



Tikrit University Journal for Rights  
Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>



## The use of drones in light of the rules of international humanitarian law

**Dr. Hala Ahmad Mohammed Al\_Dorui**  
College of Rights, Mosul University, Nineveh, Iraq  
[hala\\_aldorry@yahoo.com](mailto:hala_aldorry@yahoo.com)

### Article info.

#### Article history:

- Received 13 Mar 2022
- Accepted 22 Mar 2022
- Available online 1 June 2022

#### Keywords:

- The March.
- Weapons.
- International Humanitarian Law.
- Damage.
- International Responsibility.

**Abstract:** At the present time, the electronic character is dominant in the fields of scientific and practical life, even in wars, and there is little use of the human character. Through electronic control programs, these weapons are used in international or non-international armed conflicts, and their role in counter-terrorism operations is increased due to their ability to cross multiple areas and more dangerous areas, contribute to monitoring operations, and carry a variety of different weapons. International human rights law and the different, intertwined and multiple rules that are derived from it have made states' positions multiplicity and conflicting with regard to this type of controversial weapon. Their positions and the consequent international responsibility that entails different rights and obligations, and another opposes the use of U.S. aircraft It considers it a lethal weapon that does not fit with the international legal rules in force in protecting civilians and transgresses the principle of humanitarian necessity and proportionality in its operations.

# استخدام الطائرات المسييرة في ضوء قواعد القانون الدولي الانساني

د. حلا أحمد محمد الدوري  
كلية الحقوق، جامعة الموصل، نينوى، العراق  
[hala\\_aldorry@yahoo.com](mailto:hala_aldorry@yahoo.com)

## معلومات البحث :

### تواريخ البحث:

- الاستلام : ١٣ / آذار / ٢٠٢٢
- القبول : ٢٢ / آذار / ٢٠٢٢
- النشر المباشر : ١ / حزيران / ٢٠٢٢

## الكلمات المفتاحية :

- المسييرة.
- الاسلحة.
- القانون الدولي الانساني.
- الاضرار.
- المسؤولية الدولية.

**الخلاصة:** يغلب في الوقت الحالي الصفة الالكترونية في مجالات الحياة العلمية والعملية وحتى في الحروب وقلة في استخدام الطابع البشري ومن اهم الاسلحة التقنية المستخدمة في الحروب هي الطائرات المسييرة اذ انها تحتاج إلى قليل من البشر الذين يتحكمون بها وفي بعض الحالات لا تستخدم البشر بل يتم التحكم فيها عن طريق برامج التحكم الالكترونية وتستخدم هذه الاسلحة في النزاعات المسلحة دولية كانت ام غير دولية ويزاد دورها في عمليات مكافحة الارهاب لقدرتها على تجاوز مساحات متعددة ومناطق اشد خطورة وتساهم في عمليات المراقبة وتحمل اسلحة متنوعة ومختلفة ،وثار استخدام هذا النوع من الطائرات خلاف بين القانون الدولي الانساني وبين القانون الدولي لحقوق الانسان وما يتفرع عنهما من قواعد مختلفة ومتشابكة ومتعددة جعلت مواقف الدول تتعدد وتتضارب ازاء هذا النوع من السلاح المثير للجدل فمنهم من يؤيد ويضع سلامة مشغل الطائرة المسييرة في المقام الاول واخر يضع سلامة المدنيين العزل التي تستهدف الطائرات المسييرة مواقعهم او بعض الأهداف القريبة من مواقعهم وما يترتب على ذلك من مسؤولية دولية ترتب حقوقا والتزامات مختلفة واخر يعارض استخدام الطائرات المسييرة ويراه سلاحا فتاكاً لا يتناسب والقواعد القانونية الدولية المرعية في حماية المدنيين وتجاوز مبدأ الضرورة الانسانية والتناسب في عملياتها.

© ٢٠٢٢، كلية الحقوق، جامعة تكريت

## المقدمة :

### اولا التعريف بالبحث :

يتميز عصر التكنولوجيا بالسرعة وكثرة الابتكارات والتفكير بكل جزئية من الجزئيات التي قد تخدم الانسان وتوفر له البدائل والتسهيلات ،ولهذا اصبحت التكنولوجيا المحرك الاساسي للحضارة البشرية وان دراسة مثل هكذا مواضيع له اهمية من النواحي القانونية والعلمية والعملية اذ اصبحت اداة فردية تستخدمها الدول في عملياتها المختلفة.

والطائرات المسييرة هي طائرات تطلق في الهواء من دون وجود طيار على متنها ويكون تحليقها اما بالتحكم بها عن بعد من خلال منظومة موجودة على الارض او من طائرة مأهولة اخرى او يتم برمجتها

مسبقاً أي انها تطير مستقلة عن طريق برامج التحكم الذاتي وقد تكون استخدامها للأغراض المدنية او لأغراض عسكرية .

وأصبحت الطائرات المسيرة في الوقت الحالي الوسيلة المفضلة لبعض الدول لضرب مواقع حيوية واهداف مهمة واستهداف اشخاصاً يوصفون بالإرهابيين بمثل تلك الطائرات في كثير من المناطق النائية والبعيدة التي لا يمكن الوصول اليها او تكون حاضنة للجماعات الارهابية .

وعدت الطائرات المسيرة موضع حديث على كل لسان لا سيما بعد أن اصبحت الوسيلة الوحيدة المفضلة لدى الولايات المتحدة الامريكية واسرائيل لضرب مواقع عسكرية مهمة او تنفيذ عمليات خاصة ضد مواقع واشخاص ارهابيين على درجة من الاهمية والخطورة أي ما يعرف بالقتل المستهدف ، وتم نشرها في اكثر من دولة لضرب مواقع حساسة او مشبوهة او مواقع اسلحة نووية او كيميائية .

### ثانيا أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث :-

١. من كون السلاح الجديد يشكل تطوراً جديداً من الأسلحة الجديدة ويرتبط ارتباطاً لا يقبل التجزئة بعمليات تطور اساليب الحرب الحديثة والمعاصرة وما تثيره من إشكاليات قانونية نحاول معالجتها في هذا البحث.

٢. تعد الطائرات المسيرة شكلاً من اشكال الأسلحة التي شهدها التاريخ الحديث اذ تمتلك تلك الطائرات قدرات هائلة وتدميرية توصف بانها اهداف خطيرة ومعقدة .

٣. ان المبالغة في استخدام الطائرات المسيرة توجب في استخدام ضربات عسكرية على اهداف ومناطق تعتبر ارهابية ومعادية متواجدة ومنتشرة في دول متعددة مما يؤدي إلى وقوع جرحى وقتلى الاغلبية منهم من المدنيين الابرياء او الاشخاص المحميين بموجب القانون الدولي الانساني .

٤. أن استخدام الطائرات المسيرة من المواضيع المهمة في القانون الدولي الانساني والقانون الدولي لحقوق الانسان من خلال حظر او تقييد وسائل واساليب القتال التدميرية التي لا تميز بين المدنيين والمقاتلين او التي تسبب الالاماً لا مبرر لها.

### ثالثاً اشكالية البحث:

تنثر اشكالية البحث في

١. ماهية الطائرات المسيرة وهل عُرفت تلك الطائرات قبل تطور القانون الدولي الانساني.

٢. وماهي قواعد القانون الدولي الإنساني المطبقة على تلك الطائرات.

٣. ما هي الآثار القانونية المترتبة على انتهاك الطائرات المسيرة لبعض قواعد القانون الدولي الإنساني.

#### رابعاً أهداف البحث:

تعد الطائرات المسيرة ذات مواصفات قد تكون قتالية وقد تكون رقابية وهدف البحث هو إبراز استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني وما هي الاشكاليات التي يثيرها استخدام هذا النوع من الطائرات وتسليط الضوء على المسؤولية الدولية التي تنشأ جراء استخدام تلك التقنية الحديثة.

#### خامساً نطاق البحث

يثير البحث اشكاليات قانونية متعددة منه ما يتصل بالقانون الدولي العام ومنها ما يرتبط بقواعد القانون الدولي الانساني بل وقد يمتد ليشمل القانون الدستوري والقانون الجنائي والقانون الدولي الخاص الا أن نطاق بحثنا سوف يكون في مجال القانون الدولي العام والقانون الدولي الانساني .

#### سادساً منهجية البحث

يعتمد البحث على

١. المنهج التاريخي في توضيح الجذور التاريخية للطائرات المسيرة .
٢. على المنهج التحليلي بتحليل بعض النصوص القانونية في قواعد القانون الدولي الانساني التي تحكم عمل الطائرات المسيرة .
٣. المنهج الوصفي في وصف عمليات الطائرات المسيرة ومدى تجاوزها لقواعد القانون الدولي الانساني.

#### سادساً هيكلية البحث

لعرض البحث تم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث فضلاً عن المقدمة والخاتمة  
المبحث الاول الإطار المفاهيمي للطائرات المسيرة.  
المبحث الثاني القواعد الخاصة بالطائرات المسيرة في القانون الدولي الانساني  
المبحث الثالث المسؤولية الدولية الناشئة عن استخدام الطائرات المسيرة في ضوء القانون الدولي الإنساني.

### المبحث الاول

## الإطار المفاهيمي للطائرات المسيرة

اوجدت تقنية الطائرات المسيرة اثرا كبيرا في تطوير قواعد القانون الدولي وكانت التطورات التي شهدتها تلك التقنية بطيئة جدا كبط تطور قواعد الحرب وقد جاء تلك التطور منذ عقود واطلق عليها تسمية المركبات الجوية غير المأهولة للمرة الاولى من قبل الجيش فترة الحرب العالمية الاولى وأول من بدأ باستخدامها هي الولايات المتحدة الامريكية والمملكة المتحدة والمانيا ليلحقها الاتحاد السوفيتي ودول اخرى فيما بعد وفي ثلاثينات القرن المنصرم استخدمت الطائرات المسيرة في تدريبات التصدي للطائرات المقاتلة او الهجومية، وتم استخدام الطائرات غير المأهولة كصواريخ موجهة من قبل الجيش الامريكي في الحرب العالمية الثانية والحرب الكورية، واما عن استخدامها في جمع المعلومات الاستخبارية لم يتم الا بعد وقوع حرب فيتنام<sup>(١)</sup>

ولعرض المبحث نجد من الضروري دراسة الخلفية التاريخية لنشأة الطائرات المسيرة ومفهومها وخصائصها وانواعها وتطورها عبر الزمن وعليه نقسم المبحث إلى مطلبين يتناول الاول الخلفية التاريخية للطائرات المسيرة ويخصص الثاني لمفهوم الطائرات المسيرة

### المطلب الاول / الخلفية التاريخية للطائرات المسيرة

أن البحث في اصل كل شيء يقتضي العودة إلى اصوله التاريخية؛ فقديما كان يطلق على الطائرات المسيرة مصطلح (الدونرز) الذي هو وسيلة الولايات المتحدة الامريكية واسرائيل ودول اخرى لضرب مواقع ذات اهمية او اغتياالات اشخاصاً يتهمون بالارهاب او ما يعرف(بالقتل محدد الهدف) (\*) وكان الطيران حلم قد رواد الانسان منذ القدم وكانت محاولات البشر في الطيران كثيرة على مر العصور وأول من حاول الطيران هو عباس بن فرناس عام ٨٥٢ م باستخدام جناحين واستمرت محاولات الانسان ورغبته في الطيران إلى أن اخترع الطائرات وكانت اول محاولة لصنع الطائرة عام ١٧٨٣ م وظلت المحاولات متوالية حتى انتهت بالنجاح واستعمال وسائل عديد للطيران منها المنطاد والبالون والطائرات

(١) د. ابو بكر محمد احمد الديب، قمع انتهاكات الطائرات المسلحة للقانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، ص٧.

(\*) يطلق على الطائرات المسيرة الدورن او دندنة النحل او الازيز وتأتي كلمة دورن بمعنيين فهي اما يعسوب أي ذكر النمل احادي الصبغية وينتمي إلى احدى الفرق الثلاث في المستعمرة واما طائرة موجهة من دون قائد تخضع عادة لتأثيرات التحكم الصادرة عن محطة تحكم بعيدة وقد تكون هذه التأثيرات مبرمجة، معجم مصطلحات العلم والتكنولوجيا (انكليزي\_عربي)، معهد الانماء العربي، بيروت، ١٩٨٢، ص٩١٩.

النفثة وغيرها من الوسائل حتى استطاع الطيران بالطائرة بشكلها الحالي ومنذ تلك الفترة اصبحت الطائرات اسرع واسهل وسيلة نقل عامة .<sup>(١)</sup>

وفي العام ١٨٦٣ راودت الأمريكي "تشارلز برلي" فكرة استخدام الطائرات المسيرة وعزم على تصميم بالوناً هوائياً يحمل متفجرات ويعمل وفقاً لآلية التوقيت لاسقاط المواد المتفجرة ومن هنا بدأ الاهتمام باستخدام الطائرات المسيرة من قبل الخبراء والمهندسين بل وحتى العسكريين امثال الملك وليام ملك اسبانيا الذي استخدم طائرة ورقية في الحرب الاسبانية\_الامريكية بهدف الحصول على صور استطلاعية وتعد هذه المرة الاولى التي يتم فيها استخدام طائرات مسيرة في نزاعات مسلحة وتواصل تطوير تلك التقنية من قبل الولايات المتحدة الامريكية عام ١٩١٠ اذ حُوت الطائرة البحرية (N\_9) إلى طائرة قتالية تعمل بالتحكم عن بعد من خلال الراديو واستعملها الجيش الامريكي عام ١٩١٧ عندما استخدمها لحمل صواريخ الكروز المصممة لتدمير اهداف محددة كطوربيدات كيترينغ الجوية التي تزن ٢٤٠ كغ المصنعة للجيش الامريكي عام ١٩١٨ ثم تطورت هذه الفكرة لتظهر الطائرات المسيرة الموجهة بالراديو عام ١٩٢٤ التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩\_١٩٤٥) لتدريب قناصي الطائرات على اسقاطها .<sup>(٢)</sup> كما استخدمها الجيش البريطاني في عام ١٩٣٤ اذ قام بانتاج حوالي (٤٠٠) مركبة مستهدفة غير مأهولة سميت بملكة النحل من اجل استعمالها في تدريبات البحرية البريطانية وعد استخدامها تجربة ناجحة من قبل الجيش الالمانى في عام ١٩٤١ لاسيما استعمال طائرات من فئة (V1 ,V2) .<sup>(٣)</sup>

وفي عام ١٩٦٠ اسقطت اول طائرة تجسسية كان يقودها الامريكي غاري باورز في مهمة استطلاعية في المجال الجوي السوفيتي خلال ازمة الصواريخ الكوبية، واستخدمتها ايضا الولايات المتحدة الامريكية في حرب فيتنام عام ١٩٧٣ وكانت اول طائرة تستخدم لاغراض استطلاعية، وتم ايضا استخدامها لاغراض التصوير الفتوغرافي والاتصالات والالكترونيات والاستطلاع والمراقبة والقتال الالكتروني في حرب فيتنام وكذلك في حرب لبنان علم ١٩٨٢ اذ اثبتت اسرائيل قوة الدفاع وفائدة الطائرات المسيرة لا

(١) د. احمد محمد احمد الديب، مصدر سابق، ص ٨؛ تاريخ الطيران وما هي الطائرة؟، شبكة الجزيرة الاخبارية،

٢٦ ابريل، ٢٠١٧، متاح على الرابط الالكتروني التالي: <http://bit.ly/34HCxe>. تاريخ الزيارة ١٥/١/٢٠٢١

(٢) د. براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الانساني، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، كلية الحقوق، الاردن ٢٠١٦، ص ٦.

(٣) د. صيرينة مزياني، الحرب اللاتماثلية والتقنيات القتالية المعتمدة "الطائرات دون طيار انموذجا"، المدرسة الوطنية

العليا للعلوم السياسية، الجزائر، مخبر تحليل السياسات الشرق الاوسط، السنة السادسة، المجلد ٦، العدد ١، ص ٥٣٧.

سيما المسلحة منها وحققت المعركة انتصارات كبيرة بسبب استخدام هذه التقنية وسقط ما يقارب ( ٨٢ ) طائرة سورية باستخدام تلك التقنية الحديثة .<sup>(١)</sup>

وفي عام ١٩٩٥ ادخلت القوات الجوية بالولايات المتحدة الامريكية المحاربة الموجهة دون طاقم إلى الخدمة والتي اطلق عليها "بريديتور" مع تسليحها بشكل اساسي بصاروخين و استخدمت هذه الطائرة الربوت في العديد من الدول لاسيما في أفغانستان والبوسنة .<sup>(٢)</sup>

وبدأت شركة جنرال اتوميكس عملها في مجال الطائرات المسيرة في تسعينات القرن المنصرم عبر شراء الطائرات غير المأهولة الاصلية ،وبعد أن كانت تعمل على بناء المفاعلات النووية حققت نموا كبيرا نتيجة اعتماد الجيش على الطائرات غير المأهولة وباتت طائرة (بريديتور) التي تصنعها الشركة تمثل الوجه العالمي لعصر الحرب الالية الجديد ،كما اضحت طائرات الريبير التي صنعت بعدها والتي تدعى في الاصل (بريديتور بي) التي يمكنها أن تحلق على ارتفاعات اعلى وبسرعة اكبر وتحمل اسلحة اكثر المركبة الجوية غير المأهولة الاولى في سلاح الجو .<sup>(٣)</sup>

وفي عام ١٩٩٨ تمت اول رحلة للمركبة الجوية الموجهة الطائرات المسيرة دون طاقم طويلة المدى "جلوبال هوك" وفي عام ٢٠٠٠ اعلنت وزارة الدفاع الامريكية بعد أن تملكت (٧٥٠٠) طائرة معظمها صغيرة واصبحت الطائرات المسيرة الدعامية الاساسية للاستراتيجية الامريكية في محاربة الارهاب وملاحقة عناصر تنظيم القاعدة الارهابي ولمراقبة ساحات القتال وتطورت واصبح لها جيل جديد على أن هذا الجيل استغرق عقودا طويلة لتطورها وبكلفة (تجاوزت ال ٥٠٠) مليون دولار للطائرة الواحدة وسيكون الجيل (F35) حينها من الطائرات النفاثة المقاتلة ومن الطائرات المأهولة لدى البنتاغون فيما بعد ازيد مقدار ما تملكه وزارة الدفاع من الطائرات المأهولة وفي عام ٢٠٠١ قامت هذه الطائرة الربوت برحلة لمدة ٢٢ ساعة دون توقف عبر المحيط الهادي من الولايات المتحدة إلى استراليا والتي كانت الاولى من نوعها بالنسبة لطائرة موجهة دون طاقم واصبحت الطائرات رباعية الدفع ويمكنها الطيران

(١) سارة عبد الله كمال، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، رسالة ماجستير في القانون الخاص،

كلية القانون، جامعة قطر، يونيو ٢٠٢٠/١٤٤١، ص ١١، د. صبرينة مزياني، مصدر سابق، ص ٥٣٧.

(٢) ديفيد جيفرس، الروبوت الحربي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٦، ص ٢٩. وانظر تاريخ الطيران وما هي

الطائرة؟، شبكة الجزيرة الاخبارية، ٢٦ ابريل، ٢٠١٧، متاح على الرابط الالكتروني التالي :-

<http://bit.ly/34HCxe> تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١/١٥

(٣) د. ابو بكر محمد احمد الديب، مصدر سابق، ص ٩؛ رؤوف وصفي، عالم باوند وابعادها (٣، ٤، ٤) نظام اندرو

يد، او جهاز بنظام "أي او س"، وزنها اقل من ٥٥ الروبوتات، مجلة العلم، العدد ٤٧٤، ابريل ٢٠١٦، ص ٢١.

لمسافة (١٠٠) قدم بدون طيار في حجم راحة اليد اطلق عليها "الطائرة رباعية المرواح" وسعرها (٧٥ دولاراً فقط) ومزودة بكاميرا ويمكنها تسجيل وبث لقطات فيديو بدقة ((٤٢٠ بيكسيل) وتلتقط صوراً ساكنة وترسلها بواسطة الواي فاي او تسجل الفيديو وتشره على الانترنت بواسطة البرنامج المجاني الخاص بها ويمكنها الدوران في الجو (٣٦٠) درجة وتتقلب وتثبت ويمكن التحكم فيها بواسطة جهاز تحكم عن بعد ويتردد (٢،٤) كيك هريتز وبواسطة جهاز يعمل (٥ سم).<sup>(١)</sup>

كما صنعت الولايات المتحدة الامريكية (١٥٠٠) طائرة مسيرة صغيرة التدريب على التصدي للطائرات اثناء الحرب ولاستخدامها كاهداف تدريبية لطواقم الاسلحة في الحرب العالمية الثانية في مصنع في جنوب كاليفورنيا.<sup>(٢)</sup>

على أن هجمات الحادي عشر من سبتمبر احداثت طفرة نوعية في استخدام الجيش الامريكي للطائرات المسيرة ومجموعة من الاسلحة الالية الاخرى واستخدمت الروبوتات الطائرة المسيرة في مهام الاستطلاع واخرى مسلحة لشن هجمات واصبحت هذه الطائرات الربورتاية القتالية جهدا اساسيا في عمليات الولايات المتحدة الامريكية العسكرية وبهذا شهدت تلك الطائرات المسيرة عملية الولادة والنور في المجتمع الدولي وتوجهت الدول إلى استخدام الطائرات المسيرة نظرا لفائدتها العظيمة لحماية الطيارين من جهة وقلة تكلفتها من جهة اخرى من الوقود والقيمة في حالة تعرضها لهجوم واصبحت في الوقت الحالي من ضمن التقنيات الصاعدة والمهمة على الصعيد العالمي واتجهت معظم الدول إلى ابرام الاتفاقيات والمعاهدات المتعلقة بالوضع القانوني لهذا النوع من الطائرات وقد تستخدم في مجال عسكري او مجال ايصال البريد او رش المبيدات الزراعية وبذلك فقد تعدد استخدامها وتوسعت لتشمل مجالات الحياة كافة.

### المطلب الثاني / مفهوم الطائرات المسيرة

أن تعريف وتوضيح مفهوم الطائرات المسيرة له اهمية كونه يميزها عن غيرها من الاسلحة التقنية التي اظهرتها لنا التكنولوجيا الحديثة ولعرض مفهوم الطائرات المسيرة لا بد لنا من تعريفها وتحديد عناصرها وخصائصها واصنافها وعلى هذا الاساس نقسم المطلب إلى اربعة فروع يتناول الاول تعريف الطائرات المسيرة ويخصص الثاني لعناصر الطائرات المسيرة ويكرس الثالث للبحث في خصائص الطائرات المسيرة ويخصص الرابع لاصناف الطائرات المسيرة.

(١) ديفيد جيفرس، مصدر سابق، ص٢٩.

(٢) د. ابو بكر محمد احمد الديب، مصدر سابق، ص٩.

## الفرع الاول / تعريف الطائرات المسييرة

يعد مصطلح الطائرات المسييرة ترجمة عربية لمصطلحات اجنبية وردت في مفردات اللغة الفرنسية واللغة الانكليزية وتعرف الطائرات المسييرة وفقا للمصطلح الفرنسي "بدرونز" وتعني جميع الطائرات المسييرة التي تحلق دون طيار على متنها، كما تسمى بالطائرات ذات التحكم عن بعد وهي الطائرات غير المأهولة التي يتم التحم فيها عن بعد بواسطة جهاز تحكم<sup>(١)</sup>.

وعرفت اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية او ما يطلق عليها اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ في الملحق (A) الطائرة بانها " كل الة يمكنها البقاء في الجو بفعل ردة فعل الهواء"<sup>(٢)</sup>، وجاءت اتفاقية شيكاغو لعام (١٩٤٤) بنفس تعريف اتفاقية باريس لعام ١٩١٩، بينما عرفها المشرع القطري في القانون رقم (١٥) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران المدني في المادة الاولى والمعدلة بموجب القانون رقم (١٥) لسنة ٢٠١٨ بانها " كل الة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الارض وتشمل جميع المركبات الهوائية، مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة"<sup>(٣)</sup>، اما المشرع العراقي في قانون الطيران المدني العراقي المرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل فقد عرفت المادة الاولى منه /الفقرة (٦) الطائرات المسييرة بانها " أي الة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردة فعل الهواء المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة وما إلى ذلك "<sup>(٤)</sup>.

(١) د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز Les Drones"، كلية العلوم الادارية والمالية، جامعة الملك خالد، السعودية، ٢٠١٦، ص ١٤.

(٢) سارة عبد الله كمال مصدر سابق، ص ٢٦.

(٣) قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران، المعدل بموجب القانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٨، الميزان : البوابة القطرية للتشريع، ٢٤ يونيو ٢٠٠٢، متوفر الكترونيا على الرابط <https://bit.ly/3dPOu7m>. اخر زيارة ٢٢/٢/٢٠٢٢.

(٤) أ.م.د. هالة صلاح الحديثي وأ.د. زينة غانم العبيدي المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات المسييرة : دراسة تحليلية، مجلة الاجتهاد القضائي \_ المجلد ١٢ \_ العدد ٢، مخبر اثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، جامعة محمد خيضر بسكرة، ٢٠٢٠، ص ٤٦.

وعُرفت بأنها طائرات تيرمج وتوجه عن بعد يتحكم بها خبراء متخصصون على الأرض وتكون مجهزة بادوات تسمح لها بتأدية الواجبات المطلوبة منها وقد تكون مزودة بأجهزة كاميرات وبقدائف وصواريخ لا استخدامها ضد اهداف معينة.<sup>(١)</sup>

وعرفت المنظمة الدولية للطيران المدني بأنها طائرات بدون طيار على متنها وتطير بدون طيار على متنها وشروط تشغيلها واهلية الاشخاص المستخدمين لها بانها طائرات تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة الطيار.<sup>(٢)</sup>

او هي "الالات التي لها القدرة على التحليق في الجو بسبب ردة فعل الهواء وهي غير مأهولة ،تقوم التحكم فيها بدون طيار على متنها ويتم التحكم بها من سطح الارض باستخدام جهاز تحكم وقد يطلق عليها تسميات مختلفة " <sup>(٣)</sup>

وتسمى بالطائرات ذات التحكم عن بعد وهي " الطائرات غير المأهولة التي يتم التحكم فيها عن بعد بواسطة جهاز تحكم ،اما نظام الطائرات ذات عن بعد "<sup>(٤)</sup> وعرفها المشرع المصري في القانون رقم (٢١٦) لعام ٢٠١٧ بان "الطائرات المحركة اليا وهي أي جسم يمكنه الطيران بدون طيار من دون اتصال الغير به ،باستخدام أي من انواع التقنيات ،ايا كان شكله او حجمه ،ويمكن تحميله باحمال اضافية سواء كانت اجهزة او معدات او انظمة تسليح او ذخائر او مفرقات او غيرها مما يمثل تهديدا للامن القومي للبلاد ويتم تشغيلها والتحكم بها عن بعد"<sup>(٥)</sup> ويمكن أن نعرفها مركبة قادرة على الطيران وموجهة عن طريق التحكم عن بعد تطير دون وجود شخص على متنها يتم التحكم فيها باستخدام التقنيات الحديثة .

### الفرع الثاني / عناصر الطائرات المسيرة

من خلال التعاريف السابقة يتضح لنا أن الطائرات الميسرة مجموعة من العناصر منها :  
اولاً:- أن الطائرات المسيرة هي طائرات تخضع لاتفاقية تنظيم الملاحة كاتفاقية باريس لعام ١٩١٩  
اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

(١) د.طاهر شوقي مؤمن مصدر سابق، ص ١٤ .

(٢) د.طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ١٤ .

(٣) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٢٦ .

(٤) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٢٦ .

(٥) قانون رقم (٢١٦) لسنة ٢٠١٧، المصري.

ثانياً: يمكن أن تسمى الطائرات المسيرة بالطائرات الغير مأهولة تدار بدون طيار ولا تمتلك استقلالية ذاتية تمكنها من التحكم بنفسها وتوجيه نفسها بنفسها وتدار ومن سطح الارض.

ثالثاً: "تتعدد احجام الطائرات المسيرة وأنواعها واستخداماتها وتصنيفاتها.

### الفرع الثالث / خصائص الطائرات المسيرة

تقوم فكرة الطائرات المسيرة على مفهوم الروبوتات الطائرة لعمليات الاستطلاع نفسه مع تطورها بحيث يمكنها المشاركة في القتال وخوض المعارك الجوية وقصف الأهداف والمواقع الارضية بنفس مميزات الطائرات المقاتلة القاذفة نفسها وقد تستخدم لأغراض المراقبة ومزودة بكاميرات عالية الدقة وتميز الطائرات المسيرة بالخصائص الآتية:

#### اولاً : طائرات صغيرة الحجم والحمولة

يتراوح وزنها ما بين ٢٥٠ غرام او اقل إلى ٦٠٠ غم حسب مجال الاستخدام لذا يوجد منها (ميكرو دونز وميتي درونز والدرونز ذات الحمولة الكبيرة) تستخدم في الأهداف العسكرية ونقل البضائع ويوجد نوع اخر من الدرونز يصل وزنها إلى ٤ و٧ طن وفي كل الاحوال تعد الدرونز اصغر حجماً وحمولة بالمقارنة مع الطائرات التقليدية .<sup>(١)</sup>

#### ثانياً طائرات بدون طيار على متنها :

يتم تشغيل هذا النوع من الطائرات والتحكم فيها من الطيار او المشغل من على سطح الارض سواء تم التشغيل عن بعد يدوياً او عن طريق برامج تحكم الكترونية.<sup>(٢)</sup>

#### ثالثاً طائرات متعددة الاستخدام :<sup>(٣)</sup>

تتميز الطائرات المسيرة بالقدرة على الطيران فوق المناطق الاكثر خطورة وهو مالم تستطيع الطائرات التقليدية القيام به، وتعدد المجالات التي تستخدم فيها فعدا المجال العسكري والذي نشأت في الاصل لتحقيق اهدافه يوجد مجالات اخرى تستخدم فيها ففي المجال المدني تقوم بمراقبة الحدود والاحوال الجوية

(١) د. طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ٩.

(٢) د. طاهر شوقي مؤمن، المصدر السابق، ص ٩.

(٣) تتعد استخدام الطائرات المسيرة منها ما يكون لاغراض عسكرية واخرى لاغراض مدنية وثالثة لاغراض التسليية أ.م.د. هالة صلاح الحديثي وأ.د. زينة غانم العبيدي مصدر سابق، ص ٤٨\_٤٩..

وتغيراتها والصحة والصحافة والتصوير الجوي وانتاج الافلام السينمائية كما تستخدم في المجال التجاري بتسليم رسائل البريد ونقل البضائع . (١)

#### رابعاً طائرات منخفضة التكلفة او رخيصة الثمن

تعد الطائرات بلا طيار طائرات رخيصة الثمن ذات تكلفة منخفضة اذ تتراوح انتاج الطائرة الواحدة بسعر ما بين الف دولار الى مليون دولار ويترتب على ذلك انخفاض تكاليف الصيانة والتدريب عليها قياساً بالطائرات الكبيرة الحجم والطائرات التقليدية وهو ما يجعل امتلاكها ميزة تنافسية للقوات المسلحة لأية دولة. (٢)

#### خامساً طائرات موفرة للوقود

تعد الطائرات المسيرة طائرة اقتصادية نظراً لصغر حجمها فهي لا تحتاج إلى كميات كبيرة من الوقود وبالتالي يكون استهلاكها للوقود بكميات اقل . (٣)

#### سادساً طائرات صديقة للبيئية

الطبيعي أن الطائرات التقليدية احد أهم أسباب التلوث الجوي والتلوث يعني الدنس والفساد والنَّجس<sup>(٤)</sup>، فضلاً عن قدرتها على العمل في البيئات المتقلبة والمعقدة دون تعريض البيئة لاية أضرار او ملوثات؛ وتلوث الشيء هو تغييره للحالة الطبيعية التي هو عليها بخالطها بما ليس من ما جنسها أي بعناصر غريبة عنها فيدركها ويغير من طبيعتها.<sup>(٥)</sup> الا أن الطائرات بدون طيار نظراً لصغر حجمها فهي لا تسبب التلوث او تسببه بنسبة اقل مما تسببه الطائرات التقليدية.

#### الفرع الرابع / أصناف الطائرات المسيرة

تصنف الطائرات المسيرة إلى أنواع ومهام فمنها ما يصنف على اساس التحكم بها عن بعد وأخرى يتم التحكم بها بعيداً عن موقع السيطرة والتحكم بعيداً (البريداتور او ما تعرف بطائرات التحكم الذاتي التي تسمى بالدرون) ويتم تشغيلها عن طريق الذكاء الاصطناعي والكومبيوتر وشبكية التقنية المتطورة ويتمتع

(١) د. احمد حسن فولي، الاطار القانوني الدولي لمكافحة الارهاب باستخدام الطائرات بدون طيار، كلية المدينة الجامعية

بعجمان، وزارة العدل، ادارة البحوث والدراسات، وزارة العدل، الامارات العربية المتحدة، ص ٢١.

(٢) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ١٧ .

(٣) د. طاهر شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ١١.

(٤) الشيخ محمد ابي بكر عبد القادر الرزاي، مختار الصحاح، مؤسسة علم القرآن، بيروت، لبنان، ١٩٧٨، ص ٦٠٧.

(٥) د. خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية

(دراسة مقارنة)، ص ٣٥.

هذا النوع بالاستقلالية العالية في اتخاذ القرار ومعالجة البيانات ومن أنواعها (جلوبال هوك) التي يصفها الجيش بانها منظومة الطيران غير المأهولة التي تحلق على ارتفاعات عالية وتملك الكثير من الطاقة وطائرة (فانتوم راي) التي صنعتها بوينغ وتلك الطائرة تقود نفسها بصورة أساسية واعتبرت انها الطائرة المسلحة التي لا تحتاج إلى طيار بشري يقوم بأكثر من تخطيط مسار الرحلة إذ يمكنها أن تنفذ مهاماً يتم التحكم به بالكامل على وجه التقريب على الكمبيوتر (وبريديتور سي افينجر) هي أحدث وأقوى طائرات جنرال اتوميكس إذ يمكنها أن تطير بسرعة أكبر من (٧٤٠) ساعة وعلى ارتفاع اعلى ((٦٠٠٠٠)) قدم وبحمولة (٢٠٠٠) رطل وتمتلك جنرال اتوميكس نموذجاً بالفعل من الطائرات الآلية المستقلة (الغراي ايغل) التي استخدمت في العراق وهي طائرة مسلحة وفتاكة وتفكر بنفسها فقط .<sup>(١)</sup>

وتقوم فكرة الطائرات المسيرة المقاتلة في الأساس على مفهوم (الروبوتات الطائرة لعمليات الاستطلاع نفسه) مع تطويرها بحيث يمكنها المشاركة في القتال وخوض المعارك الجوية وقصف الأهداف الأرضية بكفاءة الطائرات القاذقة نفسها وهي صورة من الطائرات الحربية ومؤشر للاستغناء عن الطيارين في المهام القتالية الخطرة والمعقدة؛ واستخدمت (طائرات جلوبال هوك وطائرة بريديتور) في عمليات الاستطلاع في أفغانستان وفي حرب البلقان وحرب العراق؛ واهتم القادة العسكريين بهذين النوعين لأنها استطاعت أن توفر صوراً فديوية عن أنشطة العدو على الأرض بوقت قصير جداً ووفرت فرصة تهديد وإطلاق صواريخ (هيفاير) المحملة عليهما، مما دفع الخبراء إلى تصميم أجيال من الطائرات المماثلة التي لا تنفذ عمليات الاستطلاع فحسب بل تهاجم المواقع المعادية أيضاً.<sup>(٢)</sup>

وفي عام ٢٠١١ أعلنت شركة (ايروفايرنمنت الأمريكية) انها حظيت بعقد مع الجيش الأمريكي بقيمة (٤,٩) مليون دولار لصنع طائرة مسيرة تزن (٥) أرطال ونصف وتسمى (السويتشبلاید او السكين متعددة الاستعمالات) وتجز تلك الطائرة مهام متعددة كالسكين التي تحمل اسمها، وقد صممت لتزويد المقاتل في الحرب برصاصة سحرية يمكن أن تطلق من الجو أو الأرض وترصد الهدف وتصيبه في غضون دقائق ومن أنواعها الطائرة ((الرايفن)) التي يمكن أن تحمل في حقيبة للظهر وكذا طائرة (همينغبيرد الصغيرة) للمراقبة والتي يمكنها أن تطير في كافة الاتجاهات حتى يمكنها أيضاً أن تحوم وتدور باتجاه عقارب

(١) د. صفات امين سلامة و خليل قورة، تحديات عصر الروبوتات واخلاقياته، مركز الامارات للدارسات والبحوث

الاستراتيجية، ٢٠١٢، ص ٢٤.

(٢) د. صفات امين سلامة و خليل قورة، مصدر سابق، ص ٢٤.

الساعة وبعكس اتجاهها ومزودة بكاميرات فيديو ويعد وزنها خفيفا اذ يقل عن وزن بطارية ( أي أي) ولكن كلفتها عالية للغاية اذ تقدر باربعة ملايين دولار. (١)

ولعرض تصنيف الطائرات المسيرة نقسم الفرع إلى محورين يتناول الاول الطائرات المسيرة من حيث طريقة التشغيل ويخصص الثاني للطائرات المسيرة في ضوء القواعد الاسترشادية لمنظمة الطيران المدني. **اولا : الطائرات المسيرة من حيث طريقة التشغيل:**

توجد ثلاث انواع من الطائرات الميسرة :

١. الطائرات التي يمكن تشغيلها يدويا أي باستخدام جهاز تحكم .  
٢. ذاتية الطيران او تسميتها بطائرات ذاتية القيادة اذ تطلق الطائرة وفقاً لنظام الالكتروني معين يتم اعداده مسبقا من قبل نظام التحكم عن بعد .

٣. الذي يجمع بين النظام اليدوي والالكتروني ،حيث تطلق الطائرة وفقاً لنظام طيران او برنامج معد مسبقا ،فضلا عن ذلك يمكن للطيار التدخل بتغيير او تعديل مسار الطائرة والتحكم فيها وهذا النوع يمكن أن يلحق لمسافات بعيدة وقد يغيب عن المدى البصري للطيار. (٢)

**ثانيا: الطائرات المسيرة في ضوء القواعد الاسترشادية لمنظمة الطيران المدني :**

تعددت تقسيمات الطائرات المسيرة وفقا للقواعد الاسترشادية لمنظمة الطيران المدني وقواعد القانون المختلفة وقسمت منظمة الطيران المدني الدولي ((الايكاو)) الطائرات المسيرة إلى :  
أ: طائرات صغيرة الحجم وزنها ما بين نصف كغم تحلق ضمن خط الرؤية اي في عمليات التشغيل بالمتابعة البصرية مثل طائرة "دي جي أي وطائرة باروت".

ب. طائرات متوسطة الحجم يتراوح وزنها ما بين ٥ كغم إلى ٣٠ كغم وهي طائرات احترافية يمكن استخدامها في عمليات التشغيل بالمتابعة البصرية او عمليات المتابعة البصرية الممتدة مثل طائرات (اكتوكوبتر) .

ج. الطائرات ذات الجناحين التي يتم تشغيلها في عمليات المتابعة البصرية والطائرات التي يتم التحكم فيها اللاسلكي لعمليات التشغيل خارج نطاق المتابعة البصرية. (٣)

---

(١) د. ابو بكر محمد احمد الديب، مصدر سابق، ص ١٦ .

(٢) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ١٧ .

(٣) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ١٩ .

## المبحث الثاني

### القواعد الخاصة بالطائرات المسيرة في القانون الدولي الإنساني

لا توجد نصوص صريحة وواضحة في قواعد القانون الدولي الإنساني يخضع لها عمل الطائرات المسيرة ولكن هناك نصوصاً يمكن انتقائها فيما يتعلق بالأسلحة وأخرى بالهدف يمكن تطبيقها بالقياس على استخدام الطائرات المسيرة و يمكن اعتبارها قواعد خاصة لاستخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي الإنساني للوصول إلى الهدف الاسمي لهذا القانون وهو حماية المدنيين من اضرار تلك التقنيات الحديثة التي يتعدى ضررها الاموال والاشياء ووصلت اضرارها إلى المدنيين العزل بشكل كبير فضلا عن ضررها الاساسي على حقوق الانسان وانتهاكات جسمية تحصل بحق هذا القانون لذلك ثار استخدامها نقاشات حادة وجدال صارم امام المنظمة الاممية عن طريق اجهزتها العامة ومنها الجمعية العامة ومجلس حقوق الانسان وكانت تلك النقاشات منتجة وفعالة نتج عنها قرارات منها اجراء حلقات نقاش فاعلة للخبراء. (١)

وكان الجدل الذي ثار حول استخدامها كونها تحمل اسلحة ذاتية العمل مما يثير انتهاكا لحق اساسي من حقوق الانسان لا سيما حق الحياة. (٢)

وتخضع عمليات الطائرات المسيرة إلى قواعد القانون الدولي الإنساني في حالات محددة لكن الغالب الاعم لا تلتزم عمليات تلك الطائرات باحكامه مما يثير القلق امام المجتمع الدولي بل نجد بعض

(٣) A/HRC/25/22..

(٢) وجهت اول ضربة جوية من قبل طائرة مسيرة نفذتها في اليمن خارج نطاق النزاعات المسلحة التقليدية في ٣ تشرين الثاني / ٢٠٠٢ وحتى ٢٢ شباط ٢٠١٦ قدرت مصادر مختصة بالتحقيقات الدولية عدد الاشخاص الذين قتلوا في غارات نفذتها طائرات مقاتلة مسيرة في (باكستان واليمن والصومال لوحدها ) بحوالي ( ٣٩٩٩ ) شخصاً من بينهم ( ٢٠٧ ) من الاطفال. د.براء منذر كمال عبد اللطيف، مصدر سابق، ص ٢٠. أن عوامل التكنولوجيا الحديثة كان لها اثار مهمة في مجال تطوير قواعد القانون الدولي ومن بين هذه العوامل بروز ما يعرف بـ " الطائرة المسيرة" هذا التقدم التكنولوجي المتميز ساهم في تطور مبادئ القانون الدولي بابتكارات مهندسين ارغموا فقهاء القانون والمحامون على وضع نصوص قانونية جديدة تواكب هذه التقنية على الرغم من وجود نقص تشريعي تداركوا الموقف وعملوا على ايجاد حلول ناجعة رغما من اهمالها مدة زمنية غير قصيرة الا أن الاهمية والتأثير اصبح ضرورة في الوقت المعاصر لمعالجة هكذا تطورات فأصبحت تشغل افكار ومهتمي القانون الدولي الإنساني وتوضيح التغيرات التي حصلت وساهمت في تطور القانون الدولي العام من حيث تطور العلاقة الدولية وفي تقييد بعض القواعد الدولية وتطوير القسم الاخر منها وقد شمل هذا التطوير مجال الطائرات المسيرة وذلك من خلال تطوير مدلول الدولة الصغيرة وتشثيت المسؤولية الدولية وتغييب مبادئ الضرورة الانسانية، خضر خضر، العلاقات الدولية، ط٢، دار الطبعة بيروت، ١٩٨٥، ص ٤٩.

عملياتها تحدث خارج أية نزاع مسلح لذلك يجب قياسها طبقاً للقانون الدولي لحقوق الإنسان الأكثر تشدداً وصرامة.

ولعرض القواعد الخاصة باستخدام الطائرات المسييرة في القانون الدولي الانساني نقسم المبحث إلى مطالبين يتناول الأول القواعد الخاصة بالأسلحة ويخصص الثاني للقواعد الخاصة بالأهداف .

### المطلب الاول / القواعد الخاصة بالأسلحة

أن الطائرات المسييرة هي وسيلة حرب مهمتها توفير المعلومات اللازمة لتوجيه الصواريخ واعتراض صواريخ العدو وتوجيه العمليات العسكرية وتعقب الأهداف المتنوعة واغتيال شخصيات محددة<sup>(١)</sup> ولعرض القواعد الخاصة بالأسلحة نقسم المطلب إلى ثلاثة فروع يتناول الاول حظر استخدام الأسلحة العشوائية الاثر ويخصص الثاني لحظر استخدام الاسلحة التي تسبب الالم التي لامبرر لها ويكون الثالث للمراجعة القانونية لوسائل واساليب الحرب.

### الفرع الأول / حظر استخدام الاسلحة العشوائية الاثر

تنص المادة(٥١) من البرتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقية جنيف لعام ١٩٧٧ على "١. يتمتع السكان المدنيون والاشخاص المدنيون بحماية عامة ضد الاخطار الناجمة عن العمليات العسكرية ويجب لاضفاء فعالية على هذه الحماية مراعاة القواعد التالية دوماً بالاضافة إلى القواعد الدولية الاخرى القابلة للتطبيق ٢"

٢. "لايجوز أن يكون السكان المدنيون بوصفهم هذا وكذا الاشخاص المدنيون محلاً للهجوم وتحظر اعمال العنف او التهديد به الرامية اساساً إلى بث الذعر بين السكان المدنيين".

٣. "يتمتع الاشخاص المدنيين بالحماية التي يوفرها هذا القسم مالم يقوموا بدور مباشر في الاعمال العدائية وعلى مدى الوقت من خلاله بهذا الدور"

٤. تحظر الهجمات العشوائية وتعتبر هجمات عشوائية ":-

أ. تلك التي لا توجه إلى هدف عسكري محدد .

ب. او تلك التي تستخدم طريقة او وسيلة للقتال لايمكن أن توجه إلى هدف عسكري محدد .

ت. او تلك التي تستخدم طريقة او وسيلة للقتال حصر اثارها على النحو الذي يتطلبه هذا اللحق البرتوكول ومن ثم فان من شأنها أن تصيب في كل حالة كهذه الأهداف العسكرية او الاشخاص المدنيين او الاعيان المدنية دون تمييز.

(١). خضر خضر، العلاقات الدولية، ط٢، دار الطبعة بيروت، ١٩٨٥، ص٤٩.

٥. تعتبر الأنواع التالية من الهجمات من بين هجمات أخرى بمثابة هجمات عشوائية :

أ. الهجوم قصفاً بالقنابل أياً كانت الطرق والوسائل الذي يعالج عدداً من الأهداف العسكرية الواضحة التباعد والتمييز بعضها عن البعض الآخر والواقعة في مدينة أو بلدة أو قرية أو منطقة أخرى تضم تركيزاً من المدنيين أو الأعيان المدنية عن أنها هدف عسكري واحد.

والهجوم الذي يمكن أن يتوقع منه أن يسبب خسارة في أرواح المدنيين أو إصابة بهم أو أضرار بالأعيان المدنية أو أن يحدث خطأ من هذه الخسائر والأضرار يفرض في تجاوز ما ينتظر أن تسفر عنه ذلك الهجوم من ميزة عسكرية ملموسة ومباشرة .

٦. تحظر هجمات الدرع ضد السكان المدنيين .

٧. لا يجوز التوسل بوجود السكان المدنيين أو الأشخاص المدنيين أو تحركاتهم في حماية نقاط أو مناطق معينة ضد العمليات العسكرية ولاسيما في محاولة درع الهجوم عن الأهداف العسكرية أو تغطية العمليات العسكرية .٨\_ لا يعفى خرق هذه المحظورات اطراف النزاع من التزاماتهم القانونية حيال السكان المدنيين والأشخاص المدنيين بما ذلك الالتزام باتخاذ الاجراءات الوقائية المنصوص عليها في المادة (٥٧) "

أن نص المادة قد اكد على ضرورة بقاء السكان المدنيين خارج دائرة القتال قدر الامكان وتمتعهم بحماية عامة ضد الاخطار الناجمة من الاعمال العدائية .<sup>(١)</sup>

يعد هذا النص الاطار التعاهدي الوحيد لحظر الهجمات العشوائية ويعد حظر الاسلحة العشوائية قاعدة عرفية ملزمة حتى على الدول التي لم تصدق على البرتوكول.<sup>(٢)</sup> تؤيد النص اعلاه كونه قد حظر الاسلحة العشوائية واعتبرها قاعدة عرفية ملزمة حتى على الدول التي لا تلتزم ولم توقع او تصدق على البرتوكول.

**الفرع الثاني / حظر استخدام الاسلحة التي تسبب الالم او التي لامبرر لها**

اكد اعلان سان بترسبورغ لسنة ١٨٦٨ على أن استعمال مثل تلك الاسلحة مخالفا لقوانين الانسانية وجاء للنظر في ملائمة حظر استعمال قذائف معينة زمن الحرب بين الامم المتحضرة وانه :

١. يجب أن يكون من شأن تقدم المدنية التخفيف بقدر الامكان من كوارث الحرب .

(١) المادة ٥١ من البرتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧ .

(٢) Jean-Marie Henckaerts & Louise Doswald-Beck Customary international Humanitarian law LCRC ,2005.Vol.1,Rule 7.

٢. يجب أن يكون الغرض الشرعي الوحيد الذي تستهدفه الدول اثناء الحرب هو اضعاف قوات العدو العسكرية .

٣. يكفي لهذا الغرض عزل اكبر عدد ممكن من الرجال عن القتال وقد يتم تجاوز هذا الغرض اذ استعملت اسلحة من شأنها أن تقاوم دون أي داع الا لام الرجال المعزولين عن القتال او تؤدي حتما إلى قتلهم ، ويكون استعمال مثل هذه الاسلحة بالتالي مخالفا لقوانين الانسانية فان الاطراف المتعاقدة تتعهد بالكف بصورة متبادلة في حالة نشوب الحرب بينهما عن استعمال قواتها العسكرية البرية او البحرية لاي

قذيفة يقل وزنها عن ٤٠٠ غرام وتكون قابلة للانفجار او محملة بمواد صاعقة او قابلة للالتهاب .<sup>(١)</sup>

وجاء مؤتمر بروكسل لعام ١٨٧٤ ليؤكد ما جاء في مؤتمر سان بيرسبورغ لعام ١٨٦٨ اذ عد مبدأ دوليا ولاسيما في لائحة لاهاي الرابعة المتعلقة بقوانين للسلام عام ١٩٠٧ اواشارت اليه الفقرة (هـ) من المادة(٢٣) منها بالقول"حظر استعمال الاسلحة او القذائف التي يحظرها إعلان سان بيرسبورغ أسلحة او قذائف او مواد يتوقع أن تسبب معاناة لامبرر لها".<sup>(٢)</sup>

أما البرتوكول الإضافي الأول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف فقد جاءت لتؤكد المبدأ اعلاه اذ نصت المادة ( ٣٥) الفقرة (٢) على " يحظر استخدام الاسلحة او القذائف والمواد ووسائل القتال التي من شأنها احداث اصابات او الالام لا مبرر لها "<sup>(٣)</sup> ويمكن أن نعرف الالام الغير مبررة بانها ضرر عظيم مما يمكن تجنبه لتحقيق اهداف عسكرية مشروعة .

#### الفرع الثالث / المراجعة القانونية لوسائل وأساليب الحرب

جاءت المادة (٣٦) من البرتوكول الإضافي الاول لتؤكد على تلك القاعدة اذ نصت على "يلتزم أي طرف سام متعاقد عند دراسة او تطوير او اقتناء سلاح جديد او اداة للحرب او اتباع اسلوب للحرب بان يتحقق مما اذا كان ذلك محظورا في جميع الاحوال او في بعضها بمقتضى هذا اللحق البرتوكول او اية قاعدة اخرى من قواعد القانون الدولي التي يلتزم بها هذا الطرف السامي المتعاقد".<sup>(٤)</sup>

ولغرض التحقق من امتثال الدول للقاعدتين الواردة في المادة (٣٦) فانه يجب على الدول التي تنوي تدشين سلاح جديد اجراء مراجعة قانونية شاملة لما وارد في المادة (٣٦) المشار اليها اعلاه ويجب أن تتضمن المراجعة القانونية من أن لا يترتب على استخدام السلاح اثاراً عشوائية او تسبب معاناة غير

(١) اعلان سان بتوسبورغ لسنة ١٨٦٨ .

(٢) المادة (٢٣) الفقرة هـ من اتفاقية لاهاي الرابعة لعام ١٩٠٧ .

(٣) المادة (٣٥) الفقرة ٢ من البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ .

(٤) المادة (٣٦) من البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ .

ضرورية او اللالام ،فضلا عن القواعد العرفية تتطلب المراجعة للاسلحة ومنظومات الاسلحة ،وهذه المراجعة مطلوبة حتى من الدول التي هي غير طرف في البرتوكول الاضافي الاول ونجد أن تلك المراجعة ضروري في مراحل انتاج او تصور او تصميم الطائرة المسيرة .

### المطلب الثاني / القواعد الخاصة بالاهداف

يفرض القانون الدولي الانساني قواعد خاصة بالاهداف يجب على الاسلحة ومستخدميها تجنبها او مراعاتها لا سيما ما يتعلق بمبدأ الضرورة ومبدأ التناسب ومبدأ التمييز بين الأهداف العسكرية والاهداف المدنية أن تناول القواعد الخاصة بالاهداف في نطاق استخدام الطائرات المسيرة يتطلب تقسيم المطلب إلى ثلاث فروع يتناول الاول مبدأ التمييز بين الأهداف العسكرية والمدنية ويخصص الثاني لمبدأ التناسب بين الضرورة العسكرية والاعتبارات الانسانية اما الفرع الثالث فيخصص لمبدأ الاحتياط في الهجوم.

### لفرع الاول / مبدأ التمييز بين الأهداف المدنية والأهداف العسكرية

تحاول المؤتمرات والندوات والورش التي تعقد على المستوى الدولي أن تضع حدا ونظاما قانونيا خاصا بالطائرات المسيرة .<sup>(١)</sup> ويعد مبدأ التمييز مبدأ أساسيا في القانون الدولي الإنساني اذ نصت عليه المادة (٤٨) من البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧ "تعمل اطراف النزاع على التمييز بين السكان المدنيين والمقاتلين وبين الاعيان المدنية والاهداف العسكرية ومن ثم توجيه عملياتها ضد الأهداف العسكرية من دون غيرها وذلك من اجل تأمين احترام وحماية السكان المدنيين والاعيان المدنية " <sup>(٢)</sup>.

وجاء التأكيد في نص المادة(٥١ الفقرة ٢) من البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ على وجود ثلاثة التزامات هي " تلتزم الاطراف المتنازعة بوجود التمييز في التخطيط للهجوم بين المدنيين وبين المقاتلين والامر نفسه ينطبق على الاعيان المدنية والعسكرية اما الالتزام الثاني فيتعلق بوجود التمييز في تنفيذ الهجوم أي توجيه العمليات العسكرية ضد الأهداف العسكرية دون غيرها ولايجوز أن يكون السكان المدنيون بوصفهم هذا وكذا الاشخاص المدنيون محلا للهجوم اما الالتزام الثالث فهو الذي يلزم الاطراف

(١) د.حسن صالح محمد حديد، الطائرات المسيرة كوسيلة قتل في القانون الدولي، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية، العدد ٢٥، السنة (٧)، ٢٠١٥، ص ٢١٢.

(٢) المادة (٤٨) من البرتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧؛ د.معاش صلاح الدين، مبدأ التمييز في القانون الدولي الانساني واستعمال الطائرات بدون طيار، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد ٦، العدد ١، ٢٠٢٢، جامعة امجد بوقرة \_بومرداس\_ (الجزائر)، ص ٥٤ .

المتنازعة بضمان حماية المدنيين وتجنب تعريضهم للهجمات وبالتالي لا يمكن تبريره على انه هدفه عسكري<sup>(١)</sup>

لاغراض التمييز في النزاع المسلح غير الدولي يعتبر كل الاشخاص الذين ليسوا اعضاء في القوات المسلحة للدولة او الجماعات المسلحة المنظمة التابعة لاحد اطراف النزاع مدنيين وبالتالي يحق لهم الحماية من الهجوم المباشر مالم يشاركون بشكل مباشر في الاعمال العدائية في النزاع المسلح غير الدولي .

تترتب على عدم الالتزام بالتمييز بين المدنيين والمقاتلين إلى وقوع هجمات عشوائية ضد اشخاصاً مدنيين ولا سيما هجمات الطائرات المسيرة وقد تسببت تلك الهجمات في وقوع عدد كبير من الضحايا والمدنيين ولكنها فشلت في استهداف عدد كبير من الاربابيين والمطلوبون للقضاء الدولي.

نجد أن مبدأ التمييز من اهم الانتقادات التي توجه إلى الطائرات المسيرة والى أي سلاح عشوائي اخر ونجد أن الانتقاد يتزايد في اطار استخدام الطائرات المسيرة كون أن من يتحكم بها كومبيوتر وليس بشر ولكن نأمل بان تصبح هذه التقنية قادرة على التطور وبالتالي تستطيع التمييز بين الأهداف المشروعة والغير مشروعة والاستشعار بان هذا هدفا مدنيا والآخر هدفا عسكريا وبالتالي ترجمة التمييز إلى لغة الكومبيوتر .

#### الفرع الثاني / مبدأ التناسب بين الضرورة العسكرية والاعتبارات الانسانية

أن الطائرات المسيرة يتحكم بها الكومبيوتر ويوجد صعوبة كبيرة في تحديد ما اذا كان من الضروري والمناسب قصف اهدافا محددة بالذات او بالوصف ولعرض الفرع نقسمه إلى محورين يتناول الاول مبدأ التناسب ويخصص الثاني لمبدأ الضرورة وفقا للاتي :

#### اولا مبدأ التناسب في الاعتبارات الانسانية لاستخدام الطائرات المسيرة :

أن تزايد استخدام الطائرات المسيرة في النزاعات المسلحة المعاصرة اتجه نحو التجرد من مفهوم الانسانية اذ حلت الالات والكاميرات والروبوتات محل الانسان؛ فالاصل في الوجود الانساني في ساحة المعركة هو التعبير عن خاصية جوهرية في الانسان وهي الرحمة والشفقة<sup>(٢)</sup>، وهذا اساس هو مبدأ جوهرى في القانون الدولي الانساني ،لكن بتوظيف الطائرات المسيرة زالت هذه الصفات التي تعبر عن

(١) د. احمد عبيس نعمة الفتلاوي، مشكلة الاسلحة التقليدية بين جهود المجتمع الدولي والقانون الدولي العام، مكتبة زين

الحقوقية والادبية، بيروت، ٢٠١٣، ص ص ٦٩\_٧٠

(٢) عمر مكي، القانون الدولي الانساني في النزاعات المسلحة المعاصرة، اللجنة الدولية للصليب الاحمر، ص ١٥٦.

جوهر القانون الدولي الانساني وببساطة الاختفاء التدريجي للعلاقات الانسانية في ساحة المعركة ويرجع اختفاء هذا المبدأ إلى عاملين أساسيين :-

١. العامل الاول : يكمن في بعد مشغلي التحكم في الطائرات المسيرة عن ساحة المعركة بألاف الكيلومترات ،فمثلا نجد أن الحرب تدور رحاها في افغانستان والعراق بينما المتحكمين في هذا الطائرات يجلسون خلف شاشات اما في كاليفورنيا او اريزونا مما يتعارض مع مبادئ الحرب واهمها مبدأ الانسانية والاخلاق والرحمة والشفقة .<sup>(١)</sup>

٢. يكمن في خصوصية الطائرات المسيرة ذات القيادة والتحكم الذاتي والمزودة بالمعلومات الالكترونية او البايومترية تجعل معنى مبدأ الانسانية مغيباً بشكل مطلق.<sup>(٢)</sup>

ويحقق القانون الدولي الإنساني التوازن والتناسب بين الدول وبين حقوق وحرقات الانسان الاساسية وهي مهمة اساسية له ويتحقق هذا التوازن عندما يكون الضرر متناسب مع العمل العسكري ولا يمكن تصور التوازن في مهام الطائرات المسيرة وبين احداث الضرر وهو خرق واضح لقواعد القانون الدولي العام التي تركز قواعده على التمييز بين المدنيين والمقاتلين ويحظر القانون الدولي قتل المدنيين عمداً .

وقنن هذا المبدأ في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (٥) من المادة (٥١) والفقرة الفرعية (٣) من المادة (٥٧) من البرتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧ التي نصت على "ينبغي أن يكون الهدف الواجب اختياره حين يكون الخيار ممكناً بين عدة اهداف عسكرية للحصول على ميزة عسكرية مماثلة هو ذلك الهدف الذي يتوقع أن يسفر الهجوم عليه عن احداث اقل قدر من الاخطار على ارواح المدنيين والاعيان المدنية"<sup>(٣)</sup>

ومن هنا يجب أن يتطابق استعمال اية سلاح موجه من الطائرات المسيرة مع هذا المبدأ ويتطلب توافق استعمال الاسلحة مع مبدأ التناسب أن تكون انظمة هذه الاسلحة قادرة على تقدير النسبة المتوقعة في الاضرار الجانبية التي تصيب المدنيين فضلا عن ذلك انه في حالة احتمال حصول اصابات بين المدنيين يجب أن تكون انظمة مثل هذه الاسلحة قادرة على مقارنة كمية الاضرار الجانبية مع قيمة

---

(١) أ.د. حماني كمال، الوضع القانوني للطائرات المسلحة من دون طيار في القانون الدولي الانساني، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، (العدد الثامن \_جانفي ٢٠٢٠)، ص١٩

(٢) أ.د. حماني كمال، مصدر سابق، ص١٩

(٣) المادة (٥٧) الفقرة (٣) من البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف الاربعة لعام ١٩٤٩.

الهدف العسكري المحدد سابقا ويمثل هذا تحديا كبيرا امام استخدام الطائرات المسيرة وذلك لان الهدف العسكري المعين يأتي بناءً عن تغيير قيمة الهدف بسرعة على التطورات على ارض المعركة. (١)

أن الحرب وفقا لاسلوب الطائرات المسيرة وبالصورة التي تسعى الدول المنتجة لها تحقيقها بتزويدها بمعلومات بيوميتارية عن الاشخاص المطلوب استهدافهم بالطائرات المسيرة وكذلك طول مدة الطيران التي تمارسها تلك الطائرات ونوعية الاسلحة وحجمها تجعل من الطبيعي انتقاء مبدأ الانسانية الذي يبنى عليه القانون الدولي الانساني وتحل الالات والروبوتات محل الانسان مما يعرض مبادئ القانون الدولي الانساني المستقرة لدى المجتمع الدولي إلى الانتهاك وبالتالي يفقد القانون الدولي الانساني مكانته ووجوده لذلك يجب الاستمرار في ربط الطائرات المسيرة بالانسان عن طريق التحكم بها وفي اتخاذ قرار بشأن وقف اطلاق النار. (٢)

واكد كثيرا من المسؤولين لا سيما الأمريكيين بالتزام الطائرات المسيرة بمبدأ التناسب ولاشك أن في مسألة التناسب يجب دراسة كل حالة على حدى في كل مرة يتم فيها الاستهداف وعلى المشغل أن يجيب بشكل ايجابي على أن الهجوم يقدم ميزة عسكرية لتحقيق هدف عسكري فالطائرات المسيرة لا تختلف عن أي سلاح اخر في تطبيق القوة في ساحة القتال (٣)

#### ثانيا مبدأ الضرورة العسكرية :

يقضي مبدأ الضرورة باستعمال وسائل العنف والقوة بالقدر اللازم لتحقيق الغرض من الحرب، أي اضعاف قدرات العدو واستلامه في اسرع وقت ممكن ويخضع مبدأ الضرورة إلى قيود انسانية تظهر في مراعاة القواعد الانسانية والاخلاقية في وسائل القتال كالاقلاع عن الوسائل التي تزيد الالم ومهاجمة الاعيان والاماكن المدنية، وهذا المبدأ لا يتناسب مع الطائرات المسيرة اذ انها مزودة بمعلومات بيوماترية تتعلق بالأشخاص المطلوب استهدافهم فمجرد كشف تلك المعلومات يتم القصف بشكل آلي حتى وان كان الشخص المطلوب استهدافه متواجد مع عدد كبير من السكان المدنيين او حتى في وضعية عاجز عن

---

Jeffe S Thurnher ,The Law tht Applies to Autonomous weapon systems available at (١)

:http://: [www.asil.org/insights/volume/17/issue/4/](http://www.asil.org/insights/volume/17/issue/4/)

(٢) أ.د. حماني كمال، مصدر سابق ص ٢٠

(٣) المحامي الاستاذ عامر ماجد العجمي، شرعية الطائرات بدون طيار من منظور القانون الدولي، مجلة القانون الدولي للدراسات البحثية، كلية الحقوق، جامعة دمشق، العدد الثالث، مارس، ٢٠٢٠، ص ١٨.

القتال او ضمن جرحى عمليات عسكرية سابقة وهذا ما يتعارض مع مبدأ الضرورة في القانون الدولي الإنساني . (١)

### الفرع الثالث / مبدأ الاحتياط في الهجوم

المبدأ الاخر في القانون الدولي الانساني هو ضرورة اتخاذ التدابير والاجراءات الاحتياطية الممكنة اثناء الهجوم<sup>(٢)</sup> وهو ما نص عليه البرتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ في المادة (٥٧) "١. تبذل رعاية متواصلة في إدارة العمليات العسكرية من اجل تقيادي المدنيين والأشخاص والأعيان المدنية ٢. تتخذ الاحتياطات فيما يتعلق بالهجوم أ. يجب على من يخطط لهجوم او يتخذ قرار بشأنه أولاً أن يبذل ما في طاقته عملياً للتحقق من أن الأهداف المقرر مهاجمتها ليست أشخاصاً مدنيين او اعياناً مدنية وانها غير مشمولة بحماية خاصة ولكنها اهداف عسكرية في منطوق الفقرة الثانية من المادة ٥٢ ومن انه غير محظور مهاجمتها بمقتضى احكام هذا اللحق البرتوكول ثانياً أن يتخذ جميع الاحتياطات المستطاعة عند تخير وسائل واساليب الهجوم من اجل تجنب احداث خسائر في ارواح المدنيين او الحاق الاصابة بهم او الاضرار بالاعيان المدنية وذلك بصفة عرضية وعلى أي حال حصر ذلك في اضيق نطاق ثالثاً أن يمتنع عن اتخاذ قرار بشن أي هجوم قد يتوقع منه بصفة عرضية أن يحدث خسائر في ارواح المدنيين او الحاق الاصابة بهم او الاضرار بالاعيان المدنية او أن يحدث خطأً من هذه الخسائر والاضرار مما يفرض في تجاوز ما ينتظر أن يسفر عن ذلك الهجوم من ميزة عسكرية ملموسة ومباشرة بـ يلغى او يعلق أي هجوم اذا تبين أن الهدف ليس هدفاً عسكرياً او انه مشمول بحماية خاصة او أن الهجوم قد يتوقع منه أن يحدث خسائر في ارواح المدنيين او الحاق الاصابة بهم او الاضرار بالاعيان المدنية او أن يحدث خطأً من هذه الخسائر والاضرار وذلك بصفة عرضية تفرط في تجاوز ما ينتظر أن يسفر عنه ذلك الهجوم من ميزة عسكرية ملموسة ومباشرة جـ. يوجه انذار مسبق بوسائل مجدية في حماية الهجمات التي تمس السكان المدنيين مالم تحل الظروف دون ذلك ٣\_ ينبغي أن يكون الهدف الواجب اختياره حين يكون الخيار ممكناً بين عدة اهداف عسكرية للحصول على ميزة عسكرية مماثلة هو ذلك الهدف الذي يتوقع أن يسفر الهجوم عليه عن احداث اقل قدر من الاخطاء على ارواح المدنيين والاعيان المدنية ٤\_ يتخذ كل طرف في النزاع كافة الاحتياطات المعقولة عند ادارة العمليات العسكرية في البحر او في الجو

(١) أ.د. حماني كمال، مصدر سابق، ص ٢٠.

(٢) د.مايا الدباس ود.جاسم زكريا، القانون الدولي الانساني، الجامعة الافتراضية السورية، الجامعة العربية السورية، المشاع المبدع، ٢٠١٨، ص ٤١.

وفقاً لما له من حقوق وما عليه من واجبات بمقتضى قواعد القانون الدولي التي تطبق في المنازعات المسلحة لتجنب أحداث الخسائر في ارواح المدنيين والحاق الخسائر بالممتلكات المدنية ٥\_ لايجوز تفسير أي من احكام هذه المادة بانه يجيز شن أي هجوم ضد السكان المدنيين او الاشخاص المدنيين او الاعيان المدنيين<sup>(١)</sup>

فيجب على الطائرات المسيرة اتخاذ تدابير الحيطة للتحقق من الأشخاص المستهدفين هل هم من الأهداف العسكرية المشروعة ،وبعد البدء بالهجوم يجب أن يلغي المسؤولون او يعلقوا الهجوم اذ تبين أن الهدف ليس هدفا عسكريا مشروعا ،ويجب قبل أي هجوم او اثناء هذا الهجوم وان ينفذ كل ما هو مستطاع لتحديد ما اذا كان المستهدف شخصا مدنيا وفي هذه الحالة اذا كان يقوم بدور مباشر في العمليات العسكرية .<sup>(٢)</sup>

ويمكن تلخيص اهم قواعد ومبادئ القانون الدولي الانساني على عمليات الطائرات المسيرة بانها من التحديات التي تواجه اعراف وقواعد الحرب ومن التحديات الاخرى هو أن تفعل كل شيء ممكن لاختيار وسيلة للهجوم وبغية تجنب او على الاقل التقليل من الأضرار الجانبية ومن التحديات قد يحول في ظل ظروف معينة استخدام مثل هذه الانظمة وذلك لتوفير نظام حماية أفضل للمدنيين، أن الطائرات المسيرة تنتهك مبادئ اساسية وقواعد خاصة في القانون الدولي الانساني اذ أن المشغل يجلس بعيدا الالاف الكيلومترات عن الطائرة ويقوم باستهداف مايراه مناسبا حسب قناعته واختياره فيموت من يقرر المشغل أن يموت ويعيش من لا يستهدفه مشغل الطائرات المسيرة بأسلحته

### المبحث الثالث

#### المسؤولية الدولية الناشئة عن استخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي الانساني

يرتب النظام القانوني الدولي لأشخاصه حقوقاً ، كما يفرض عليهم التزامات وهذه الالتزامات واجبة النفاذ سواء كان مصدرها اتفاقيات أو عرفياً أو حكماً قررته المبادئ العامة في النظم المختلفة فإذا تخلف احد أشخاص القانون الدولي عن القيام بالتزام ما ، ترتب على تخلفه هذا تحمله للمسؤولية الدولية ، والمسؤولية الدولية في جوهرها علاقة بين الدول تتمتع بالشخصية الدولية وتنشأ المسؤولية الدولية بمجرد

(١) المادة (٥٧) من البروتوكول الاضافي الاول لعام ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف الاربعة لعام ١٩٤٩ .

(٢) اللجنة الدولية للصليب الاحمر، دليل لمفهوم المشاركة المباشرة في العمليات العدائية بموجب القانون الدولي الانساني، ط١، القاهرة، ٢٠١٠، ص٧٥.

قيام عنصر الضرر وهو أمر أساسي كي تنشأ المسؤولية الدولية.<sup>(١)</sup> وتستند المسؤولية الدولية إلى نفس القاعدة القانونية التي تستند إليها المسؤولية في القانون الخاص ، والتي تعني ان كل فعل غير مشروع يتسبب عنه ضرر للغير يوجب التزام فاعله بإصلاح هذا الضرر<sup>(٢)</sup>.

لقد اتجه المجتمع الدولي بالاتجاه الصحيح من اجل الالتزام بما اتفق عليه في المواثيق والقواعد القانونية وأصبحت المسؤولية الدولية واقع مفروض من قبل الدول الكبرى الفاعلة ، ويمكن تعريف المسؤولية الدولية بأنها " كل فعل غير مشروع دولياً تقوم به دولة ما يستتبع مسؤوليتها الدولية والمسؤولية الدولية كمسؤولية الأفراد قد تكون جنائية أو مدنية أو تقصيرية".<sup>(٣)</sup> أو هي " نظام قانوني يكون بمقتضاها على الدولة التي تنتهك مصلحة مشروعة طبقاً للقانون الدولي ، الالتزام بإصلاح ما يترتب على ذلك الفعل حيال الدولة التي ارتكبت هذا الفعل ضدها أو ضد رعاياها".<sup>(٤)</sup> ويعرف الأستاذ شارل رسو المسؤولية الدولية بأنها " مبدأ قانوني يترتب بموجبه على الدولة التي ارتكبت عملاً يجرمه القانون الدولي إزالة الضرر الذي لحق بالدولة المعتدى عليها " <sup>(٥)</sup>، ويمكن تعريف المسؤولية الدولية بأنها نظام قانوني تتقرر بمقتضاها مسؤولية الدولة المدعى عليها ، بإصلاح أو جبر الضرر الذي يلحق بدولة أخرى ، بصفتها كذلك أو بأحد رعاياها من جراء قيامها بعمل أو امتناعها عن عمل غير مشروع وفقاً لأحكام وقواعد القانون الدولي أو يخرج عن المستوى الدولي للسلوك الذي ترسمه تلك الأحكام والقواعد.<sup>(٦)</sup> وفي نطاق المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسييرة فان تلك المسؤولية التي تنشأ جراء استخدام وسائل وأدوات ميكانيكية وهي طائرات صغيرة الحجم غير انها تطير بلا طيار لذا يتم التحكم بها وطييرانها من على الأرض ومن يقودها يسمى المشغل او الطيار عن بعد .

(١) د. محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، ط١، ٢٠٠٦، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٣٠٧.

(٢) د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط١٢، الجزء الأول، منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٢٤٦.

(٣) د. خليل عبد المحسن، التعويضات في القانون الدولي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠١، ص ٣٣.

(٤) شارل رسو، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٢، ص ١٠٠.

(٥) شارل رسو، المصدر اسبق، ص ١٠١ .

(٦) د. احمد عبد الكريم سلامة، نظرات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، كلية الحقوق، المجلد الثاني، العدد الثاني، ٤، ٢٠٠٥، ص ١١.

واستخدام هذا النوع من الطائرات على مرّات السنوات السابقة اثار مشاكل عديدة لا سيما في ظل عدم وجود نظام قانوني خاص بها ومن المشاكل التي سببتها الطائرات المسيرة هو تعطيل الملاحة الجوية عندما تطير في مسارات الملاحة الجوية بالقرب من المطار<sup>(١)</sup>

ولتوافر المسؤولية الدولية للطائرات المسيرة لابد من توافر عناصر وشروط للمسؤولية الدولية التي تتمثل بالخطأ في استخدام الطائرات المسيرة والضرر في استخدام الطائرات المسيرة والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر في استخدام الطائرات المسيرة وهل ساهمت الامم المتحدة في وضع قواعد قانونية جديدة لاستخدام الطائرات المسيرة ولعرض المبحث نقسه إلى ثلاث مطالب يتناول الاول شروط قيام مسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة ويخصص الثاني للآثار المترتبة على المسؤولية الدولية لاستخدام الطائرات المسيرة ويكرس الثالث لدور الامم المتحدة في وضع قواعد قانونية جديدة لاستخدام الطائرات المسيرة.

#### المطلب الاول / شروط قيام المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة

من المبادئ القانونية المستقرة في القانون الداخلي وفي القانون الدولي ان كل عمل غير مشروع أياً كان عمل أو امتناع عن عمل ينسب لشخص قانوني ويكون مخالفاً لالتزام قانوني يولد التزاماً آخر هو الالتزام بالمسؤولية ، والتي تعني ان على الشخص أو الطرف الذي تسبب في العمل غير المشروع التعويض عما رتبته عمله من نتائج.<sup>(٢)</sup>

ومن الضروري لنشوء المسؤولية الدولية ان يكون هناك ضرر وان يصدر الفعل الضار عن دولة أو احد الأشخاص الموصوفة في القانون الدولي.<sup>(٣)</sup>

وإذا توافرت شروط ثبوت المسؤولية الدولية ، ترتبت النتيجة الطبيعية للمسؤولية الدولية وهو وجوب التزام الدولة المسؤولة بإصلاح أو جبر الضرر الذي لحق بالدولة المدعية .

ولقيام المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة لابد من توافر عناصر او شروط اساسية تعد ركائز لابد من توافرها لقيام المسؤولية الدولية وترتب الآثار الدولية الناشئة عنها ولعرض عناصر المسؤولية الدولية نقسم المطلب إلى ثلاث فروع يخصص الاول للخطأ في استخدام الطائرات المسيرة

(١) جريدة الاتحاد الاماراتية في ٢٠١٦/٥/٧ في تحقيق أ. سيف السويدي بعنوان تشريعات جديدة للحد من خطر

الطائرات بدون طيار منشورة على الموقع الالكتروني [www.alittihade.ae](http://www.alittihade.ae)

(٢) د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مطبعة دار النهضة الجديدة، ١٩٦٧، القاهرة، ص ٦٧٥.

(٣) د. محمد حافظ غانم، المصدر السابق، ص ٦٧٧.

ويتناول الثاني للضرر الناتج عن استخدام الطائرات المسيرة ويكرس الثالث للحديث عن العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في استخدام الطائرات المسيرة

### الفرع الاول / الخطأ في استخدام الطائرات المسيرة

من الشروط التي نصت عليها المادة الأولى من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ هو إصابة الغير على سطح بضرر بسبب استخدام الطائرة وهي في وضع طيران أي يكون موضوع الضرر هو نتيجة لخطأ مستغل الطائرة او قائدها .<sup>(١)</sup>

والخطأ هو الاخلال بواجب قانوني وهو التزام ببذل عناية او أن يسلك الشخص سلوك الرجل العادي في مثل ظروفه فيكون سلوكه قائماً على اليقظة والتبصر والحرص على عدم الاضرار بالغير ،فاذا انحرف عن سلوك الرجل العادي في مثل ظروفه وكان لديه القدرة على التمييز بحيث يكون لديه الادراك والقدرة على التمييز بانه قد انحرف يعد هذا الانحراف خطأ.<sup>(٢)</sup>

ويعتبر خطأ مخالفة قائد الطائرة او مشغلها لتلك الشروط المنصوص عليها في قانون الطيران ويقع الخطأ عند تجاوز الحد الاقصى للارتفاع او استخدام الطائرات المسيرة في المناطق المحرمة وهو يقع على عنصرين الخطأ المادي وهو التعدي او السلوك والخطأ المعنوي المتمثل بالرغبة والقدرة على وقوع الفعل المجرم . ولعرض عناصر الخطأ نقسم الفرع إلى محورين يتناول الاول الخطأ المادي ويخصص الثاني للخطأ المعنوي.

### اولاً: الخطأ المادي:

يعني وقوع سلوك التعدي وهو المعيار المجرد وهو معيار الرجل المعتاد من اوسط الناس ليس بالذكاء الخارق ولا هو محدود الفطنة فيجب على المشغل أن يبذل عناية الرجل العادي في تصرفاته مثلاً أن يتخذ مشغل الطائرة او قائدها كافة الاحتياطات اللازمة قبل تشغيل الطائرة وتقاس تصرفاته بتصرفات الرجل العادي في مثل ظروفه فاذا انحرف عنها فقد ثبت عليه الخطأ<sup>(٣)</sup>.

### ثانياً: الخطأ المعنوي:

يقصد بالخطأ المعنوي الادراك والتمييز فلا تحقق المسؤولية الدولية دون تمييز فلا يكفي وقوع الخطأ المادي بل لابد من توافر الخطأ المعنوي والمسؤولية الدولية لا تقوم الا بوجود الخطأ والخطأ لا يقع الا من

(١) عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الاول، نظرية الالتزام بوجه عام،

مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ١٩٩٨، ص ص ٨٨٣\_٨٨٤ .

(٢) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٧٩.

عاقلة مميز مدرك لافعاله فلا تقع المسؤولية من الصبي غير المميز ولا المجنون ولا المعتوه عديم التمييز وتتفني حتى لو كان سبب عدم التمييز لا يرجع إلى خطأ عارضاً مثل السكر متى ثبت أن سبب عدم التمييز لا يرجع إلى خطأ منه كأن يتعمد شرب الخمر للقيام بعمل غير مشروع. (١)

والخطأ انواع فقد يكون الخطأ عمدياً اذ تعتمد الشخص الاضرار بالغير وهو قاصد ذلك فلا يجوز العفو او التخفيف من المسؤولية في حالة الخطأ العمدي، كما يشمل التعويض في هذه الحالة خروجاً عن اصل الضرر المتوقع وغير المتوقع، ولا يجوز التأمين على الخطأ العمدي فالخطأ العمدي يجب الخطأ غير العمدي وقد يكون غير عمدي نتج عن تقصير واهمال وقد يكون الخطأ يسيراً في قدر الاهمال او يكون جسمياً وعندما يكون الخطأ جسمياً فيحتمل فيه وقوع الضرر وهو خطأ لا يرتكبه اقل الناس تبصراً ويلحق بالخطأ العمدي. (٢)

### الفرع الثاني / الضرر في استخدام الطائرات المسييرة

تسبب الطائرات المسييرة اضرار متعددة فقد تصطدم بطائرات اخرى في الجو او تصطدم بالاشخاص والاموال على سطح الارض او تسبب اضراراً للغير على سطح الارض .

ويترتب على حوادث الطائرات بلا طيار وقوع اضرار سواء كانت بطائرة اخرى اثناء الطيران او بالغير سواء اشخاص ام اموال على سطح الارض ويترتب على وقوع الأضرار تحقق المسؤولية المدنية والجنائية والادارية .

فالمسؤولية المدنية مضمونها التزام شخص بتعويض الاضرار التي حدثت للغير وتقوم هذه المسؤولية حين يخل الفرد بما التزم به تجاه الغير قانوناً او اتفاقاً والجزاء هو تعويض الضرر الناشئ عن الفعل الخاطيء او التعدي على حقوق الغير دون سبب مشروع او مبرر. (٣)

اما المسؤولية الجنائية فتحدث عندما يرتكب المسؤول او المشغل جريمة من الجرائم المنصوص عليها وفقاً لاحكام القانون الجنائي، وتكون المسؤولية الادارية في حال عدم الحصول على الترخيص الاداري للطيران من قبل السلطات الادارية المختصة. (٤)

(٣) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٧٩.

(٢) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٧٩-٨٠.

(١) د. جميل الشراوي، النظرية العامة للالتزام، الكتاب الاول، "مصادر الالتزام"، دار النهضة العربية، ١٩٩١، ص ٤٨٣.

(١) اياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الاشياء "دراسة مقارنة"، مطبعة بابل، بغداد، ١٩٨٢، ص ١٨٦، طاهر

شوقي مؤمن، مصدر سابق، ص ٣٦.

والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له ، سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة المشروعة متعلقاً بسلامة جسمه ، أو حرّيته ، أو بماله ، أو شرفه ، واعتباره أو حتى بمركزه الاجتماعي<sup>(١)</sup>

لقد تبنى فقهاء القانون الدولي هذا التعريف للضرر من حيث انه المساس بحق أو مصلحة مشروعة، لشخص قانوني دولي اعترف له بهذا الحق أو المصلحة بموجب قواعد القانون الدولي العام ، أو انه الخسارة التي تلحق بهذا الشخص نتيجة لعمل دولي غير مشروع ؛ وعرفت لجنة القانون الدولي الضرر بأنه أ" الوفاة أو إلحاق إصابات جسدية بالأفراد والإضرار بصحتهم"<sup>(٢)</sup>.

ويشترط في الضرر أن يكون مؤكداً ( certain ) جدي محقق حال الوقوع ومباشراً يتحقق عندما تدخل طائرة مسيرة مدرج الطائرات المأهولة في المطار مما يتسبب في توقيف تشغيل المطارات لمدة من الزمن وتأخير الرحلات فيه فيتحمل مشغل الطائرة المسيرة او قائدها تكاليف توقيف تشغيل الطائرات والمصاريف المترتبة على تعطيل الرحلات فقط ولا يتحمل الاضرار غير المباشرة مثل فوات صفقة على احد المسافرين بسبب تعطيل الرحلات أي ان يكون الضرر شخصياً ولا يشترط ان يكون الضرر مادي يمس الشخص في ذمته المالية كالحق في الحياة او السلامة البدنية وكل ضرر من شأنه أن ينقص قدرة الشخص على المكسب ويحمل نفقات العلاج يكون ضاراً مادياً او التعدي على أي حق مالي للمضرور مثل سقوط طائرة او شيء منها وهي في حالة طيران على احد المارة في الشارع مما يتسبب له في اصابة بالغة يحتاج معها لدخول مستشفى وتكبد نفقات العلاج او أن يؤدي سقوط الطائرات إلى الاضرار بممتلكات الغير كسيارة احد الاشخاص، بل من الممكن ان يكون معنوي يترتب عند التعدي على الحقوق او المصالح غير المالية للشخص وهذا النوع من الضرر يلحق ما يسمى بالجانب الاجتماعي للذمة المعنوية او الادبية للشخص وكان في العادة مقترناً باضرار مادية او يلحق بالعاطفة او الشعور بالالام التي يحدثها في النفس كالحزن والاكتئاب وبالتالي فان الضرر المعنوي الناجم عن الطائرات المسيرة عبارة عن ضرر لا يمس الذمة المالية للشخص بل يمس الشعور والعواطف كالالام النفسية التي تنتاب الشخص نتيجة اصابة احد افراد عائلته بمرض مثلاً تشوه الشخص في وجهه من جراء الحادث<sup>(٣)</sup>.

(١) د. خليل عبد المحسن خليل، مصدر سابق، ص ٣٧.

(٢) ينظر تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الرابعة والأربعين، عام ١٩٩٢.

(٣) جبارة نورة و لمين عبد الحميد، الطائرات بدون طيار :التنظيم والمسؤولية المدنية، جامعة امجد بوقرة \_بومرداس، مخبر الاليات القانونية للتنمية المستدامة، مجلة دراسات وابحاث المجلة العربية للابحاث والدراسات في العلوم

والضرر هو الأذى الذي يقع من جراء استخدام الطائرات المسييرة في النزاعات المسلحة سواء كانت دولية أو غير ذات الطابع الدولي أو الاحتلال الحربي، أو هو الأذى أو الخسارة الذي يحدثه طرف اجني نتيجة لعمل غير مشروع منسوب للدولة ، وقد يكون الضرر مادي كإتلاف أو تدمير سواء كان كلي أو جزئي بممتلكات او اعيان مدنية او محمية بموجب قواعد القانون الدولي الانساني أو معنوي بان يكون استخدام الطائرات لاغراض مراقبة المدنيين او التجسس عليهم او التقاط صور لهم ويرى الدكتور حامد سلطان ان شروط المسؤولية الدولية تتمثل في شرطين :عدم مشروعية العمل وفقاً لقواعد القانون الدولي وفي نسبة هذا العمل إلى الدولة دون ذكر عنصر أو ركن الضرر. (١)

بينما ذهب الدكتور احمد عبد الكريم سلامة إلى القول بان الضرر ركن أساسي لازم لانعقاد المسؤولية الدولية وذلك لعدة أسباب منها ان الضرر هو الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في تحريك المسؤولية جنائية كانت ام مدنية ام ادارية وكذلك يعد الأثر الوحيد الذي يترتب على ثبوت تلك المسؤولية الدولية ، أيا كانت صورة الإصلاح وانعدام الضرر يعني انعدام المصلحة في رفع دعوى المسؤولية. (٢) ونحن نؤيد رأي الدكتور احمد عبد الكريم في اشتراط الضرر كشرط ضروري للمسؤولية الدولية كون الضرر الصورة الأولى التي يجب ان يبدأ بها إصلاح الضرر أو جبره.

### الفرع الثالث / العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في استخدام الطائرات المسييرة

تعتبر العلاقة السببية شرطا لقيام المسؤولية الدولية، ولا يقتصر فقط اثبات الخطأ والضرر لتحقيق المسؤولية، بل يجب اثبات أن الضرر وقع كنتيجة مباشرة او طبيعية للخطأ او عدم تنفيذ الطائرة المسييرة لالتزامها ،فيكون مثلا تحطم زجاج سيارة نتيجة لسقوط الطائرة المسييرة عليها وهي في حالة طيران بسبب استخدامها في يوم تشتد فيه الرياح واذا تعددت الاسباب التي ادت إلى حدوث الضرر ينظر فيها جميعا والأخذ بالسبب الفعال او المنتج من خلال التمييز بين السبب او الاسباب الثانوية والسبب المنتج ويكون السبب فعالا او منتجا اذا كان وحده كافيا لاحداث الضرر متى كان الضرر نتيجة مباشرة له . (٣)

الانسانية والاجتماعية، مجلة ١٣ عدد ٤ جويليه، السنة الثالثة عشر، ص ٤١١، ويقصد بالضرر المعنوي هو الذي لا يمس المال أو المصالح المالية للمضار .

(١) د. حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم، دار النهضة العربية، ١٩٦٩، ص ٣٠١.

(٢) د. احمد عبد الكريم سلامة، مصدر سابق، ص ١٥.

(٣) سارة عبد الله كمال، مصدر سابق، ص ٨٢.

## المطلب الثاني / الاثار المترتبة على المسؤولية الدولية لاستخدام الطائرات الميسرة

يترتب على نشوء المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة مجموعة اثار اهمها التعويض المادي والتعويض المعنوي ولعرض الاثار نقسم المطلب إلى فرعين يتناول الاول التعويض المادي ويخصص الثاني للتعويض الادبي (المعنوي).

### الفرع الاول / التعويض المادي

يقصد بالتعويض المادي التعويض المقرر لجبر الضرر الذي يصيب المضرور نتيجة لحوادث وانتهاكات الطائرات المسيرة لقواعد القانون الدولي الانساني ويمثل الضرر المادي في اخلال بمصلحة المضرور ذات القيمة المالية وهو ما نصت عليه المادة (١٦٩) من القانون المدني العراقي لعام ١٩٥١ " ... ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب " (١) ويتم بإعطاء تعويضات مادية للمتضررين أو لأسرهم، ويكون التعويض في حالة انتهاكات الطائرات المسيرة لقواعد القانون الدولي الانساني بدفع مبالغ مالية لمن تضررت مصالحهم او أصابتهم اضرار من جراء استخدام تلك الطائرات.

### الفرع الثاني / التعويض الادبي (المعنوي)

أن التعويض المعنوي ليس أقل شأنًا من التعويض المادي، وهو ضرب من ضروب التعويض لا هو بالتعويض المالي ولا هو بالتعويض العيني كاعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع انتهاكات الطائرات المسيرة لقواعد القانون الدولي الانساني وانما يكون بانسب صورة للتعويض تراعى فيها ظروف ومصلحة المضرور في كثير من الاحيان وهو التعويض الادبي او الرمزي، وقد اختلف فقهاء القانون المدني في الضرر المعنوي فمنهم من لا يجيز التعويض عنه على اعتبار انه لم يحصل مساس بثروة الشخص الا أن القانون المدني العراقي الصادر عام ١٩٥١ حسم الموقف في نص المادة (٢٠٥) (٢) واجاز التعويض

(١) المادة (١٦٩) من القانون المدني العراقي لعام ١٩٥١. في قضية رفعت امام محكمة بداءة باريس تعرضت طائرة لحادث جوي فوق جبل مونت ساناوديل في فرنسا عام ١٩٩٢ في ٢٢/كانون الثاني عام ١٩٩٢ وقد طالب اهالي الضحايا من المحكمة بالتعويض العيني وذهبت لجنة تعويض الضحايا إلى القول "أن ظروف حادثة سقوط الطائرة سببت قلقا نفسيا ومعنويا لاهالي الضحايا بعد اعلان وفاة ذويهم والفترة التي مرت لاعلان جثمان الضحايا كل ذلك شكل ضررا معنويا لهم وبناءا على ذلك قامت لجنة تعويض الضحايا بتعويض (١٠٠٠٠٠) فرنك لكل عائلة و(٨٠٠٠٠٠) لاحدى الضحايا التي فقدت اختها الوحيدة في الحادث وهكذا يلاحظ أن الضرر المعنوي لعوائل الضحايا يؤخذ بنظر الاعتبار من قبل اللجنة التي تحدد التعويض المعنوي. د. هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة (١) العدد (٢) الجزء (٢)،

اذار ٢٠١٧م رجب ١٤٢٨ هـ، ص ٦١٣

(٢) المادة (٢٠٥) من القانون المدني العراقي لعام ١٩٥١ .

عن الضرر المعنوي ، كما إن القضاء المدني والإداري الفرنسي قد أقر التعويض عن الأضرار المعنوية ، أما القضاء الدولي، فقد كان إلى عهد قريب يعتبر عدم التعويض عن الضرر المعنوي مبدأ من مبادئ القانون إلا انه عدل عن ذلك وافر مبدأ التعويض عن الضرر المعنوية في العديد من الأحكام التي أصدرها ،وبذلك يمكن التعويض الادبي في حالة خرق الطائرات المسيرة قواعد القانون الدولي الانساني اذا ما احدثت تشوية او عاهة جسمية نتيجة لسقوطها على المارة او على الابنية المأهولة بالسكان او تحطم الزجاج وهشم وجه أشخاصا محميين بموجب القانون الدولي الانساني توجب التعويضات المعنوية كالاعتذار والترضية وتخليد الذكرى ونصب متاحف تخلد ذكرى وقوعها او قصفها لاماكن محمية وتسببها باضرار اديبية.

### المطلب الثالث / دور الامم المتحدة في وضع قواعد قانونية جديدة لاستخدام الطائرات المسيرة

أن الاثار التي تركتها استخدام الطائرات المسيرة في قواعد القانون الدولي الانساني حفز الامم المتحدة عن طريق الجمعية العامة للامم المتحدة ومجلس حقوق الانسان التابع للامم المتحدة من خلال البحث في مختلف المسائل التي اثارها الطائرات المسيرة في القانون الدولي الانساني وكانت النقاشات التي جرت في مجلس حقوق الانسان مثمرة وناجحة واعتمد المجلس مؤخرا قرارا بتنظيم حلقات نقاش للخبراء حول استخدام الطائرات المسيرة .

فضلا عن المناقشات التي كانت حاضرة في اجتماع اللجنة الثالثة لمجلس حقوق الانسان التي عقدت في الفترة من تشرين الاول / اكتوبر ٢٠١٣ اذ اعرب خلالها الاتحاد الاوربي عن رأي ايده المملكة المتحدة وتمحور حول النقاط الاتية : \_

اولا هل الاطار الدولي الحالي كاف ومتلائم في عمليات تنظيم ضربات الطائرات المسيرة.

ثانيا أن حماية حق الانسان في الحياة لا يتم الا بعد تطبيق قيود وفرض قوانين صارمة على عمليات استخدام الطائرات الميسرة .

ثالثا ترك المعايير الدولية الخاصة باستخدام القوة ليطماشى مع عمليات الطائرات المسيرة.

رابعا تعزيز المسألة باعتماد الوضوح والشفافية في عمليات الطائرات المسيرة .

فضلا عن التقرير الذي اعده المقرر الخاص المعني بحالات القتل والاعدام خارج حدود القضاء او عن طريق إجراءات مختصرة بشكل تعسفي "السيد كريستوف هاينز" اذ اكد أن ما طرح هو اجراء قاس ولذلك فانه دعا "مجلس حقوق الانسان" إلى التدخل بصيغ متشابهة يدرج معها نقطة اضافية يعطى لها تسلسل (هـ) تتضمن النص على "خارج الحدود الضيقة للنزاعات المسلحة يجب أن تكون كل عملية قتل

مستوفية للشروط المنصوص عليها في قانون حقوق الانسان كما يجب أن تكون ضرورية ومتناسبة بشكل صارم " مؤكداً رأيه بان النص اعلاه يساهم في تضيق الاطار الدولي للمناقشات على الاقل لذا توصل إلى توصية مفادها " ينبغي أن يعرب مجلس حقوق الانسان عن ارائه المتعلقة بالكيفية التي يتعلق بها الاطار المعياري ذو الصلة على الطائرات الموجهة عن بعد او الطائرات المقاتلة المسيرة وان يعرض التفسيرات الاساسية للقانون الدولي التي يرى وجوب تطبيقها " (١)

## الخاتمة :

بعد الانتهاء من كتابة بحثنا استخدام لطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الانساني وتوصلنا إلى مجموعة من النتائج واقترحنا بعض المقترحات ندرج اهمها:

## اولا النتائج

١. الطائرات المسيرة هي عبارة عن مركبات فضائية تعمل بقوة الهواء ولها خصائص تميزها عن غيرها من حيث صغر حجمها وقلة تكلفتها وقلة استخدامها للوقود وتعدد استعمالاتها وتصنيفاتها فضلا عن امكانية تزويدها بكاميرات وشاشات عرض يتم التحكم بها عن طريق الكمبيوتر او الربورترات الصغيرة الحجم ويكون لها مشغل على سطح الارض.
٢. تنتهك الطائرات المسيرة مبادئ وقواعد خاصة في القانون الدولي الانساني لا سيما مبدأ التناسب والضرورة العسكرية ومبدأ التمييز بين المقاتلين والمدنيين ومبدأ الاحتياط اثناء الهجوم ومراجعة الخطط العسكرية.
٣. تخل الطائرات المسيرة بقواعد المسؤولية الدولية التي اقرها القانون الدولي بعناصرها الثلاثة الخطأ والضرر والعلاقة السببية وعلى هذا الاساس يترتب التعويض عن تلك الاضرار سواءً تعويضا ماديا او تعويضا ادبيا وهو ما اقره القضاء الدولي في بعض الاحكام الصادرة منه في الحكم بهذا النوع من التعويض الادبي .
٤. حظيت الطائرات المسيرة باهتمام دولي واسع الانتشار لسهولتها وبساطة استخدامها وقلة تكلفتها وانخفاض سعرها مقارنة بالطائرات الهجومية العالية الكلفة .

---

(١) أ.د. براء منذر كمال عبد اللطيف، مصدر سابق، ص ٢٣ص ٢٤، الامم المتحدة، الجمعية العامة، مجلس حقوق الانسان، الدورة السادسة والعشرون، البند ٣ من جدول الاعمال (تعزيز وحماية جميع حقوق الانسان المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية بما في ذلك الحق في التنمية \_تقرير المقرر الخاص المعني بحالات الاعداء خارج نطاق القضاء او باجراءات موجزة او تعسفاً \_السيد كريستوف هاينز \_ الوثيقة رقم A/HRC/26/36 ص ١٣٥\_١٤٥..

## ثانياً المقترحات

١. يجب تعديل اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ فيما يتعلق بتنظيم الملاحة الجوية لتواكب التطورات التقنية والتكنولوجيا والاسلحة الحديثة التي ظهرت واتسع مداها ونشاطها .
٢. الاهتمام بعقد الاتفاقيات والندوات والورش العلمية الاساسية لتدريب مشغلي الطائرات المسيرة على كيفية استخدامها .
٣. عقد الاتفاقيات الدولية وضرورة انضمام الدول المصنعة والمستخدمه للأسلحة الحديثة ولا سيما الطائرات المسيرة لتلك الاتفاقيات وابرار مبادئ وقواعد القانون الدولي الانساني في نصوص تلك الاتفاقيات والالتزام بها .
٤. ضرورة تدريب مشغلي الطائرات على القواعد الخاصة بالحرب لا سيما مبدأ التناسب ومبدأ الضرورة ومبدأ مراجعة التقييمات اثناء البدء بعمليات مسلحة او قبل البدء بها.
٥. ضرورة تدريب مشغلي الطائرات المسيرة على الالتزام بمبدأ التمييز بين الأهداف المدنية والاعيان والمناطق المحمية بموجب قواعد القانون الدولي الانساني وبين الأهداف العسكرية التي يجب ضربها لاضعاف قدرة وقوات العدو من الجو وبشكل اسرع.
٦. استمرار التقدم العلمي وجعل برامج الكمبيوتر تمييز بين الأهداف العسكرية وبين المدنية وان احداث مثل هكذا تقنية يجعل استخدام الطائرات المسيرة سلاحاً فعالاً وناجحاً في عمليات القتل المستهدف وضرب مواقع ارهابية او مناطق يصعب الوصول اليها بالاسلحة التقليدية.
٧. تعديل نصوص التعويض عن الاضرار التي تلحقها الطائرات المسيرة ليشمل اصلاح المؤسسات العسكرية والمهنية واعادة تاهيلهم وادراج برامج التعويضات وبرامج جبر الاضرار بضمن التعويضات عن استخدام الطائرات المسيرة وانتهاكات لقواعد القانون الدولي الانساني او انتهاكاتها لحقوق الاشخاص المحميين بموجب القانون الدولي الانساني.
٨. تضمين قانون الطيران المدني العراقي المرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل التعويض في حالة انتهاك الطائرات المسيرة قواعد القانون الدولي الانساني وازافة مادة تواكب التطورات العلمية والتكنولوجيا السريعة بادرج التعويض في حال انتهاك التقنيات لحقوق الانسان وحياته الاساسية.

## المصادر :

### اولا :الكتب :

١. د. احمد عبيس نعمة الفتلاوي ،مشكلة الاسلحة التقليدية بين جهود المجتمع الدولي والقانون الدولي العام ،مكتبة زين الحقوقية والادبية ،بيروت ،٢٠١٣.
٢. الشيخ محمد بن ابي بكر عبد القادر الرزاي ،مختار الصحاح ،مؤسسة علم القرآن ،بيروت ،لبنان ،١٩٧٨.
٣. اللجنة الدولية للصليب الاحمر ،دليل لمفهوم المشاركة المباشرة في العمليات العدائية بموجب القانون الدولي الانساني ،ط١، القاهرة ،٢٠١٠.
٤. اياد عبد الجبار ملوكي ،المسؤولية عن الاشياء "دراسة مقارنة"،مطبعة بابل ،بغداد ،١٩٨٢.
٥. د. حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم، دار النهضة العربية، ١٩٦٩.
٦. د.خالد مصطفى فهمي ،الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة) .
٧. خضر خضر ،العلاقات الدولية ،ط٢ ،دار الطبعة بيروت ،١٩٨٥.
٨. د.خليل عبد المحسن، التعويضات في القانون الدولي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠١.
٩. د.جميل الشرقاوي ،النظرية العامة للالتزام ،الكتاب الاول ،"مصادر الالتزام"،دار النهضة العربية،١٩٩١.
١٠. ديفيد جيفرس ،الروبورت الحربي ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ،٢٠١٦.
١١. شارل رسو، القانون الدولي العام ، الأهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، ١٩٨٢.
١٢. د.طاهر شوقي مؤمن ،النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز Les Drones"،كلية العلوم الادارية والمالية ،جامعة الملك خالد ،السعودية،٢٠١٦.
١٣. عبد الرزاق احمد السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ،المجلد الاول ،نظرية الالتزام بوجه عام ،مصادر الالتزام ،منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت ،١٩٩٨
١٤. د.علي صادق أبو هيف،القانون الدولي العام، ط١٢ الجزء الأول،منشأة المعارف بالإسكندرية،القاهرة ،٢٠٠٦.
١٥. د.مايا الدباس ود.جاسم زكريا ، القانون الدولي الانساني ،الجامعة الافتراضية السورية ،الجامعة العربية السورية ،المشاع المبدع،٢٠١٨.

١٦. د. محسن أفكرين ، القانون الدولي للبيئة ، ط ١ ، ٢٠٠٦ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .
١٧. د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، مطبعة دار النهضة الجديدة، القاهرة، ١٩٦٧ .
١٨. معجم مصطلحات العلم والتكنولوجيا (انكليزي\_عربي) ،معهد الانماء العربي ،بيروت، ١٩٨٢ .

#### ثانيا :الرسائل والاطاريح الجامعية:

١. سارة عبد الله كمال ،التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار،رسالة ماجستير في القانون الخاص ،كلية القانون،جامعة قطر،يونيو ٢٠٢٠/١٤٤١ .
٢. د. هوزان عبد المحسن عبد الله ،المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب ،مجلة جامعة تكريت للحقوق ،السنة (١) العدد(٢) الجزء (٢)، اذار ٢٠١٧،م \_ رجب ١٤٢٨ هـ .

#### ثالثا : المجلات والبحوث والدوريات:

١. د. ابو بكر محمد احمد الديب ،قمع انتهاكات الطائرات المسلحة للقانون الدولي ،مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية.
٢. د. احمد حسن فولي ،الاطار القانوني الدولي لمكافحة الارهاب باستخدام الطائرات بدون طيار ،كلية المدينة الجامعية بعجمان ،وزارة العدل ،ادارة البحوث والدراسات،وزارة العدل ،الامارات العربية المتحدة.
٣. د. احمد عبد الكريم سلامة ،نظرات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة،مجلة الحقوق،جامعة البحرين،كلية الحقوق،المجلد الثاني،العدد الثاني، ٢٠٠٥ .
٤. د. براء منذر كمال عبد اللطيف ،الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الانساني،جامعة العلوم التطبيقية الخاصة ،كلية الحقوق ،الأردن ٢٠١٦ .
٥. د. حسن صالح محمد حديد،الطائرات المسيرة كوسيلة قتل في القانون الدولي ،مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية ،العدد ٢٥، السنة (٧)، ٢٠١٥ .
٦. أ.د. حماني كمال ،الوضع القانوني للطائرات المسلحة من دون طيار في القانون الدولي الانساني ،مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية ،مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية ،(العدد الثامن \_جانفي ٢٠٢٠).
٧. جبارة نورة و لمين عبد الحميد ،الطائرات بدون طيار :التنظيم والمسؤولية المدنية ،جامعة امجد بوقرة \_بومرداس ،مخبر الاليات القانونية للتنمية المستدامة ،مجلة دراسات وابحاث المجلة العربية للابحاث والدراسات في العلوم الانسانية والاجتماعية،مجلة ١٣ عدد ٤ جويليه ،السنة الثالثة عشر .

٨. رؤوف وصفي، عالم باوند وابعادها(٤،٣،٢،٤) نظام اندرويد، او جهاز بنظام "أي او س"، وزنها اقل من ٥٥ الروبوتات، مجلة العلم، العدد (٤٧٤)، ابريل ٢٠١٦.

٩. المحامي الاستاذ عامر ماجد العجمي، شرعية الطائرات بدون طيار من منظور القانون الدولي، مجلة القانون الدولي للدراسات البحثية، كلية الحقوق، جامعة دمشق، العدد الثالث، مارس، ٢٠٢٠.

١٠. عمر مكي، القانون الدولي الانساني في النزاعات المسلحة المعاصرة، اللجنة الدولية للصليب الاحمر.

١١. د. صبرينة مزياني، الحرب اللاتماثلية والتقنيات القتالية المعتمدة "الطائرات دون طيار نموذجاً"، المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية، الجزائر، مخبر تحليل السياسات الشرق الاوسط، المجلد (٦)، العدد (١)، السنة السادسة.

١٢. د. صفات امين سلامة وخلييل قورة، تحديات عصر الروبوتات واخلاقياته، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠١٢.

١٣. د. معاش صلاح الدين، مبدأ التمييز في القانون الدولي الانساني واستعمال الطائرات بدون طيار، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية جامعة امجد بوقرة \_بومرداس\_ (الجزائر)، المجلد (٦)، العدد (١)، ٢٠٢٢.

١٤. أ.م.د. هالة صلاح الحديثي وأ.د. زينة غانم العبيدي المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات المسيرة: دراسة تحليلية، مجلة الاجتهاد القضائي \_المجلد (١٢) \_العدد (٢)، مخبر اثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، جامعة محمد خيضر بسكرة، ٢٠٢٠.

#### رابعا :- الوثائق والتقارير الدولية والقوانين الداخلية:

١. اعلان سان بتوسبورغ لسنة ١٨٦٨.
٢. القانون المدني العراقي لعام ١٩٥١ .
٣. البرتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقيات جنيف لعام ١٩٧٧ .
٤. القانون المصري رقم (٢١٦) لسنة ٢٠١٧.
٥. وثيقة مجلس الامن المرقمة A/HRC/25/22
٦. وثيقة مجلس الامن المرقمة A/HRC/26/36.
٧. تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الرابعة والأربعين، عام ١٩٩٢.

خامسا : مصادر شبكة الانترنت:

١. تاريخ الطيران وما هي الطائرة؟، شبكة الجزيرة الاخبارية، ٢٦ ابريل، ٢٠١٧، متاح على الرابط الالكتروني التالي: <http;bit.ly/34HCxe>. تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١/١٥.
٢. قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران، المعدل بموجب القانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٨، الميزان: البوابة القطرية للتشريع، ٢٤ يونيو ٢٠٠٢، متوفر الكترونيا على الرابط <https://bit.ly/3dPOu7m>. اخر زيارة ٢٠٢٢/٢/٢٢.
٣. جريدة الاتحاد الاماراتية في ٢٠١٦/٥/٧ في تحقيق أ. سيف السويدي بعنوان تشريعات جديدة للحد من خطر الطائرات بدون طيار منشورة على الموقع الالكتروني [www.alittihade.ae](http://www.alittihade.ae).

#### سادسا: المصادر الأجنبية:

1. Jean-Marie Henckaerts & Louise Doswald-Beck Customary international Humanitarian law LCRC ,2005. Vol.1, Rule 7.
2. Jeffe S Thurnher ,The Law tht Appplies to Autonomous weapon systems available at :<http://www.asil.org/insights/volume/17/issue/4/>

## Sources

### **First: Books:**

1. Dr. Ahmed AbisNema Al-Futlawi, The Problem of Conventional Weapons between the Efforts of the International Community and General International Law, Zain Library of Human Rights and Literature, Beirut, 2013.
2. Sheikh Mohammed bin AbiBakr Abdul Qadir Al-Razai, Mukhtar Al-Sahah, Qur'anIc Foundation, Beirut, Lebanon, 1978.
3. ICRC, a guide to the concept of direct participation in hostilities under international humanitarian law, I1, Cairo, 2010.
4. Iyad Abdul JabbarMalaki, Responsibility for Things "Comparative Study", Babylon Press, Baghdad, 1982.
5. Dr. Hamed Sultan, General International Law in Peacetime, Arab
6. Dr. Khaled Mustafa Fahmy, legal aspects of protecting the environment from pollution in light of national legislation and international conventions (comparative study.)

7. KhaderKhader, International Relations, I2, Beirut Edition House, 1985.
8. Dr. Khalil Abdul Mohsen, Compensation in International Law, Beit Al-Hikma, Baghdad, 2001.
9. Dr. Jamil Al-Sharqawi, General Theory of Commitment, First Book, Sources of Commitment, Arab Renaissance House, 1991.
10. David Jeffers, Rosport Al Harbi, Egyptian General Book Authority, 2016.
11. Charles Russo, General International Law, Eligibility for Publishing and Distribution, Beirut, 1982.
12. Dr. TaherShawkyMomen, Legal System for Drones, Faculty of Administrative and Financial Sciences, King Khalid University, Saudi Arabia, 2016.
13. Abdul Razzaq Ahmed Al-Sinhour, Mediator in Explaining the New Civil Law, Volume 1, The Theory of Commitment in General, Sources of Commitment, Al-Halabi Human Rights Publications, Beirut, 1998
14. Dr. Ali Sadiq Abu Hef, General International Law, I12 Part I, Knowledge Facility in Alexandria, Cairo, 2006.
15. Dr.Mohammed Hafez Ghanem, Principles of Public International Law, Dar al-Nahda Al-Jadida Press, Cairo/1967
16. Dictionary of Science and Technology Terminology (English-Arabic),Arab Development Institute,Beirut, 1982.
17. Dr. Maya Dabas and Dr. JassimZakaria, International Humanitarian Law, Syrian Virtual University, Syrian Arab League, Creative Commons, 2018.

**Second: Letters and university frameworks:**

1. Sarah Abdullah Kamal, Legal Regulation of Civil Use of Drones, Master's TheSis of Private Law, Faculty of Law, Qatar University, June 2020/1441.
- 2.Dr. Houzan Abdul Mohsen Abdullah, Civilian Responsibility for Passenger Safety, Tikrit Law University Journal, Sunna (1) Issue (2) Part (2), March 2017, M\_Rajab 1428 H.

Third: journals, research and periodicals:

1. Dr. Abu Bakr Mohammed Ahmed Al Deeb, Suppression of Violations of International Law by Armed Aircraft, Journal of Legal and Economic Studies.
2. Dr. Ahmed Hassan Foley, International Legal Framework for Combating Drone Terrorism, University City College in Ajman, Ministry of Justice, Department of Research and Studies, United Arab Emirates, Ministry of Justice.
3. Dr. Ahmed Abdul KarimSalameh, Looks at Diplomatic Protection and the Role of The Idea of Nationality in International Responsibility for Environmental Damage, Law Journal, University of Bahrain, Faculty of Law, Volume II, Issue II,4, 2005.
4. Dr. BaraaMunther Kamal Abdul Latif, Drones from the Perspective of International Humanitarian Law, University of Private Applied Sciences, Faculty of Law, Jordan 2016.
5. Dr. Hassan Saleh Mohammed Hadid, Drones as a Means of Killing in International Law, Tikrit University Journal of Legal and Political Sciences, Issue 25, Sunna (7), 2015.
6. A.D. Hamani Kamal, Legal Status of Armed Drones in International Humanitarian Law, Journal of the Department of Research and Legal and Political Studies, Informer of Constitutional Institutions and Political Systems,(Issue 8 \_Janvi 2020).
7. JabbaraNoura and Lymin Abdel Hamid, Drones: Organization and Civil Responsibility, University of Mohamed Bouguerra -Boumerdes, Laboratory of Legal Mechanisms for Sustainable Development, Journal of Studies and Research of the Arab Journal of Research and Studies in the Humanities and Social Sciences, Magazine 13 Issue 4 July, Year 13.
8. RaufWasfi, Scientist Obond and Its Dimensions (3,4 4,2) Andrew Hand System, or AOS device, weighing less than 55 robots, Science Magazine, Issue 474, April 2016.

9. Lawyer Professor AmerMajid Al-Ajami, Legitimacy of Drones from the Perspective of International Law, Journal of International Law for Research Studies, Faculty of Law, Damascus University, Issue 3, March, 2020.
10. Omar Makki, International Humanitarian Law in Contemporary Armed Conflicts, ICRC.
11. Dr. Sabrina Maziani, Asymmetric Warfare and Combat Techniques Adopted "Drones Model", National High School of Political Science, Algeria, Middle East Policy Analysis Laboratory, Year 6, Volume 6, Issue 1.
12. Dr. Amat Amin Salameh and Khalil Qura, Challenges of the Age of Portat and Its Ethics, Emirates Center for Studies and Strategic Research, 2012.
13. Dr. Maash Salah El-Din, The Principle of Discrimination in International Humanitarian Law and the Use of Drones, Department of Legal and Political Research and Studies, University of M'hamed Bouguerra\_Boumerdes\_(Algeria), Vol. (6), Issue (1), 2022.
13. Dr. Mohsen Akin, International Environmental Law, i1, 2006, Arab Renaissance House, Cairo, 2006.
14. A.M.D. Hala Salah Al-Hadithi and A.D. ZeinaGhanem al-Obaidi Civil Responsibility for Damage to Drones: Analytical Study, Journal of Jurisprudence \_Volume 12 \_Issue 2, Informer following jurisprudence on the movement of legislation, Mohammed Kheder University, Skra, 2020.

**Fourth: international documents, reports and internal laws:**

1. St. Petersburg Declaration of 1868.
2. Iraqi Civil Code of 1951.
3. The first additional protocol attached to the Geneva Conventions of 1977.
4. Law No. (216) of 2017, Egyptian.
5. A/HRC/25/22..
6. Document A/HRC/26/36.

7. Report of the Commission on the work of its forty-fourth session, 1992.

**Fifth: Internet sources:**

1. Flight History and What Is the Plane?, Al Jazeera News Network, April 26, 2017, available at <http://bit.ly/34HCxe>. Visit date 15 January 2021.
2. Law No. (15) of 2002 on aviation, amended by Law No. (21) of 2008, Libra: Qatar Gate of Legislation, June 24, 2002, is available electronically at <https://bit.ly/3dPOu7m>. Last visit on March 22, 2022.
3. Al Ittihad newspaper of the United Arab Emirates on May 7, 2016 in the investigation of A. Saif al-Suwaidi entitled New legislation to reduce the risk of drones published on the website [www.alittihade.ae](http://www.alittihade.ae).

**Sixth: Foreign sources:**

1. Jean-Marie Henckaerts&Louise Doswald\_Beck Customary international Humanitarian law LCRC ,2005.Vol.1,Rule 7.
2. Jeffe S Thurnher ,The Law thtApplies to Autonomous weapon systems available at :<http://www.asil.org/insights/volume/17/issue/4/>