمئزاز والتقزز بدرجة كبيرة تفوق المعتاد، ويُضفي على الجريمة طابعاً استفزازياً يثير الرأي العام.

وعند إسقاط هذا المفهوم على القتل باستخدام الطائرات المسيرة، نجد أن هذه الوسيلة تعكس في ذاتها وحشية مضاعفة وانحطاطاً في السلوك الإجرامي للجاني؛ إذ أن استخدام طائرة مسيرة لقتل شخص أو مجموعة أشخاص يعكس تعمداً في التجرد من القيم الإنسانية، نظراً لأن الجاني في هذه الحالة يقتل عن بعد، دون مواجهة أو مخاطرة شخصية، بل يُنفذ القتل بطريقة تقنية باردة تخلو من أي وازع ضمير، وهو ما يفوق من حيث الخطورة الجرائم التي تُرتكب بوسائل تقليدية^(٢).

رابعاً: قتل شخصين فأكثر بفعل واحد نصت المادة (٤٠٦/١-و) من قانون العقوبات العراقي على ظرف مشدد لعقوبة القتل يتمثل في قتل شخصين فأكثر بفعل واحد، ويُشترط لتحقيق هذا الظرف أن يكون الجاني قد ارتكب فعلاً واحداً بقصد قتل أكثر من شخص، إذ اعتبر المشرع هذه الحالة مؤشراً خطيراً على شخصية الجاني وخطورته الإجرامية الناتجة عن قصده في إزهاق أرواح متعددة^(٣)، فالجاني الذي يُقدم على ارتكاب أكثر من جريمة قتل بفعل واحد يُجسد خطراً فادحاً على المجتمع، نظراً لقدرته على التجرد من القيم الإنسانية في مواجهة أكثر من ضحية دفعة واحدة^(٤).

وينطبق هذا الوصف على جرائم القتل المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة، كما حدث في قرى مالي النائية، حيث أشارت التقارير إلى أن الطائرات المسيرة التابعة للجيش الفرنسي ظلت

(١) المادّة (٣٨) من قانون العُقوبات العراقي.

(٢) جمال ابراهيم الحيدري شرح احكام القسم الخاص من قانون العقوبات، المرجع السابق، ص ٢٨٨.

(٣) المرجع السابق نفسه، ص ٢٩٢.

(٤) فتوح عبد الله الشانلي، جرائم الاعتداء على الاشخاص والاموال، المرجع السابق، ص ٦٤.

تحلق باستمرار فوق تلك القرى منذ كانون الأول ٢٠١٩، لكنها لم تعد تقتصر على مراقبة تحركات المقاتلين الجهاديين، بل أصبحت تنفذ ضربات قاتلة دون الإعلان عن طبيعة الأهداف ولا نتائج تلك الضربات.

وفي تقرير نشره موقع "ميديا بارت (Mediapart)" الفرنسي للكاتب ريمي كارول، ورد أن تلك الطائرات المسيرة الموجهة من قاعدة عسكرية في نيامي بالنيجر تُسقط قنابل صامته بوزن ٢٥٠ كغم موجهة بتقنية الليزر، قادرة على قتل أي كائن في نطاق عشرة أمتار من موقع الاستهداف، وهو ما يُظهر كيف يُمكن بالفعل الواحد الذي تمثله الضربة الجوية بالطائرة المسيرة أن يُسفر عن قتل عدة أشخاص في آن واحد، مما يُضفي على الجريمة وصف الظرف المشدد وفق أحكام المادة (١/٤٠٦-و) من قانون العقوبات العراقي.

خامساً: اقتران جريمة القتل العمد بجريمة أو أكثر من جرائم القتل العمد أو الشروع فيه عدّ المشرع العراقي اقتران جريمة القتل العمد بجريمة أخرى أو بالشروع في القتل ظرفاً مشدداً للعقوبة، وفق ما نصت عليه المادة (١/٤٠٦-ز) من قانون العقوبات العراقي، ويُشترط لتحقيق هذا الظرف المشدد أن يُقدم الجاني على ارتكاب جريمة القتل العمد ابتداءً، ثم يقترن هذا الفعل بجريمة قتل عمد أخرى أو أكثر، أو بالشروع في القتل.

كما اشترط المشرع العراقي أن تكون الجريمة الأولى والجريمة أو الجرائم المقترنة بها مستقلة من حيث الأفعال المكونة لكل منهما، بحيث لا يختلط الركن المادي في كل جريمة بأخرى، فضلاً عن ذلك، يجب أن تتوافر رابطة زمنية معقولة بين الجرائم المقترنة، أي أن يتم ارتكابها خلال فترة زمنية واحدة أو متقاربة.

وقد استقر قضاء محكمة التمييز العراقية على هذا الفهم، إذ قررت أن "اقتران القتل بالشروع في قتل آخر على النحو الوارد في المادة (١/٤٠٦-ف) من قانون العقوبات يتحقق مادامت الفترة الزمنية التي تفصل بين الجريمتين يسيرة، وكان مكان الحادث يضيف على الفعلين بُعداً واحداً، وكفي لتطبيق النص اقتران القتل بقتل آخر أو بالشروع فيه، سواء سبقت إحدى الجريمتين الأخرى أو تلتها أو ارتكبتا معاً في آن واحد"^(١).

ويمكن إسقاط هذا التوصيف على جرائم القتل المرتكبة باستخدام الطائرات المسيرة، إذ تتيح هذه التقنية تنفيذ عدة عمليات قتل في أماكن متفرقة وفي وقت متقارب من خلال برمجة الطائرة لاستهداف أكثر من شخص أو موقع على التوالي، فعلى سبيل المثال، قد يقوم الجاني بتوجيه الطائرة المسيرة لقتل شخص في موقع محدد، ثم ينتقل بها لاستهداف شخص أو

(١) جمال ابراهيم الحيدري شرح احكام القسم الخاص من قانون العقوبات، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

أشخاص آخرين في موقع مختلف في اللحظة نفسها أو بعدها مباشرة، وهنا تتحقق حالة الاقتران كما حددها المشرع العراقي، مما يبرر تشديد العقوبة على مرتكبها نظراً لخطورة سلوكه الإجرامي وتعمده مضاعفة الأذى في زمن واحد.

المطلب الثاني

المسؤولية الجنائية المترتبة على مبرمج ومشغل الطائرات المسيرة (Drones)

بالنظر إلى أن الطائرات المسيرة تُدار دون وجود قائد بشري على متنها، فإن احتمالات وقوع الحوادث تظل قائمة، سواء باصطدامها بمركبة جوية أخرى مماثلة، أو بطائرة تقليدية مأهولة، أو حتى ارتطامها بالأموال أو الأشخاص، وهو ما قد يترتب عليه أضرار مادية أو جسدية تصيب الغير، وفي إطار قواعد المسؤولية المدنية عن حراسة الأشياء، يُعد حارس الطائرة المسيرة هو من يتولى تشغيلها أو استخدامها، سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، باعتبار أن الطائرة تسير تحت رقبته وإشرافه وتوجيهه المباشر، ويُطلق على هذا الحارس في الفقه مصطلح "المستغل (exploitant)"، وهو الذي ينتفع من الطائرة لحظة وقوع الحادث الذي يسبب ضرراً للغير، أي أنه يُعد المسؤول عن الأضرار الناتجة عن تشغيل الطائرة المسيرة متى ثبت أن الحادث وقع بسبب إدارته أو إشرافه أو إخلاله بواجب الحراسة^(١).

هذا التكييف القانوني يعزز من إمكانية إخضاع مستخدمي الطائرات المسيرة للمساءلة المدنية وربما الجنائية إذا ما ثبت تقاعسهم أو خطأهم في الحراسة أو التشغيل بما أدى إلى وقوع الضرر. ونظراً لأن قائد المركبة التقليدية هو الذي يتولى إدارتها والتحكم بها أثناء السير، فقد استقر الرأي في الفقه والقضاء على اشتراكه في المسؤولية الجنائية مع المشغل، وقد يتحملها منفرداً إذا ثبت وجود خطأ أو إهمال شخصي من جانبه يؤدي إلى قيام المسؤولية الجنائية.

وانطلاقاً من هذا الأساس، يمكن تحديد المسؤول عن الحوادث التي تتسبب بها الطائرات المسيرة في أربع حالات رئيسية، يمكن بيانها وفق الآتي:

الحالة الأولى: مسؤولية القائد والمستغل معاً. تُقام المسؤولية الجنائية بصورة مشتركة بين قائد الطائرة المسيرة والمستغل في حالة ما إذا أدى تشغيل الطائرة إلى التسبب في أضرار ناتجة عن تصادم مع مركبة جوية أخرى أو ممتلكات أو أشخاص، ففي هذه الحالة، يكون القائد مسؤولاً عن الخطأ الفني أو التشغيلي المباشر، بينما يُسأل المستغل عن الرقابة والإشراف العام ومسؤوليته عن اختيار وتدريب القائد وآليات الاستخدام، ويُبنى هذا التكييف على ما استقر عليه القانون المدني المصري من قواعد المسؤولية التضامنية بين السائق

(١) ظهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones من مطبوعات كلية العلوم الإدارية والمالية، جامعة الملك خالد بالمملكة العربية السعودية، ٢٠١٦، ص ٣١ وما بعدها.

والمستغل في حوادث المركبات، وهو ما يمكن تطبيقه جزئياً على الطائرات المسيرة من النوع الذي يتطلب تدخلاً بشرياً مباشراً في قيادتها أو توجيهها عن بُعد، ففي مثل هذه الحالات، يتحمل الطرفان المسؤولية تبعاً لدور كل منهما في التسبب في وقوع الحادث والأضرار الناتجة عنه^(١).

الحالة الثانية: مسؤولية المستغل وحده تتعقد المسؤولية الجنائية للمستغل وحده عندما تتسبب الطائرة المسيرة في إحداث أضرار للغير على سطح الأرض، سواء كانت هذه الأضرار تمس الأشخاص أو الأموال نتيجة اصطدام الطائرة أو سقوطها أو إتلافها للممتلكات.

وقد أكدت ذلك الفقرة الأولى من المادة (٢) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، التي ألزمت المستغل للطائرة الذاتية القيادة بتحمل كامل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، ولا يمكن للمستغل التملص من هذه المسؤولية أو تخفيفها إلا بإثبات خطأ المتضرر نفسه، وتطبق هذه الحالة في الغالب على الطائرات المسيرة ذاتية القيادة بالكامل التي لا تتطلب تدخلاً بشرياً أثناء الطيران، مما يفتح المجال لتطبيق نظرية المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي ففي حال كان المستغل شركة أو مؤسسة، فإنها تُسأل جنائياً وتُطبق بحقها العقوبات المناسبة للأشخاص المعنويين وفقاً للنظام القانوني المعتمد في الدولة المعنية^(٢).

الحالة الثالثة: مسؤولية المبرمج عن بعد. في هذا السياق، يُقصد بالمبرمج عن بُعد الشخص الذي يتولى برمجة نظام تشغيل الطائرة المسيرة والتحكم بمسارها وتحركاتها من لحظة انطلاقها وحتى وصولها إلى هدفها أو وجهتها النهائية، وتتعدّد مسؤوليته الجنائية متى وقع خطأ برمجي في إعداد نظام التشغيل ولو كان يسيراً، أو في حالة الإهمال أو التقصير في تحديث البرمجيات أو اختبارها بشكل كافٍ قبل التشغيل، وتُعد هذه المسؤولية شخصية بحتة، لأنها ترتبط بمدى التزام المبرمج بواجباته الفنية والقانونية في حماية سلامة الغير أثناء تشغيل الطائرة المسيرة، بل وتتسع المسؤولية الجنائية للمبرمج لتشمل أيضاً أي انتهاك لحرمة الحياة الخاصة أو التعدي على الحقوق والحريات الشخصية عبر استغلال إمكانيات الطائرة في المراقبة أو التتبع أو جمع البيانات بغير وجه حق، وبذلك تتحقق مسؤولية المبرمج عن بُعد جنائياً إذا ترتب على الأخطاء البرمجية أو الإهمال التقني حوادث أدت إلى أضرار مادية أو

(١) كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيرة، المرجع السابق، ص ١٠٧٣ _ ١٠٧٤.

(٢) ظاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones المرجع السابق، ص ٣٢.

جسدية أو انتهاكات للحقوق، لأن المبرمج يُعد في هذه الحالة مسؤولاً عن النتائج الضارة المتولدة عن برنامجه أو تقصيره في إعداد نظام آمن^(١).

وفي هذه الحالة، حيث تكون الطائرة المسيرة ذاتية القيادة بالكامل، يُرتب النظام القانوني المسؤولية الجنائية على عاتق المبرمج مباشرة إذا ما تسببت الطائرة في وقوع حادث نتيجة أخطاء في البرمجة أو إدخال بيانات خاطئة أو تصميم برمجي معيب كان السبب في وقوع الضرر.

وتُحدد مسؤولية المبرمج وفقاً لصفته القانونية:

١. فإذا كان شخصاً طبيعياً، فإنه يخضع لكافة العقوبات الأصلية والفرعية المقررة في القانون الجنائي بحسب جسامة الضرر أو الجريمة المرتكبة.

٢. أما إذا كان شخصاً معنوياً، كأن تكون شركة تصنيع أو تطوير البرمجيات، فتُطبق عليه العقوبات المقررة قانوناً للأشخاص المعنويين، مثل الغرامات، التعويضات، أو وقف النشاط، وغيرها من العقوبات الملائمة لطبيعة الكيان المعنوي.

وبذلك تتجسد المسؤولية الجنائية للمبرمج سواء كان فرداً أو شركة، بمجرد أن يثبت أن الخلل البرمجي أو الإدخال الخاطيء للمعلومات هو الذي أدى إلى الحادث أو الأضرار الناتجة عنه، خاصة مع التطور المتسارع في أنظمة الذكاء الصناعي والقيادة الذاتية للطائرات المسيرة.

الحالة الرابعة: المسؤولية الجنائية للمالك والمستأجر

في الحالة التي يُقدم فيها مالك الطائرة المسيرة ذاتية القيادة على تأجيرها، تنتقل المسؤولية الجنائية بوجه عام إلى المستأجر، لأنه يصبح هو من يستعمل الطائرة ويوجهها ويمارس عليها الإشراف والرقابة خلال فترة الإيجار، ومن ثم يُعتبر هو المستغل لها قانوناً، ويُستحسن للمالك أن يسجل عقد الإيجار رسمياً لدى الجهات المختصة حتى لا يُحمل مسؤولية تضامنية مع المستأجر في حالة وقوع حادث أثناء استخدام الطائرة المسيرة، فالمسؤولية الجنائية هنا تتحدد بناءً على صفة المستغل الفعلي للطائرة زمن الحادث، وهو ما يتفق مع مبادئ العدالة الجنائية التي تقصر المسؤولية على من بيده الرقابة والسيطرة الفعلية على الوسيلة محل الضرر^(٢).

في هذه الحالة، حيث تكون المركبة من نوع الطائرات المسيرة جزئياً ويكون المستأجر شخصاً طبيعياً يتولى قيادتها أو التحكم فيها بشكل مباشر، فإن المسؤولية الجنائية تقع عليه بصفته القائد الفعلي وصاحب السيطرة والولاية على الطائرة، فطالما أن الطائرة أثناء الحادث كانت تحت إشرافه المباشر وولايته، فإن المستأجر يُسأل جنائياً عن أي حادث ينتج عنها سواء بسبب خطأ في التوجيه أو الإهمال أو مخالفة التعليمات الخاصة بتشغيلها.

(١) أحمد ماجد، ندى الهاشمي، الذكاء الاصطناعي بدولة الإمارات العربية المتحدة إدارة الدراسات والسياسات الاقتصادية، مبادرات الربع الأول، ٢٠١٨، ص ٢٨.

(٢) طاهر شوقي مؤمن النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones، المرجع السابق، ص ٣٣.

وفي هذا السياق، تظل قاعدة تحديد المسؤولية على أساس السيطرة الفعلية على وسيلة النقل قائمة، إذ أن من بيده قيادة الطائرة أو التحكم المباشر بها يتحمل تبعات الأضرار الناتجة عن استخدامها، سواء أكانت هذه الأضرار مادية أو جسدية أو تمس الحقوق والحريات، وهو ما ينسجم مع القواعد العامة في المسؤولية الجنائية عن الأفعال الشخصية أو الأخطاء في الاستعمال.

الخاتمة

بعد هذا العرض والتحليل لأحكام المسؤولية الجنائية عن الانتهاكات الناشئة عن استخدام الطائرات المسيرة، وما أفرزته من مشكلات قانونية مستجدة، يمكننا أن نستخلص عددًا من النتائج التي توصلت إليها الدراسة، إلى جانب تقديم مجموعة من التوصيات التي نراها ضرورية لسد النقص التشريعي ومعالجة الثغرات القانونية التي أظهرها الواقع العملي في هذا المجال.

أولاً: النتائج.

١. تُعد الطائرات المسيرة من الوسائل القتالية الحديثة التي يتم التحكم بها عن بعد بواسطة خبراء مختصين شهد استخدام الطائرات المسيرة تطوراً متسارعاً خلال السنوات الأخيرة، مدفوعاً بتوسع كبير في إنتاجها وتوفيرها في الأسواق العالمية، مما جعلها متاحة على نطاق واسع سواء للأفراد العاديين أو للجهات المنظمة، دون أن يقتصر تشغيلها على المختصين في مجال الطيران أو الخبراء الفنيين.
٢. ومع هذا الانتشار، برزت جملة من المخاطر القانونية والأمنية المرتبطة باستخدام هذه الطائرات، خاصة وأنها أصبحت تُستعمل في مجالات قد تهدد سلامة الطيران المدني، وأمن الأشخاص، وسيادة الدول، إذ أن سهولة اقتنائها وتشغيلها دون ضوابط كافية قد يُفضي إلى استغلالها في أغراض غير مشروعة كالتجسس أو الاعتداءات المسلحة أو المساس بالمصالح الاستراتيجية للدول، وهو ما يُحتم على المشرع وضع قواعد تنظيمية صارمة لاستخدامها، لضمان التوازن بين الاستفادة من هذه التكنولوجيا ومواجهة تداعياتها الخطيرة.
٣. يديرون حركتها من على الأرض، وهي غالباً ما تكون مزودة بأنظمة تكنولوجية متطورة تشمل كاميرات مراقبة وأجهزة استشعار، بالإضافة إلى قذائف وصواريخ تُستخدم في استهداف أهداف محددة بدقة.
٤. أدى التوسع في استخدام هذه الطائرات خلال السنوات الأخيرة إلى إثارة إشكالات قانونية متزايدة، خاصة في ظل غياب تنظيم قانوني دقيق للطائرات المسيرة في معظم التشريعات الوطنية، مما جعلها أداة خطيرة بيد الدول، قادرة على الاعتداء على الأفراد وإزهاق أرواحهم

داخل إقليم دولتهم من دون ترك أثر مادي مباشر أو دليل ملموس بسبب ما تحمله هذه الطائرات من إمكانيات تقنية متقدمة.

٥. يُلاحظ أن قانون العقوبات العراقي قد خلا من أي نص خاص يعالج الجرائم المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة، ويرجع ذلك إلى أن القانون قد صدر في وقت سابق على ظهور هذه التقنية المتطورة، باعتباره تشريعاً وطنياً وُضع منذ عقود، مما يستلزم إعادة النظر فيه لمواكبة التحديات التي فرضتها التكنولوجيا الحديثة في مجال الأسلحة والطائرات المسيرة.

٦. اتضح أن الطائرات المسيرة تُعد وسيلة فعالة في تنفيذ جرائم القتل العمد وغيره من الجرائم الخطيرة، نظراً لما تتمتع به من تقنيات متقدمة تسمح بالاستهداف الدقيق، مع صعوبة التوصل إلى الجاني الحقيقي بسبب الطابع غير المباشر لهذه الأفعال.

ثانياً: التوصيات.

١. إن قواعد القانون الجنائي العراقي، وبوجه خاص قواعد قانون العقوبات، لا تزال بحاجة إلى مراجعة شاملة وتعديلات جوهرية لتستجيب لمتطلبات الواقع الجديد الناجم عن استخدام الطائرات المسيرة، فقد وُضعت هذه القواعد في سياق زمني كانت فيه التكنولوجيا العسكرية والتقنيات الحديثة بعيدة كل البعد عن التصور التشريعي القائم آنذاك، لذا، تبرز الحاجة الملحة إلى تحديث الإطار التشريعي الجنائي العراقي من خلال إدخال نصوص قانونية تنظم الجرائم المستحدثة، وبخاصة تلك المرتكبة بواسطة الطائرات المسيرة، بهدف مواكبة التطورات العلمية المتسارعة، والتصدي بفعالية للمشكلات القانونية الخاصة والمعقدة التي تثيرها جرائم القتل بهذه الوسائل التقنية الحديثة.

٢. أصبح من الضروري، في ظل التطور التقني المتسارع، وضع تعريف قانوني دقيق يحدد الوصف والمعايير الفنية للطائرة المسيرة، بهدف ضبط ما يمكن أن يندرج تحت هذا المفهوم، لا سيما مع تعدد أشكال وأنواع الطاقات المحركة لها وابتعادها عن المفهوم التقليدي للطيران المرتبط بالطائرات المأهولة.

٣. ضرورة تدخل المشرع العراقي لإدخال تعديل تشريعي خاص في قانون العقوبات يتناول الجرائم المرتكبة باستخدام الطائرات المسيرة، ويحدد أركانها وظروفها المشددة وأحكام المسؤولية عنها بشكل صريح.

٤. أدى التطور التكنولوجي إلى ظهور نماذج جديدة من الآلات الطائرة صغيرة الحجم وخفيفة الوزن، قد لا يمكن رصدها أو تمييزها بسهولة بالوسائل التقليدية، وهو ما يزيد من صعوبة تأطيرها قانونياً وضبط استخدامها، من هنا، فإن التعريف القانوني الواجب اعتماده يجب أن لا يقتصر على الخصائص الفيزيائية أو الحجمية للطائرة، بل ينبغي أن يشمل معايير القدرة على الطيران دون طيار بشري على متنها، وآليات التحكم بها عن بُعد أو بشكل مبرمج ذاتياً، بالإضافة إلى إمكانيات تزويدها بمعدات مراقبة أو أسلحة، وبذلك، يضمن التعريف القانوني إدخال كافة الأشكال المتطورة من الطائرات المسيرة ضمن نطاق التنظيم القانوني، ويُجنب المشرع الإفلات من المسؤولية تحت ذريعة غموض التوصيف التقني لهذه الوسائل الحديثة.

٥. إنشاء إطار قانوني خاص ينظم استخدام الطائرات المسيرة مدنياً وعسكرياً، مع وضع ضوابط صارمة لحيازتها وتشغيلها، وإقرار عقوبات مغلظة في حال إساءة استخدامها في ارتكاب الجرائم، لاسيما جرائم الاعتداء على النفس أو الممتلكات.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب.

١. براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الإنساني، بدون دار نشر، ٢٠١٦.
٢. جمال ابراهيم الحيدري، شرح احكام القسم الخاص في قانون العُقُوبَات، ط١، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٤.
٣. جميل الأورفة لي، شرح قانون العقوبات البغدادي، ط١، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤٨.
٤. علي حسين خلف وسلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العُقُوبَات، العاتك لصناعة الكتب، بيروت ٢٠١٤.
٥. عوض محمد عوض، قَانُون العُقُوبَات، القسم العام، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٠.
٦. فتوح عبد الله الشاذلي، جرائم الاعتداء على الاشخاص والاموال، ٢٠٠٢.
٧. كامل السعيد، شرح الاحكام العامة في قانون العُقُوبَات، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢.
٨. ماهر عبد شويش الدرة، شرح قانون العُقُوبَات، القسم الخاص، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، ١٩٨٨.
٩. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، جرائم الاعتداء على الاشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٧.
١٠. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم الخاص، ط ٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢.
١١. واثبة داوود السعدي، قانون العُقُوبَات، القسم الخاص، ط ١، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٢.

ثانياً: الرسائل الجامعية.

١. حسن احمد فياض، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في القانون الدولي الانساني، رسالة اعدت للحصول على درجة الماجستير في القانون العام، مقدمة الى الجامعة الإسلامية في لبنان، خلد، لبنان، ٢٠٢٠.
 ٢. ظاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Drones Les من مطبوعات كلية العلوم الإدارية والمالية، جامعة الملك خالد بالمملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.
- ثالثاً: الأبحاث والمجلات.

أحمد ماجد، ندى الهاشمي، النكاء الاصطناعي بدولة الإمارات العربية المتحدة ادارة الدراسات والسياسات الاقتصادية، مبادرات الربيع الاول، ٢٠١٨.

حسام عبد الامير خلف، القتل المستهدف باستخدام الروبوتات الطائرة بدون طيار في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، المجلد ٢٩، العدد الأول، ٢٠١٤.

حسن محمد صالح حديد، الطائرة المسيرة كوسيلة قتل، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، العدد ٢٥، ٢٠١٥.

حسن هادي عبد الحمزة، التنظيم الدولي للطائرات المسيرة، مجلة الجامعة العراقية، المجلد ٦٦، العدد الثاني، نيسان، العراق، ٢٠٢٤.

رامي وحيد منصور الطائرات المسيرة بدون طيار والاستخدام الإرهابي السلاح الجو، مخاطر المستقبل واستراتيجيات المواجهة، الفكر الشرطي، المجلد ٣٢ العدد ١٢٤، القيادة العامة لشرطة الشارقة، مركز بحوث الشرطة، ٢٠٢٣.

طاهر محمد خليفه التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار جامعة الملك خالد ٢٠١٧.

كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيرة، دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، دورة علمية محكمة، المجلد العاشر، العدد الثاني، ٢٠٢٤.

منار جلال عبد الله المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيرة مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٤، الجزء السابع، الجامعة العراقية، مركز البحوث والدراسات الإسلامية ٢٠٢٢.

ناجي محمد أسامه الشاذلي التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار الطائرات المسيرة دراسة في إطار القانون الدولي الإنساني، مجلة روح القوانين - العدد (١٠١)، يناير ٢٠٢٣، الجزء الثاني، الجزائر، كلية الحقوق.

رابعاً: القوانين.

١. قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل.

٢. قانون المواد القابلة للانفجار العراقي رقم ٥ لسنة ١٩٥٧ .

خامساً: القرارات والاحكام القضائية.

١. قرار رقم ١٤٦٢ / هيئة جزائية / ٢/٢٠١٣ بتاريخ ٢٠/٢/٢٠١٣ قرار غير منشور.

٢. قرار محكمة التمييز الاتحادية في العراق رقم ١٦٥ / هيئة عامة / ٢٠٠٦.

٣. قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٤٤١، جزء اولى جنائيات / ١٩٨٢ في ٧/٦/١٩٨٢ مجموعة الاحكام العدلية، ع ٢_ س ١٣_١٩٨٢.

٤. قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٦٥ ادانة / ٢٠١١ جزائي.

سادساً: المصادر الإنكليزية.

1. Yann Rozec, le Marché des drones militaires Toujours Florissant, Décembre 2013, sur le site,

2. www.monde-diplomatique.fr/2012/12& Sébastien Millet & Michel Asencio, p. 1 & Ottavio Marzocchi.
3. Art. 12 du arrêté du décembre 2015, relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités des personnes qui les utilisent.
4. John Baichtal, Building your own drone, Que publishing, 2016.
5. CIVIL Aviation Authority, UK: <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995>.
6. Stefan, A. Kaiser - legal Aspects of unmanned Aerial vehicles - German Journal of Air and Space law, .vol. ٥٥, Issue ٣, ٢٠٠٦.