وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة يحي فارس بالمدية

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أثر استخدام الطائرات المسيرة عل الامتثال لقواعد القانون الدولي العام

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الماستر

تخصص: القانون الدولي العام

من اعداد الطلبة

- **نجمة الأوا**
- **فدوى هديل مجاهدي**

إشراف الأستاذة

نسيمة بن دالي براهم

أعضاء لجنة المناقشة:

الإسم واللقب	الجامعة	الصفة
فاطمة خرشف	المدية	رئيسا
نسيمة بن دالي براهم	المدية	مشرفا ومقررا
يوسف ماعي	المدية	عضوا مناقشا

السنــة الدراسية 2024 /2025م

الشكر والتقدير:

بسم الله الرحمان الرحيم

قال الله تعالى: **{لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ}** سورة إبراهيم الآية 07.

الحمد والشكر لله رب العالمين.

في خطوتنا الأخيرة ووقوفنا في هذه اللحظة المميزة لإنهاء مسيرتنا الدراسية لنيل شهادة الماستر بعد أعوام طويلة تكللت بالتعلم والنجاحات التي قضيناها احمد الله تعالى أولا وأخيرا على نعمته وتوفيقه،

وثم أتوج هذا النجاح بفضل أساتذتنا الأفضال، بجهودهم ودعمهم الكبير لبناء جيلا يقود الأجيال القادمة للعلم والخير والذين مهدو لنا طريق العلم والمعرفة اشكركم جميعا على سهركم وتعبكم وها نحن هنا نتيجتا لجهودكم

وكما أتوجه واخص بخالص الشكر والتقدير والاحترام الى استاذتنا المشرفة بن دالي نسيمة

على ما قدمته لنا من دعم علمي وتوجيه مستمر طوال فترة اعدادنا للبحث، وعلى سعة صدرها وملاحظاتها الدقيقة التي كان لها الفضل العظيم في إثراء هذا البحث وتطويره في شكله النهائي.

وشكرا لكل من اضاء لنا طريق العلم بكلمة او نصيحة او دعم معنوي.

نتقدم بخالص الشكر والتقدير لكم.

الإهداء

ما سلكنا البدايات إلا بتيسيره، وما بلغنا النهايات إلا بتوفيقه، وما حققنا الغايات إلا بفضله

الحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات

اهدي تخرجي إلى نفسي الى نفسي الطموحة التي لم تخذلني أبدا

إلى من كان وجودهما في حياتي نعمة لا تقدر بكنوز الأرض

إلى من حملتني حبا واحتضنني دعائها، الى الانسانة العظيمة التي لطالما تمنت ان تقر عينها في يوما كهذا، يا من علمتني الصبر والعزيمة، وكانت سندا وروحا لا يفتر حتى في اشد لحظات التعب والخذلان، التي غرست في نفسي الإصرار منذ خطوتي الأولى في هاته الحياة.

أمي الحبيبة هناء الأوا

الى من كلل العرق جبينه مصدر فخري وقوتي واعتزازي وسندي في الحياة، عماد البيت النابض، من زرع في القوة والمسؤولية، من علمني أن الجد لا يضاهى بشيء ومن كانت كلماته القليلة لها من المعاني ما يكفيني لأصل إلى هنا، ومن بقي واقفا بشموخ رغم ما يواجه من الحياة من أجلي.

ابي الغالي عبد الحكيم الأوا

وإلى اخواتي الستة: أماني، ابرار، كوثر، ميسم، رؤى، هدى.

أنتم أول أصدقائي وأجمل هبات الله لي، وأجمل هبات الله حين كنتم النور حين غاب الضوء والضحكة حين أثقلتني الأيام، دعمكم قربكم كان كل هذا البلسم في لحظات الشك والقلق

دون ان أنسى كاندي

إليكم جميعا اهدي ثمرة جهودي ونجاحي وقطعة من جهودكم في تفاصيل أيامي

معكم حتى وصلت وبلغت هذا المرتقى

حفظكم الله لي نورا لا ينطفئ، وسندا لا يميل.

نجمة ألآوا.

اهداء

الحمد لله الذي اعانني بفضله وكرمه لتحقيق هذه الدراسة.

الى من كانت دعواتهم رفيقي الدائم في مشواري الدراسي...

امي وابي الأعزاء أُقدم لكما جزيل الشكر والامتنان على كل ما قدمتهما لي في كل خطوة من حياتي،

الى اخوتي مروة، اية، عمر وعبد الله ... رفقاء الدرب وبهجته، من خففوا عني ضغوطات هذا المشوار وكنتم مصدر ابتسامتي وسط التعب...

الى صديقات الوفيات اللواتي شاركنني لحظات السعادة والحزن...

الى خطيبي ...شكرا لدعمك الهادئ، لطالما كان لحضورك أثر اجابي في هذه المرحلة من حياتي ....

أُقدم هذا العمل المتواضع الى كل شخص آمن بقدراتي للوصول الى هذه المرحلة ...

الى كل شخص دعمني في دربي ...

شكرا جزيلا لكم.

- فدوى هديل مجاهدي.

مقدمة

مقدمة

يشهد عصرنا الحالي تطورا تكنولوجيا سريعا في مجالات واسعة، مس هذا الاخير كل جوانب الحياتية وأثر عليها، ومن أحد أوجه هذا التطور تطوير الطائرات التقليدية التي تستخدم للسفر ونقل البضائع بوجود طيار على متنها وطاقم كامل للتحكم بمسارها الى الطائرات المسيرة والتي تعرف بالطائرات بدون طيار، تعتبر جيلا من الأجيال الجديدة التي تتمكن من التحليق دون وجود طيار او طاقم على متنها وحتى في اتخاذ القرارات الاقلاع والهبوط، ولامس الجوانب العسكرية والمدنية باستخدامها، ولا يخفى ان تنظيم مجال الطيران الدولي يعد عامل أساسي في الحفاظ على السلم والامن الدولي فلا يمكن صون العلاقات الدولية في ظل الاستخدام المفرط والعشوائي للطائرة التقليدية منها والحديثة، الذي يؤثر على مدى مشروعية سلوك الدول في هذا المجال ومدى مطابقتها لقواعد القانون الدولي العام.

ان الدراسة "أثر استخدام الطائرات المسيرة على الامتثال لقواعد القانون الدولي العام" تكتسي أهمية بالغة لأنها تسلط الضوء على الطائرات المسيرة التي أصبحت في وقتنا المعاصر رمز للتفوق التكنولوجي والفكري للدول، فتوضيح وتنظيم استخدامها لا يقل أهمية عن الطائرة التقليدية سواء على الصعيد التقني والقانوني، فلم تبقى هاته الطائرات فقط أداة للعب والترفيه، بل أصبحت منتشرة بشكل كبير للدول والمنظمات يتسارعون من اجل اقتنائها لتحقيق العديد من الأغراض في مجلات عديدة كالمجال المدني والعسكري وحتى الاستخباري، والحفاظ عليها للتأثير على التجارة والاقتصاد والمراقبة والاستطلاع على الصعيد الدولي والوطني، او إطفاء الحرائق او التصوير إلى استخدامها في الصراعات العسكرية والقضاء على الإرهاب، فأصبحت تعتبر كسلاح دولي وحتى لم يخلو الأمر بتوفرها للأفراد والشركات لامتلاكهم لها لأغراض مدنية، مما أصبح يعكس تصادما بين سرعة التطور التكنولوجي وبالمقابل بطء او شبه جمود للقواعد القانونية الدولية.

ومع تنوع مجالات استخدام هذه الطائرات ورغم مزاياها الإيجابية أدى سوء استخدامها الى اثارة المسؤولية في حال وقوع الحوادث والانتهاكات كالمساس بالسيادة، والحق في الحياة والخصوصية وغيرها من الحقوق والمبادئ، ومع هذه التخوفات من عدم القدرة للسيطرة على الطائرات المسيرة يتطلب الأمر الى النظر لجوانب عديدة لتنظيمها والحد من سوء الاستخدام في المجال العسكري خصوصا في استخدام إسرائيل لهذه الطائرات بكثرة في عمليات الإستهداف والذي أدى لمقتل مدنيين من ضمنهم أطفال ونساء.

ونسعى من خلال هذه الدراسة وفي ظل تكرار استخدام هذه التكنولوجيا في الايجاب والسلب واستخدامها في حالات السلم وفي وقت النزاعات المسلحة لمحاولة دراسة تحديد الإطار القانوني الذي ينظمها

والتساؤل حول هذه النصوص القانونية أتواكب وتكفي لها واما من ناحية أخرى التصارع حول التعارض والتحديات التي تواجه هذه القوانين التي لم تكن هذه التكنولوجيا الحديثة موجودة في ذلك الزمن التي وضعت فيه فكيف تؤثر هذه الطائرات الحديثة على قواعد القانون الدولي.

ولقد دفعنا لإختيار هذا الموضوع سببين رئيسيين أولهما ان قضية موضوع استخدام الطائرات المسيرة ولاسيما طائرات ذاتية التشغيل اثبت بصمته في الواقع لكثرت استعماله واعتماده واثاره المزدوجة "إيجابيات وسلبيات"، ونذكر الحادثة التي أثارت أزمة دبلوماسية كبرى في 2025، مما أعربت الجزائر ببيان رسمي للرد على اتهامات مالي بشأن إسقاط طائرة مسيّرة، مؤكدة أن الطائرة اخترقت مجالها الجوي، وأن الرد جاء وفق حقها السيادي المشروع ووفق قواعد القانون الدولي، البيان الجزائري شدد على ضرورة ضبط استخدام هذه التكنولوجيا المتطورة، بما يضمن احترام سيادة الدول ويحد من مخاطر النزاعات العابرة للحدود، فهل هذا بسبب عدم وجود اطار قانوني ينظمها الى يومنا هذا؟

اما أسباب الذاتية لإختيار الموضوع فيتمثل شغفنا في دراسة اندماج وتأثير هذه التكنولوجيا على الحياة القانونية وربط هذه الطائرات الحديثة مع القانون الدولي للحفاظ على الحقوق المجتمعات وتحقيق الامن والسلم الدولي.

ومن أبرز الصعوبات التي واجهتنا قلة المراجع المتخصصة لكون الموضوع جديد معقد ومتشعب في أفكاره فالدراسة تتعدد ابعادها وتحديد البعد القانوني الدولي يتأثر وبشكل كبير بالبعد التقني لما يثير الحاجة القائمة الى البحث في الجانب التقني. بالإضافة الى وجود مواقع رسمية محمية لم نستطع تصفح معلوماتها، وصعوبة الوصول لوثائق رسمية لحالات محددة وبذلك هذا التحفظ يمنعنا من الوصول لدراسة مؤكدة وعميقة. كما ان الحاجز اللغوي لعب دورا كبيرا في إعاقة سير البحث كون اللغة المتوفر فيها المراجع بكثرة هي اللغات الأجنبية وخصوصا فيما يتعلق بالمواثيق الدولية.

في ظل التهديدات او المخاوف التي تثيرها استخدامات الطائرات المسيرة حول قدرتها حول قدرتها على المثول لقواعد القانون العام تتجلى اشكالية دراستنا في:

الى أي مدى يتوافق استخدام الطائرات المسيرة مع قواعد القانون الدولي العام؟ وما مدى قدرة المجتمع الدولي على توجيه الاستخدام الآمن والمسؤول لها؟

ولمعالجة هذا الموضوع ولتغطية جميع جوانبه سنتناول خطوات البحث بمنهجين متكاملين المنهج الوصفي والذي تم تناوله من أجل تحديد الاطار القانوني الذي يجب ان تحتكم اليه مختلف استخدامات

الطائرات المسيرة واما المنهج الثاني اعتمدنا على الاسلوب التحليلي لفهم وتفسير القواعد المؤطرة لها وتقييم المجهودات الدولية لمواجهة الاستخدامات غير المشروعة للطائرات المسيرة.

اعتمد البحث تقسيما هرميا منسجما مع تعدد مستويات الاشكال القانوني المرتبط باستخدام الطائرات المسيرة بهدف تغطية الابعاد النظرية والتطبيقية بشكل متكامل، فقد خصص الفصل الأول لتأصيل الاطار القانوني لاستخدام الطائرات المسيرة، حيث يفصل في فكرتين اساسيتان أولهما التعريف بماهية الطائرات المسيرة (المبحث الأول) والتي ارتكزت على تحديد مفهوم الطائرات المسيرة (المطلب الأول) وعلى أنواعها (المطلب الثاني). اما ثانيا فقد خصصنا بالدراسة الضوابط القانونية لإستخدام هاته الطائرات في القانون الدولي العام(المبحث الثاني) والتي ارتقينا فيه لضبطه في محورين بدايتا في الجوانب القانونية لها في إطار قواعد القانون الدولي لطيران المدني (المطلب الأول) وانتقالا إلى ضبط استخدامها في الجوانب القانونية للقانون الدولي العام(المطلب الثاني).أما فصل الثاني فكرس لتتبع التحولات التطبيقية عن المجهودات الدولية لضمان استخدام الأمثل للطائرات المسيرة من خلال مطلبين عني المطلب الأول بمجهودات المنظمات الأممية في تنظيم استعمال هاته الطائرات والثاني تم صبه في الإحاطة بالمسؤولية الدولية وما يترتب عن استخدام هاته الطائرات من تحديات (المطلب الثاني).

الفصل الأول:

الإطار القانوني لاستخدام الطائرات المسيرة في ضوء القانون الدولي العام

الفصل الأول: الإطار القانوني لاستخدام الطائرات المسيرة في ضوء القانون الدولي العام.

شهد العالم في العقود الأخيرة بأجمعه تقدمًا تقنيًا هائلًا انعكس بشكل كبير على جميع مجالات الحياة، حيث كان من أبرز مظاهر هذا التقدم ظهور الطائرات المُسيرة او ما يعرف ب "الدرونز" فهذه الطائرات التي تعمل دون طيار بشري على متنها، أصبحت أداة متعددة الاستخدامات في مجالات عسكرية ومدنية وتجارية وبيئية، مما أثار الحاجة إلى تنظيمها قانونيًا لضمان تحقيق التوازن بين الاستفادة من مزاياها المتنوعة وحماية الحقوق الأساسية للدول والأفراد.

يُعتبر استخدام الطائرات المُسيرة تحديًا قانونيًا مستحدثا وخلاقا في القانون الدولي العام، حيث تثير هذه التكنولوجيا قضايا تتعلق بالسيادة الوطنية، الأمن الدولي، حماية الخصوصية، وضمان الالتزام بالقواعد الإنسانية في النزاعات المسلحة. ومع تطور استعمال الطائرات المُسيرة في كل أنحاء العالم، أصبح من الضروري اللجوء لوضع إطار قانوني يُنظم استخدامها وفقًا للأسس التي نظمها المجتمع الدولي ومنه سنتطرق في المبحث الأول لفهم ماهية الطائرات المسيرة واما في المبحث الثاني لقواعد المنظمة لاستخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام.

المبحث الأول: ماهية الطائرات المسيرة.

تعتبر الطائرات المسيرة من أبرز الاختراعات التقنيات الرقمية والصناعية التي انتجت ثورة في مختلف المجالات، ابتداءً من الاستخدامات المدنية إلى غاية استخدامها في المجالات العسكرية، ومع تزايد انتشار وتطور هذه الابتكارات، استدعت الحاجة اولا الى تسليط الضوء على استخدام هذا النوع من الطائرات ومنه سنتناول في مطلبين المطلب الأول مفهوم الطائرات المسيرة والمطلب الثاني عن تصنيف الاليات المسيرة.

المطلب الأول: مفهوم الطائرات المسيرة.

قبل عرض الجوانب المتعلقة باستخدام الطائرات بدون طيار، ارتأينا من الضروري تسليط الضوء على المقصود بالطائرات المسيرة لغة واصطلاحا وقانونا، وكيف تطور استخدامها عبر الزمن من أدوات بسيطة الى اداة أكثر تطورا وتعقيدا، ومن ثم تحديد الخصائص التي تنفرد بها عن الطائرات التقليدية، الامر الذي يساعدنا على توقع الجوانب القانونية والإنسانية لاستخدام الطائرات بدون طيار. كما سوف يأتي بيانه في الفروع التالية:

لفرع الأول: تعريف الطائرات المسيرة.

أولا: تعريف الطائرة لغة.

طائرات هي جمع الطائرة وتعني مركبة هوائية تتحرك في الجو بقوة الوقود[1].

ويطلق عليها باللغة الفرنسية "avion"[2] وفي اللغة الإنجليزية "plane "[3].

ثانيا: تعريف الطائرات المسيرة اصطلاحا.

مع هذا التطور التكنولوجي الديناميكي للطائرات المسيرة اختلفت تعريفاتها باختلاف الأبحاث ومجالات الدراسة حيث من اهم تعريفها كالتاليّ:

[1]-القاموس المدرسي عربي عربيدار الشمال، طرابلس لبنان، الطبعة الثالثة، سنة 2002، ص394.
[2]- راجع عبد الرحمان بولصنام، القاموس المدرسي الثلاثي عربي فرنسي انجليزي، الطبعة الثانية، دار المحابر، الرويبة الجزائر، سنة 2013، ص 80.
[3]-المرجع ذاته، ص 80.

طائرة يمكن برمجتها مسبقاً او توجيهها لاسلكيا في أثناء تحليقها، أي التحكم بها، أو السيطرةً عليها عن بعد، وتستخدم هذه الطائرة في الأغراض المدنية، كما تم استخدامها في المجلات العسكرية لتوفير معلومات دقيقة نسبي[1].

وتعرف أيضا بالطائرة بدون طيار بانها: "طائرة يتم التحكم بها عن بعد طائرة يتم التحكم بها من بعيد هدفها القيام بمهام لا تتطلب المشاركة الإنسانية". [2]

وتعرف بانها: مركبة تتميز بأنها تحلق بدون وجود شخص بداخلها، من خلال البرمجة المسبقة والتحكم بها ذاتيا ولا سلكيا، والقدرة على أداء مهمتها المخطط لها، أي أنها غير مستقلة ذاتيا فضًلا عن طيرانها مسافة وارتفاع أبعد من الطائرة الاعتيادية، ولها دور فعال في كافة المجالات الحربية والمدنية[3]

تعرف الطائرات بدون طيار بانها "طائرة من دون طاقم طيران بشري، ويتم التحكم في هذه الطائرات إما جواً عبر الطائرة الأم، وإما عبر محطة أرضية من خلال مُتابعتها عن طريق الرادار، وإما عن طريق التحليق الذاتي عبر مُخطط طيران مُبَرمج مسبقاً في ذاكرة الطائرة من دون طيار[4]. " الا ان الرادارات هي أحد وسائل التتبع فهناك العديد من الوسائل كأجهزة الاستشعار او نظم الصوت او الكاميرات وغيرها من الوسائل

لملاحظ ان هذه التعريفات ركزت على الجانب التقني فقط، ويمكننا القول على ضوئها الخلوص بأن الطائرات المسيرة هي طائرة ذكية يتم التحكم بها عن بعد من خلال برمجيات وتقنيات متطورة وبالاستخدام الذكاء الاصطناعي، حيث تستخدم في العديد من المجالات كالمراقبة والتسليم والتصوير الجوي وفي النزاعات المسلحة كالحروب وغيرها وتقوم بمهام دقيقة.

بعد ان تعرفنا على تعريف الطائرات المسيرة سنتطرق لتعريفها من الناحية القانونية.

---

[1] كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، **المسئولية الجنائية عن جرائم سيَّرة دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري**، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، دورية علمية محكمة، معهد الألسن العالي للحاسبات ونظم المعلومات، القاهرة، المجلد 10، العدد 02، 2024. ص 1055. نقلا عن حسنين توفيق إبراهيم علي، **تأثير التكنولوجيا على الحروب الحديثة: طائرات الدرونز نموذجا**، مجلة دراسات، المجلد 8، العدد 2، مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة، 2020. ص85.

[2] موقع المعاني لكل رسم معنى، قاموس عربي إنجليزي، طائرة بدون طيار، الوارد على الموقع الالكتروني https://www.almaany.com ، تم الاطلاع عليه في (2024/12/16).

[3]- كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المرجع السابق، ص1054. نقلا عن رضي محمد علي هادي، **الطائرات المسيرة والمسؤولية الدولية والجنائية الناشئة من استخدامها**، مجلة الجامعة العراقية، مركز البحوث والدراسات الاسلامية، العراق، العدد 59، الجزء 2، 2023. ص569.

[4] - بشير هشام، **الطائرات بدون طيار في القانون الدولي**، جريدة الخليج، الشارقة، الامارات العربية المتحدة، 05/22/ 2014 الوارد على الموقع الالكتروني http: //www.alkhaleej.ae/supplements/page/af50086f-e731-4599-a4eb-4bc1f5eba4ea تم الاطلاع عليه في 2024/12/17.

ثالثا: تعريف الطائرات المسيرة قانونا.

لا يوجد تعريف جامع مانع وموحد للطائرات بدون طيار بين الدول، الا انه يمكن ان نتطرق الى تعريفات واردة في بعض التشريعات الوطنية كسبيل المثال وليس الحصر، وقبل ذلك سنتطرق الى المقصود بهذا النوع من الطائرات من وجهة نظر منظمة الايكاو.

أ -قامت منظمة (الايكاو ICAO) في مؤتمرها الثالث عشر للملاحة الجوية باستخدام مصطلح الطائرات الغير مأهولة لوصف الطائرة التي يراد تحليقها جوا بدون وجود طيار على متنها واعتبر كلمة التحكم عن بعد مخصصة بفئة فرعية غير مستقلة من الطائرة الغير مأهولة ويمكن ان تتصنف ضمن الطيران التقليدي المأهول[1].

ب -بالنسبة للتشريعات الوطنية فقد عرفت الجزائر الطائرات المسيرة من خلال المرسوم الرئاسي التنفيذي رقم 21-285 في المادة 02: "كل طائرة بدون طاقم على المتن يتحكم فيها عن بعد او تطير بالنمط الاوتوماتيكي او الذاتي وأكمل بعدها بان الطائرة النموذجية بانها تستخدم حصرا لأغراض الترفيه او للمنافسة من قبل طيار عن بعد، يمكنه بذلك للمراقبة المباشرة لمسارها قصد تجنب العوائق والطائرات الأخرى[2]. كما نجد ان دولة الامارات العربية المتحدة عرفتها من خلال مرسوم بقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 2022 في المادة 1 بقولها:

"الطائرة بدون طيار أيّ آلة أو مركبة أو ما يماثلها من الأجسام تستطيع الطيران بدون وجود قائد لها على متنها ويتم التحكم فيها عن بعد أو بشكل ذاتي، وتعتبر أنظمة التحكم بها جزء منها وتستخدم للأغراض المدنية ".[3]

[1]- المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو)، نظم الطائرات الموجهة عن بعد، ورقة مقدمة من طرف دولة كندا في المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية، كندا، مونتريال، 2018. نقلا عن بن منصور محمد امين و زروال معزوزة, **النطاق القانوني للطائرة بدون طيار موقف المشرع الجزائري من خلال اتفاقية شبكاغو1944واتفاقية روما 1952وقانون الطيران المدني رقم 98-06**, , المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، المجلد 05, العدد 01, 2020 ،ص 732.

[2]- المرسوم التنفيذي21-285 المؤرخ في13 يوليو 2021، المتعلق بتحديد الإطار العام المسير لمنظومات الطائرات بدون طيار على المتن الجريدة الرسمية, العدد56, 18 يوليو 2021، المادة 02.

[3] الجريدة الرسمية, العدد736, تاريخ 28/سبتمبر/2022 مرسوم بقانون اتحادي , رقم 26, سنة ,2022 بشأن تنظيم استخدام المدني للطائرات بدون طيار والأنشطة المرتبطة بها تم الاطلاع عليه على الرابط :
https://uaelegislation.gov.ae/ar/legislations/1587

الفرع الثاني: تطور استخدام الطائرات المسيرة.

تعود أولى التجارب العلمية المسجلة في مجال الطائرات بدون طيار إلى عام 1917في المملكة المتحدة، حيث تم تطوير طائرة بدون طيار على يد لورانس سيبوري، وقد شهد عام 1918أول رحلة تجريبية لهذه الطائرة، إلا أنها لم تُستخدم فعليًا في الحرب العالمية الأولى.

ومع استمرار التطوير في هذا المجال، ظهرت الطائرات الموجهة باللاسلكي في عام 1924، حيث تم استثمارها لاحقًا بشكل كبير في عمليات الاستطلاع والتجسس خلال الحرب العالمية الثانية، مما شكل نقطة تحول مهمة في مسار تطورها العسكري.

وفي عام 1960، أدى تحطم طائرة استطلاع أمريكية فوق الاتحاد السوفيتي إلى تسريع وتيرة البحث والتطوير في هذا المجال. وفي عام 1982، أثبتت الطائرات بدون طيار فعاليتها العسكرية في معركة سهل البقاع بين سوريا وإسرائيل، حيث حققت تفوقًا تقنيًا ملحوظًا في ساحة المعركة.

خلال مراحل استخدامها الأولى، كانت الطائرات المسيرة تُستخدم بشكل أساسي لأغراض جمع المعلومات الاستخباراتية وتحديد مواقع العدو، والتي كانت حيوية في توجيه الضربات الجوية وتنسيق العمليات العسكرية. ومع تطور التكنولوجيا، تم تزويد هذه الطائرات بقدرات قتالية متقدمة، مثل استخدام علامات الليزر لتحديد الأهداف بدقة، الأمر الذي مكن من توجيه القذائف الذكية بشكل فعال[1].

تُعد الولايات المتحدة من الدول الرائدة في استخدام تكنولوجيا الطائرات بدون طيار، حيث سجلت نموًا كبيرًا في أنظمتها، وانضمت إليها دول أخرى مثل أستراليا وإسرائيل في عمليات التطوير والتوسيع.

وفي سياق الاستخدام العسكري، برز دور المسيرات خلال حرب عاصفة الصحراء، حيث استُخدمت مركبات الطليعة الإسرائيلية لجمع المعلومات الاستخبارية. كما شهدت التدخلات في العراق وأفغانستان انتشارًا واسعًا للطائرات والروبوتات الجوية والبرية، التي بلغ عددها الآلاف.

ومع مرور الوقت، أصبحت هذه التكنولوجيا مدمجة في البنية العسكرية الحديثة، حيث يُشغل أكثر من نصف طياري القوات الجوية الأمريكية هذه الأنظمة عن بُعد، مما يعكس التكامل التكنولوجي المتزايد في الجيوش الحديثة.

وبحلول القرن الحادي والعشرين، توسع استخدام الطائرات بدون طيار بشكل كبير ليشمل المجال المدني، وهو ما أثار الكثير من المخاوف بشأن غياب إطار قانوني ينظم هذا الاستخدام المتزايد. وقد

[1]- أبو بكر محمد أبو الديب، **قمع انتهاكات الطائرات المسلحة بلا طيار للقانون الدولي**، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة مدينة السادات كلية الحقوق، مصر، المجلد 7، العدد 02، 2021/12/13، ص 1525-1530.

دفعت هذه المخاوف الولايات المتحدة ودول أخرى إلى سن قوانين تُقيد الاستخدام العشوائي، وفرضت ضرورة الحصول على ترخيص رسمي لاستخدامها في الأغراض التجارية[1].

وفي عام 2006، دخلت الطائرات بدون طيار الأسواق العالمية بشكل رسمي وتنوعت تطبيقاتها لتشمل مراقبة الغابات، وتوصيل البريد والطرود إلى المناطق النائية، وغيرها من الاستخدامات المدنية المهمة. ومن أبرز الأمثلة على ذلك اعتماد شركة أمازون العملاقة على هذه التقنية لتسريع عمليات التوصيل وتحسين جودة خدماتها مع تقليل التكاليف التشغيلية.

كما أثبتت الطائرات بدون طيار فعاليتها في مجالات الإنقاذ والإغاثة الناتجة عن الكوارث الطبيعية، ما عزز مكانتها كأداة حيوية في الاستجابة السريعة للأزمات.

ومن الناحية القانونية، اتخذت بعض الدول تدابير تنظيمية مهمة، ففي اليابان أصدرت قانونا في عام 2015بمنع استخدام الطائرات بدون طيار في الأماكن المزدحمة، وفرضت عقوبات على المخالفين، مع استثناء الطائرات الصغيرة الخاصة بالأطفال من هذه القيود[2].

من هنا، يتضح أن التطور المتسارع في استخدام الطائرات المسيرة، سواء في المجال العسكري أو المدني، يفرض ضرورة وضع إطار قانوني شامل يُنظّم استخدامها، بهدف الحد من سلبياتها ومواجهة المخاوف التي أثيرت بشأنها، وقد أدى هذا الاهتمام العالمي إلى تنظيم مؤتمرات دولية تهدف إلى وضع معايير وضوابط لاستخدام هذه التكنولوجيا، بالإضافة إلى الحاجة الملحة لتطوير القوانين الجوية بما يضمن تكاملها الآمن والعقلاني مع بقية الأنشطة البشرية والمجتمعية.

الفرع الثالث: خصائص الطائرات المسيرة.

الطائرات المسيرة تتمتع بمجموعة من الخصائص التي تجعلها أداة فعالة ومتعددة الاستخدامات في مجالات عديدة .

وفيما يلي عرض لأهم تلك الخصائص[3]:

- تعتمد على تقنيات استشعار كهروضوئية وأخرى بالأشعة تحت الحمراء، ما يُمكّنها من الكشف وتحديد المركبات أو الأشخاص والأشياء ذات الأهمية التكتيكية.

[1]- أبو بكر محمد أبو الديب، المرجع السابق، الصفحة ذاتها.

[2]- سارة عبد الله كمال، **التنظيم القانون لاستخدام المدني للطائرات بدون طيار**، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة قطر، 2020، ص 10-13.

[3]- Michael E. McCauley, **human system integration and automation small unmanned aerial vehicles**, naval postgraduate school, California, 2004.

- تحتوي على أنظمة طيران متطورة تشمل المحركات الكهربائية والمراوح، مما يمنحها قدرة مميزة على التحرك والطيران بكفاءة.

- تنوع أنواع الطائرات الميسرة مثل طائرة بمروحة واحدة او متعددة المراوح ومسيرات بأجنحة ثابتة فهذه الأنواع تأثر على مدة تحليقها وسرعتها.[1]

- يسهل التحكم بها عن بعد عبر أجهزة تحكم متخصصة تسمح بتنفيذ المهام بدقة وفعالية مع ضبط الارتفاع والموقع بسهولة.

- يمكنها التحليق لمسافات طويلة وعلى ارتفاعات عالية لفترات ممتدة، وذلك يعتمد على نوع الطائرة وحجمها ومكوناتها التقنية.

- تُعتبر منخفضة التكلفة وتتميز بدقة في التنفيذ بفضل تقنيات استشعار المواقع والأنظمة الموجهة، ما يقلل من الأضرار الجانبية المحتملة.

- تتوفر بأحجام متنوعة (صغيرة، متوسطة، كبيرة) ويُختار الحجم الملائم بناءً على طبيعة المهمة المطلوبة سواء للتصوير الاحترافي، الإنقاذ، أو المراقبة وأداء العمليات الخطرة.

- تنوع تطبيقاتها واستعمالها فهي تتعدى الجانب العسكري لشمل في مجالات الزراعة [2]والرعاية الصحية[3] وفي مجال البيئة [4] ومجالات أخرى عديدة، كما سوف يأتي بعد هذه الإضاءة على الخصائص الأساسية، سننتقل الآن لفهم مكونات الطائرة المسيرة بشكل معمّق وتصنيف مختلف أنواعها.

المطلب الثاني: انواع الطائرات المسيرة.

مع التطورات التكنولوجية المتسارعة، أصبحت الطائرات بدون طيار جزءًا لا يتجزأ من المشهد العملياتي في مختلف المجالات، العسكرية والمدنية على حد سواء فيثير تنوع الطائرات بدون طيار وخصائصها المختلفة تساؤلات حول الإطار القانوني الذي ينظم تصنيفها واستخدامها.

---

[1]- سبوتنيك بالعربي، **ما هي أنواع الطائرات المسيرة وأهميتها العسكرية؟**،2023/05/14، الوارد على الموقع الالكتروني https://sarabic.ae/ في 2025/04/18.

[2]- برامج رسم الخرائط باستخدام الطائرات المسيرة، **استخراج الرؤى من بيانات الطائرات المسيرة**، الوارد على الموقع الالكتروني https://www.esri.com/ar-sa/arcgis/products/arcgis-reality/platform/drone-mapping، في 2025/04/19.

[3] محمد حلمي، **استخدامات تتعدى الجانب العسكري: الطائرات المسيرة وأدوار فعالة في الزراعة والرعاية الصحية**، 24 /04/ 2023، الوارد على الموقع https://www.aljazeera.net/science/2023/4/24/ ، في 2025/04/19 .

[4] د. صبري عفيف، **تطور تقنيات الطائرات المسيرة (UAVs) وتأثيرها على الأمن والسلم الدوليين**، 2025/04/5، الوارد على الموقع https://www.alyoum8.net/posts/95466 ، في 2025/04/19.

إن تصنيف الطائرات بدون طيار ليس مجرد مسألة تقنية، بل ضرورة قانونية لضمان استخدامها الآمن والمسؤول وتوضيح مسؤوليات والتزامات مشغليها.

وسنتناول هذا الجانب بالتفصيل من خلال نقطتين رئيسيتين :أنواع الطائرات وآليات التحكم فيها.

الفرع الأول: التصنيف التقني الطائرات المسيرة.

أثبت استخدام الطائرات بدون طيار قدراتها وكفاءاتها بشكل فريد للقيام بمهام غير تقليدية في هذا السياق، هل نكتفي بامتلاك الطائرات لاتخاذ قرارات بسيطة، أم نهدف إلى الوصول لتحقيق الاستقلالية عن الإنسان (بوظائفها) في تنفيذ تلك القرارات والأوامر من هنا سنتناول أولًا الآلية الأولى، آلية التحكم الذاتي، ثم آلية التحكم عن بعد، وأخيرًا آلية التحكم عن بعد بالطائرات بدون طيار المبرمجة مسبقًا.

اولا: الية التحكم عن بعد.

تُعد تقنية التحكم عن بُعد واحدة من أقدم وأبسط طرق تشغيل الطائرات بدون طيار وهي واحدة من أسرع مجالات التكنولوجيا تطوراً، وهي الخيار الأول للعديد من التطبيقات الأساسية للطائرات بدون طيار، حيث يتم إجراء الأبحاث باستمرار لتحسين أدائها وتوسيع نطاق تطبيقاتها. [1]

تعتمد الفكرة الأساسية على الاتصالات اللاسلكية بين وحدة التحكم على الأرض والطائرة، حيث يقوم المستخدم بإصدار الأوامر المتعلقة بتحركات الطائرة من خلال وحدة التحكم، مثل توجيه الطائرة في اتجاه معين، أو تغيير الارتفاع أو تعديل السرعة، ويتم ذلك عبر ترددات الراديو التي تحوّل الأوامر إلى إشارات رقمية مشفّرة، والتي تنتقل عبر الموجات الكهرومغناطيسية وتنتقل عبر الهواء حتى تصل إلى الطائرة، يتم تحويل الإشارة المستقبلة إلى أوامر يمكن تنفيذها داخل نظام التحكم في الطائرة، مما يضمن استجابة فورية ودقيقة للأوامر ويمنح المستخدم تحكمًا كاملاً في الطائرة لمسافات طويلة

ولكن، على الرغم من هذه المزايا، هناك مشاكل في أنظمة التحكم عن بُعد، قد تتداخل الإشارات اللاسلكية المستخدمة مع الإشارات الصادرة من مصادر أخرى، مما يؤدي إلى عدم اتباع المسارات أو التنفيذ غير الصحيح للمهام أو فقدان السيطرة الكاملة.

ثانيا: الية البرمجة المسبقة.

تُعد البرمجة المسبقة خطوة متقدمة في مجال تشغيل أنظمة الطائرات ذاتية التحكم، حيث تعتمد على توفير بيانات محددة مسبقًا تتعلق بمسار الطيران وظروفه، يتم ذلك من خلال تقنيات معقدة تعتمد على

- [1]طارق الراوي، **الطائرات المسيرة الطائرات بدون طيار**، دراسة لتحصيل دبلوم نظم الحاسوب، العراق, 2015/05/18, ص44.

تحليل البيانات واتخاذ القرارات بناءً على برامج تشيل المستغلين من الأرض المُصممة خصيصًا لهذا الغرض، دون تدخل مباشر ما يجعلها خيارا مثاليا لأداء مهام يتطلب الدقة والاستقلالية العالية مثل الطائرات العسكرية وطائرات الاستطلاع وحتى الطائرات المستخدمة في الأغراض التجارية.[1]

ثالثا: الالية التحكم الذاتي للطائرات المسيرة

هذه الألية تتيح للطائرات القدرة على اتخاذ قراراتها وتحديد أهدافها والقيام بالإقلاع والهبوط واتمام مهامها دون تدخل بشري، بسبب دمج الذكاء الاصطناعي مع الطائرات المسيرة.

رابعا: التعلم الالي:

يقوم هذا المنهج على تطوير إطار عمل متكامل لاتخاذ القرارات، من خلال استخدام تقنية التعلم العميق (Deep Reinforcement Learning - DRL) بحيث تتمكن كل طائرة مسيرة من تطوير "سياسة محلية" خاصة بها بناءً على مراقبتها لبيئتها المحيطة مثل التغيرات في التضاريس أو مستوى توفير الموارد واستقبالها للرسائل من الطائرات المجاور.

يهدف هذا الأسلوب إلى تعزيز التعاون بين الطائرات المسيرة لتوليد مسارات متعددة ذات كفاءة عالية كما يسهم بشكل فعال في تقليل الموارد المطلوبة لإتمام العمليات .

وبفضل قدرتها على التعلم الديناميكي من بيئتها، تصبح الطائرات قادرة على تعديل سلوكها بشكل مستقل، ولا يقتصر هذا المنهج على تحسين أداء الطائرات الفردية، بل يعمل أيضًا على تحسين أداء النظام ككل.

الفرع الثاني: التصنيف المادي للطائرات المسيرة.

تُعد الطائرات بدون طيار من أبرز التقنيات الحديثة التي أحدثت ثورة في العديد من القطاعات، حيث تتميز بقدرتها على الطيران دون الحاجة إلى تحكم بشري، يجعلها أداة فعالة في مجموعة متنوعة من التطبيقات .

وقد تطورت الطائرات بدون طيار بشكل كبير، بدءاً من النماذج البسيطة التي يستخدمها الهواة إلى الطائرات المتطورة المستخدمة في المهام الاحترافية .

واعتماداً على الغرض منها، يمكن تقسيم الطائرات بدون طيار إلى فئتين رئيسيتين :الطائرات المدنية، والطائرات العسكرية مع ابراز الاثار المترتبة على استخدام كل نوع.

[1]- طارق الراوي، المرجع السابق، ص44.

أولا: الطائرات المسيرة المدنية.

شهدت الطائرات بدون طيار تطورًا بارزًا جعلها أداة ضرورية في العديد من المجالات المدنية حيث تستخدم على سبيل المثال في: [1]

- الأبحاث العلمية وتقنيات الاستشعار عن بعد، فضلًا عن تصميم نماذج مبتكرة تلبي احتياجات الاتصالات وتدعم التطورات التقنية المختلفة في مجالات متعددة .
- مراقبة الطرق السريعة وتنظيم حركة المرور وصولًا إلى دورها الكبير في عمليات الإنقاذ .
- مراقبة الحدود البرية والجوية والبحرية، ولعبت دورًا بارزًا في مكافحة الأنشطة غير القانونية، مثل تهريب المخدرات والهجرة غير المشروعة .
- فحص الهياكل الهندسية الكبرى كالأنفاق والجسور والسدود، بالإضافة إلى رصد خطوط الأنابيب والكابلات ذات الجهد العالي. وفي مجال الزراعة، باتت أداة فعالة لرش المبيدات، مما يُساهم في تحسين كفاءة العمليات الزراعية .
- مكافحة الحرائق، فتلعب الطائرات بدون طيار دورًا محوريًا في تحديد مصادر النيران ومتابعة انتشارها لتقليل الخسائر الناجمة عنها .
- وفي القطاع التجاري، فقد أعلنت شركات عالمية عن مشاريع لتوظيف هذه التقنية في توصيل الطرود البريدية، وهو ما يمثل نقلة نوعية في خدمات النقل واللوجستيات
- إيصال مساعدات إنسانية.

وعلى الصعيد الدولي في السياق التاريخي، تطورت تكنولوجيا الطائرات بدون طيار بشكل ملحوظ، خصوصًا في دول مثل الصين، التي نجحت في تطوير نماذج متقدمة للاستطلاع التكتيكي والاستراتيجي، بعض هذه النماذج تتميز بمدى بعيد وقدرة على البقاء في الجو لفترات طويلة لتنفيذ مهام متعددة .

كما شهدت التشريعات العالمية اهتمامًا متزايدًا بتنظيم استخدام الطائرات بدون طيار للأغراض المدنية، سواءً كانت للأنشطة الحكومية أو التجارية أو حتى الترفيهية، مما يدل على أهمية هذه التقنية المتنامية وتأثيرها الكبير على حياتنا اليومية ومستقبلنا.

[1]- صالح احمد اللهيبي وعبد الله سعيد عبد الله الوالي، **المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات بدون طيار**، مجلة الدراسات العليا والبحث العلمي، جامعة الشارقة كلية الحقوق،2020/2019، ص11-12-13.

تسهل الطائرات بدون طيار تنفيذ المهمات الخطرة مع إنقاذ الأرواح، خاصة في عمليات البحث والإنقاذ في المناطق الوعرة أو في المناطق المتضررة من الكوارث الطبيعية بالإضافة إلى ذلك، توفر الطائرات المدنية بدون طيار حلاً فعالاً من حيث التكلفة من حيث الشراء والصيانة واستخدام الوقود، مما يجعلها جذابة للمنظمات الإنسانية التي تسعى إلى تقديم المساعدة بموارد محدودة وتستخدم منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو) الطائرات بدون طيار لإيصال المساعدات الإنسانية خلال مثل هذه الأزمات على سبيل المثال، بعد الفيضانات والزلازل، تستخدم الفاو الطائرات بدون طيار لتقييم الأضرار الزراعية وتحديد المناطق التي تحتاج إلى مساعدة فورية ونقل الأغذية والأدوية إلى المناطق التي يصعب الوصول إليها. [1]

ثانيا: الطائرات المسيرة العسكرية

أما فيما يتعلق بالطائرات المسيرة العسكرية، فهي تُشكل اليوم عنصرًا حاسمًا في التوازن العسكري والمنافسة بين الدول[2]، فنظرًا لكفاءتها وفعاليتها التي أثبتتها في ميدان القتال، أصبحت الكثير من الدول تتسابق للحصول عليها ودمجها في استراتيجياتها الدفاعية، اذ أصبح تصنيع وبيع الطائرات العسكرية كسلاح نشاطًا تجاريًا مزدهرًا لدى عدد من الدول .

حيث تُستخدم هذه الطائرات المسيرة ذات الطابع العسكري على نطاق واسع في مجالات المراقبة والاستطلاع وتحديد الأهداف بدقة واستهدافها باستخدام القنابل والأسلحة المتطورة حيث تُسهّل جمع البيانات الحيوية اللازمة لاتخاذ القرارات الاستراتيجية كما تُعد هذه الطائرات عاملاً أساسيًا في مكافحة الإرهاب والتمرد، مما يجعلها أداة لا غنى عنها ليس فقط في عمليات الدفاع والحرب ولكن أيضًا في الحفاظ على الأمن والاستقرار على المستويات الوطنية والدولية

وتُظهِر الطائرات العسكرية بدون طيار التزامًا بالقانون الدولي الإنساني، بهدف حماية المدنيين والحد من الخسائر البشرية والمادية مقارنة بالطائرات التقليدية واستجابةً للتحديات التي تفرضها هذه التكنولوجيا،

---

[1]- *WFP Drones, **World Food Programme***.2017. UN World Food Programme (WFP), Retrieved at https://www.wfp.org/wfp-drones, on 10/03/2025.

[2]سارة عبد الله كمال، **التنظيم القانوني لاستخدام المدني للطائرات بدون طيار**، الرسالة للحصول على شهادة الماجستير، كلية القانون، جامعة القطر، 2020. ص14-15.

- راجع: يمكن الاطلاع على مزيد من المعلومات حول عمل المنظمة في هذا المجال على موقعها الرسمي على الإنترنت: https://www.fao.org/home/ar

تم إطلاق برنامج مكافحة الإرهاب العالمي بشأن الطائرات بدون طيار والأنظمة التي يتم تشغيلها عن بُعد في عام 2021 كجزء من المبادرات العالمية. [1]

ويسعى هذا البرنامج إلى دعم الدول الأعضاء في معالجة المخاطر التي تشكلها الطائرات بدون طيار والتي قد يستغلها الإرهابيون لشن هجمات، ويسلط برنامج AROS الضوء على النشر الأخلاقي للطائرات بدون طيار للتطبيقات غير القاتلة التي تتوافق مع حقوق الإنسان، مع مساعدة الدول أيضًا في مواجهة هذه التهديدات من خلال بناء القدرات وتعزيز الوعي.

ومن نماذج الطائرات المستخدمة في الأغراض العسكرية نشير:

أ -MQ-9 Reaper

وهي طائرة أمريكية، مرنة في تشغيلها تستخدم كأداة تحتوي على أجهزة استشعار وكاميرات مراقبة تُستخدم كأداة لجمع المعلومات الاستخباراتية [2]، من مهامها:

تنفيذ الضربات وتحديد الأهداف الديناميكية بدقة عالية.

التنسيق والاستطلاع والدعم الجوي والبحث والإنقاذ في القتال.

ب -وانغ لونغ wing loong

وهي طائرة صينية سريعة الارتفاع [3]وطويلة المدى ومن مهامها:

---

[1]- UN Office of Counter-Terrorism Deputy-Under-Secretary-General Raffi Gregorian's remarks during UNOCT CT ,side event on Commercial Unmanned Aircraft Systems in Counter-Terrorism Contexts Week, 29 June 2021, retrieved on https://www.un.org/counterterrorism/autonomous-and-remotely-operated-systems in 11/03/2025.

[2] - MQ-9 Reaper ,2021, retrieved on : https://www.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/104470/mq-9-reaper/ in 2025/1/2

-معلومات عن الطائرة MQ-9 Reaper :جمع معلومات الاستخباراتية القدرة على البقاء جواً لفترات طويلة تصل إلى 14 ساعة متواصلة ودقة الضربات وتحديد الأهداف المرونة في تشغيلهاو تحدد بدقة أهدافا لاستخدام الذخائر الموجهة بالليزر ويمكن أن تحتوي خزان الوقود الخارجي على 4000 رطل من الوقود وتسليحها بمزيج من الصواريخ -AGM HELLFIRE 114وتبلغ سرعتها القصوى 240 عقدة في الثانية حيث تحتوي على أجهزة استشعار وكاميرات مراقبة وقد أثبتت قدراتها أنها مؤهلة بشكل فريد للقيام بعمليات حرب غير تقليدية لدعم أهداف القائد المقاتل.

[3] Chengdu Aircraft Design And Research Institute (CAIG). AVIC Wing Loong I Drone (Medium-Altitude Long-Endurance UAV). In *Military Drones*, 2008, retrieved on https://www.militarydrones.org.cn/wing-loong-uav-drone-china-price-manufacturer-p00092p1.html in 2025/02/04.

الاستطلاع والمراقبة والهجوم البري والدعم الناري بالإضافة مكافحة المخدرات والتهريب، كما يستخدم للأغراض مدنية مثل الأبحاث المدنية والعالمية وحماية البيئة.

ومنه على ضوء ما تطرقنا له شهدت هذه تقنية الطائرات المسيرة تحول من أدوات البسيطة الى أداة تقنية متنوعة ومتعددة الخدمات في مختلف مجالات المدنية والعسكرية حيث اثبتت أهميتها وكفأتها وأصبحت تشكل جزء أساسي في الحياة مما تتطلب ضرورة تحقيق موازنة بين الامن والابتكار.

الفرع الثالث: الفرق بين الطائرة المسيرة والمصطلحات الأخرى.

لفهم الفرق بين المصطلحات خاصتا بعد بروز الطائرات المسيرة التي شهدت استخداما واسع سنتطرق في شرحنا الموالي لفك اللبس بين المصطلحات المشابهة للطائرات المسيرة

أولا: الطائرات المأهولة.

تعتبر الطائرة المأهولة من الطيارات التقليدية وهي مركبة جوية يشترط ان يكون طيار على متنها[1] أي مشغلها بشري ووجوب وجود طاقم بشري يتحكم بمسارها واتخاذ القرارات الإقلاع والهبوط وجميع توجهاتها وعادتا ما تستخدم في نقل الركاب والنقل وغيرها.

ثانيا: الطائرات الغير مأهولة.

هذا النوع من الطائرات هو أحد مظاهر التطور التكنولوجي الحديث مما أدى لظهور هذا النوع واطلق عليها اسم الطائرات بدون طيار او الطائرة المسيرة وهي روبوت طائر يتم التحكم فيه عن بعد او يطير ذاتيا باستخدام برمجة مسبقة تعمل بأجهزة استشعار وتحديد الموقع عبر GPC [2] او حتى يمكن اطلاق عليها مصطلح الدرونز كلاهما يتم التحكم بها عن بعد ولكن الفرق يكون من حيث سياق استخدامها فتستخدم "الطائرة المسيرة في المناقشات الرسمية مثل وثائق منظمة الإيكاو العمليات العسكرية والمراقبة

[1] Raptor Maps. (n.d.). *Introduction to manned aircraft* [Translated version]. Raptor Maps **Retrieved on** https://raptormaps-com.translate.goog/solar-tech-docs/introduction-to-manned_aircraft?xtrsl=en&xtrtl =ar&xtrhl=ar&xtrpto=rq 26/05/2025. and the reference ،TechTarget. *Drone*. TechTarget IoT Agenda. [Online]. Retrieved on https://wwwtechtargetcom.translate.goog/iotagenda/definition/drone?xtrsl=en&xtrtl=ar&xtrhl=ar&xtrpto=tc in 25/05/2025.

[2]- American Civil Liberties Union (ACLU). (2021, March 4). *Drones vs. UAVs:* ACLU *behind the name* Retrieved on https://www.aclu.org/news/national-security/drones-vs-uavs-whats-behind-name?utm_source=chatgpt.com in 05/25/2025.

فتكون مزودة بجهاز استشعار وغيرها الأنظمة الأكثر تعقيدا، أما طائرة الدرون فيتم استخدامها بشكل أكبر في المجالات المدنية مثل التصوير الجوي أو للترقية في الإعلام والتكنولوجيا. [1]

[1] - *كل ما يجب معرفته عن طائرة درون واستخداماتها في السعودية*، بيوت السعودية، الوارد على الموقع: ، الموقع: https://www.bayut.sa/blog/مقتطفات/طائرة-درون/ في 2025/05/25.

المبحث الثاني: الضوابط القانونية لِإستخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام.

مع التطور السريع في تكنلوجيا الطائرات المسيرة زادت استعمالاتها في العديد من الميادين المدنية والعسكرية، مما أثار تساؤلات حول وجود إطار قانوني ينظم استعمالها في المجالين المدني والعسكري. وعليه وجب التطرق الى أي حد يسمح القانون الدولي لِإستعمال هذا النوع من الطائرات (المطلب الأول) ومتى يفرض قيودا عليها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الجوانب القانونية للطائرات المسيرة في إطار قواعد القانون الدولي لطيران المدني.

تأسست منظمة الطيران المدني الدولي (international civil aviation organization) والمعروفة ب الإيكاو سنة 1944 بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي والتي تعرف باسم اتفاقية شيكاغو 1944 تهدف الى تنظيم الطيران المدني بطريقة امنة ومنظمة وتعزز التعاون الدولي في هذا المجال فأصبحت الإطار القانوني الأساسي لتنظيم الطيران الدولي الى غاية يومنا هذا[1].

على اعتبار الطائرات المسيرة من تكنولوجيا الحديثة التي أثارت جدلا قانونيا كون معظم التشريعات القانونية كانت سابقة لها الا ان هذا لا يغير حقيقة انها تخضع لأنظمة قانونية دولية ، فباعتبارها " طائرة " حتى ولو كانت بدون طيار فهي تخضع بهذا الوصف الى ضمن معنى الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو الذي يضع الطائرات الموجهة عن بعد ضمن نطاق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ونظام اتفاقية وارسو 1929 فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي المرتبطة بالركاب وأمتعتهم، وكذلك البضائع، وضمن نطاق نظام اتفاقية روما 1952 فيما يتعلق بمسؤولية المشغل عن الضرر للأطراف الثلاثة على سطح الأرض الذي تسببه الطائرات[2].

الفرع الأول: الضوابط القانونية المتعلقة بالطائرة وفق قواعد القانون الدولي للطيران المدني.

عقد مؤتمر شيكاغو في ظل الحرب العالمية الثانية حيث كانت الدول تسعى الى وضع إطار قانوني دولي ينظم الطيران المدني بعد انتهاء الحرب، شارك في المؤتمر 54 دولة، وبالرغم من مواجهة المؤتمر لعدة تحديات بسبب الاختلافات بين الدول حول قضايا مثل حقوق المرور الجوي والسيادة على الجو، الا ان أسفر المؤتمر عن توقيع اتفاقية شيكاغو سنة 1944 والتي وضعت الأسس القانونية للطيران المدني وأنشأت منظمة الطيران المدني الدولي. تضم الاتفاقية أكثر من 190 دولة عضو، ولها 19ملحقا فنيا،

[1]-منظمة الطيران المدني الدولي، "عن الايكاو". الوارد على الموقع: https://www.icao.int/about-icao/Pages/AR/default.aspx ، في 2025/05/04.

[2] - أنظر: **النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد**، اللجنة القانونية – الدورة السادسة و الثلاثون، مونتيرال، 2015/11/30 – 2015/12/03، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة: LC/36-WP/2-4 البند 1-5.

تهدف الى ضمان سلامة الطيران المدني الدولي، احترام السيادة، تعزيز التعاون الدولي وتطوير الطيران المدني بطريقة آمنة. نصت هذه الاتفاقية على مجموعة من المبادئ والضوابط أهمها سيادة الدول على مجالها الجوي ومنع الاستخدام العسكري للطيران المدني[1].

حسب ما جاء في المادة الأُولى من الاتفاقية فإن: " تتمتع كل دولة متعاقدة بالسيادة الكاملة على المجال الجوي فوق إقليمها." [2] أي أن الدول لها الحق الكامل في التحكم في مجالها الجوي كتنظيم حركة الطيران واصدار القوانين واللوائح، وعلى إثر هذه المادة التي ترسي المبدأ العام لسيادة الدولة ينبغي مراعاة المادة 8 من نفس الاتفاقية التي تنص على: " لا يجوز لأي طائرة قادرة على الطيران بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقا لشروط الترخيص، وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية." يعتبر نص هذه المادة متكاملا اذ يؤكد على تكريس مبدأ السيادة الكاملة للدولة في مجالها الجوي اتباعا لما جاء به نص المادة الأولى كما ان جميع الطائرات بدون طيار سواء كانت موجهة عن بعد او مستقلة تماما بحركتها الذاتية او تدار بناء على برمجيات او توليفات من محطة أرضية، تخضع لأحكام هذه المادة. بالإضافة الى أنه لم يترك أي لبس حول متطلبات تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، ويعتبر هذا تطوراً يشهد له في تنظيم استخدام الطائرات الموجة عن بعد، إلا أنه وفي مطلق الأحوال يجب ألا تشكل الطائرات بدون طيار مثلها مثل الطائرات المأهولة خطراً على الأشخاص والممتلكات والمركبات والسفن. [3]

بالإضافة الى ان الدليل الارشادي حول أنظمة الطائرات المسيرة والذي يعتبر وثيقة قانونية رسمية صادرة عن منظمة الايكاو سنة 2016، التي تهدف الى مساعدة الدول على ادماج نظم الطائرات الموجهة عن بعد في الفضاء الجوي الوطني والعالمي بطريقة آمنة ومتوافقة مع القواعد الدولية للطيران

[1]- د طاهر شوقي مؤمن، **النظام القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز les drones "**، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، المجلد 58، العدد 2، 2016، الصفحة 321.

[2]- اتفاقية الطيران المدني الدولي الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي.

[3]- عماد الدين أحمد عبد الحي، **التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO**، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، مجلد 59، العدد 2، 2017، الصفحة 754.

المدني، أكد هذا الدليل[1] على المادة 8 من اتفاقية شيكاغو 1944 مشددا على ضرورة احترام هذا المبدأ السيادي في جميع عمليات تشغيل الطائرات المسيرة وذلك حسب المادة الأولى الفقرة الثانية[2].

نصت المادة 6 من اتفاقية شيكاغو 1944 على:" لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله، إلا بإذن خاص أو ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الأذن أو الترخيص." أي أن الرحلات الجوية المنتظمة تتطلب موافقة وترخيص مسبق من الدول التي تعبر أو تحط في إقليمها، وتشترط الترخيص من خلال اتفاق ثنائي تتبادل بموجبه الدول حقوق الحركة الجوية[3]، وهو ما يؤكد على سيادة الدول على إقليمها الجوي.

اما في الواقع فقد ألحق الاستخدام العشوائي العديد من الاضرار في العديد من الدول نذكر منها إغلاق مدارج مطار جاتويك في المملكة المتحدة عام 2018 لمدة 33 ساعة بسبب استمرار مشاهدة طائرتين مسيرتين فوق غلافه الجوي خوفا على سلامة الركاب من اصطدام الطائرة التقليدية بالطائرة المسيرة مما أدى الى إلغاء أكثر من 1000 رحلة وخسارة شركات الطيران ل 50 مليون جنيه إسترليني، وخسارة المطار ل 1.4 مليون جنيه إسترليني[4].

أيضا في سنة 2019 عطلت الحركة في مطار نيويورك لرصد طائرة مسيرة قرب المطار[5]. وعلى إثر ذلك قامت العديد من الدول بإلزامية تسجيل جميع الطائرات بدون طيار ووضع شروط خاصة لترخيصها وتحديد ضوابط تشغيلها، ومن بين الدول فرنسا التي أعلنت التسجيل الاجباري للطائرات المسيرة في المادة 2/5 من القرار الصادر في 18 ديسمبر 2015 والمتعلق بتصميم الطائرات المسيرة المدنية يجب على كل طائرة تطير بدون طيار الحصول على ترخيص بموجب القرار وتقديم المستندات مع طلب تحت شكل رقمي، وتتولى وزارة الطيران المدني إعطاء الموافقة على الترخيص لمدة سنة على

---

[1]- يعد دليل manual on remotely piloted aircraft systems الذي أصدرته المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 2015 اول وثيقة تقنية وتنظيمية متكاملة تعالج الجوانب القانونية والتشغيلية والإدارية لاستخدام الطائرات بدون طيار.

[2]- المنظمة الدولية للطيران المدني، **الدليل الارشادي حول أنظمة الطائرات المشغلة عن بعد 2016**، الوثيقة 10019، الطبعة الأولى، مونتريال 2015، الفصل الأول، المادة 01 الفقرة 02. ص 25.

[3]- عبد القادر محمود محمد الاقرع، **النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الاشارة الى دورها في الحرب الاسرائيلية على غزة**، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، المجلد 10 العدد 3، 2024، ص 534.

[4]- عربي نيوز bbc، **حادث الطائرات بدون طيار في لندن: القبض على اثنين مشتبه بهما في محيط مطار غاتويك**، 2024/12/22. الوارد على الموقع https://www.bbc.com/arabic/world-46658883 في 2025/06/02

[5]- مدونة ديدرون، **حوادث الطائرات بدون طيار في مطار جاتويك: الحاجة إلى تكنولوجيا أمان الطائرات بدون طيار في المطار**، 2025/02/06. الوارد على الموقع https://ar.dedrone.com/blog/gatwick-airport-drone-incident-shut-down-from-deliberate-drone- . في 2025/06/02

الأقل بالشروط المحددة في القرار تحت التحفظ بضمان سلامة الأشخاص ومطابقة الشروط الفنية التي تحددها وزارة الطيران المدني وفق ما جاء بالمادة السابعة من نفس القرار[1]، كما أن هذه الشروط لا تختلف كثيرا من دولة الى أخرى.

بالإضافة الى مجموعة من المواد التي تشمل كل من الطائرات التقليدية والمسيرة بحيث تنطبق عليهما بالقدر نفسه ذلك على اعتبار الطائرات المسيرة طائرات بالمعنى القانوني، فحسب ما نصت عليه المادة 12 فإن الطائرات ملزمة باتباع قواعد الطيران الدولية والمحلية، كما وتحمل علم جنسية الدولة المسجلة فيها المطلوبة بموجب المادة 20 من الاتفاقية، كما تحمل الوثائق والمستندات التي تقتضيها المادة 29 من الاتفاقية، وأن تكون حائزة على شهادة صلاحية الطيران صادرة ومعتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة حسب النص 31.[2]

وفي هذا السياق نصت المادة 4 الفقرة 3 من الدليل 2016 على المبادئ المنظمة " Governing Principles" والتي تضمنت مجموعة من المبادئ الأساسية المنظمة من بينها: تسجيل وحدة الطائرة نفسها في السجل الوطني للطائرات، يجب ان تحمل الطائرات المسيرة شهادة صلاحية الطيران الصادرة عن دولة التسجيل تشمل جميع مكونات النظام، عدم تحكم كل محطة تحكم عن بعد بأكثر من طائرة واحدة في وقت واحد[3].

بالإضافة الى نص المادة 5 من الدليل 2016 التي اكدت على ان الطائرات المسيرة تخضع لنص المادة 20 من اتفاقية شيكاغو 1949، ونظرا لحجم الطائرة المسيرة جاءت الفقرة الثانية من المادة الخامسة تفرض فيها على الدول تحديد الموقع المناسب لتركيب لوحة التعريف عند تسجيل الطائرة وتشترط ان يكون بارزا وملصقا بشكل واضح على الجزء الخارجي للطائرة[4].

الفرع الثاني: الضوابط القانونية المتعلقة بالطيار الموجه للطائرات عن بعد.

بحسب ما جاء في المادة 32 من اتفاقية شيكاغو 1949 التي نصت على: " يجب على ان يكون لدى كل طيار وكل فرد اخر من افراد طاقم الطائرة شهادة كفاءة او ترخيص صادر او معتمد من الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها، وان تكون هذه الشهادات او التراخيص صالحة وفقا للشروط التي حددتها تلك

[1]- Art. 12 du Arrêté du 17 Décembre 2015, reltif á la conception des aéronefs civiler qui circulent sans personne á bord, aux conditions de leur employ aux capacités des personnes qui les utilisent.نقلا عن: طاهر شوقي مؤمن، المرجع السابق

[2]- عبد القادر محمود محمد الاقرع، المرجع السابق، ص534.

[3]- منظمة الدولية للطيران المدني، **دليل الارشادي حول أنظمة الطيران المشغلة عن بعد 2016**، المرجع السابق، ص 43.

[4]- المرجع نفسه، ص 52.

الدولة." وباعتبار ان الموجه للطائرات المسيرة ليس طيارا بالمفهوم التقليدي فقد فسرت هذه المادة بأن الطيارين التقليديين ليس لديهم الكفاءات اللازمة لتغطية كافة عمليات ونظم الطائرات الموجهة عن بعد فقد تمت المبادرة من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي إلى تعديل الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو1949[1]، حيث تمت العديد من التعديلات فيما يتعلق بهذا الملحق ومن أهمها التعديل سنة 2016 الذي تناول تغيرات في تراخيص الطيارين حيث تم إضافة متطلبات ترخيصهم ووضع معايير للتدريب على تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد، كما أضاف الفحص الطبي كضمان للياقة الطيارين . اما تعديل 2020 فقد عدل كل ما يخص الطائرات ذاتية القيادة بحيث تم ادخال قواعد التدريبات التي يخضع لها الطيارين بما في ذلك إدارة حالات الطوارئ التي قد تكون مشكلة في هذا النوع من الطائرات (كانقطاع الاتصال وتجنب التصادم مع الطائرات المأهولة) وتعليمهم التقنيات الحديثة كنظام تجنب التصادم sense and avoid والتحكم الالي UAS autonomous[2].

أما بخصوص الاعتراف بالتراخيص فقد نصت المادة 33 من اتفاقية شيكاغو على:" يتم الاعتراف بشهادات الاهلية والتراخيص الصادرة والمعتمدة من قبل الدول المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، من قبل الدول المتعاقدة الأخرى، بشرط أن تكون متطلبات الإصدار او الاعتماد معادلة أو تفوق الحدود الدنيا التي تحددها الاتفاقية." يفهم من هذه المادة ان الدول الأعضاء في الاتفاقية ملتزمة بالاعتراف بالشهادات والتراخيص التي تصدر من الدولة التي تسجل الطائرة، يشمل هذا الاعتراف كل من أهلية الطيارين وشهادات تسجيل الطائرات بالإضافة الى تراخيص تشغيلها، بحيث الاعتراف مقرون بشرط ان تكون الشهادات والاهلية تدخل ضمن الحدود الدنيا التي تتضمنها الاتفاقية وملاحقها أي إذا كانت أقل لا يتم الاعتراف بها من قبل الدول الأخرى.

اما في الدليل الارشادي حول أنظمة الطيران المشغلة عن بعد 2016، فقد نص الفصل 8 على كيفية تدريب الطيارين عن بعد، الكفاءات التي يجب ان تتوفر في الطيار، والتراخيص. ومن اهم النقاط الذي جاء بها:

- تصدر رخصة طيار الطائرات المسيرة عن سلطة الدولة التي توجد بها محطة التحكم عن بعد حتى ولو كانت مؤقتة.
- لا يسمح بالعمل كطيار القائد عن بعد او كمساعد له بدون رخصة طيار عن بعد مناسبة.
- على مراقبي الطائرة المسيرة اجتياز تدريب الكفاءة والتدريب الليلي قبل أداء مهامهم.
- يجب دمج التدريب على الأداء البشري ضمن منهجية التدريب.

[1]- عماد الدين أحمد عبد الحي، المرجع السابق، ص 755.
[2] - انظر المواد من 2 الى 53 الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو1949 تعديل 2020.

- الزامية حمل الطيار عن بعد لتقييم طبي ساري المفعول، رخصة طيار عن بعد، دليل كفاءة لمراقب لرخصة طيار عن بعد، خبرة حديثة موثقة، شهادة كفاءة لغوية.
- يجب ان يجتاز الطيار لاختبارات نظرية وتطبيقية يثبت فيها كفاءته في المناورات، حالات الطوارئ، الحوادث، التواصل، والتعديل اثناء الطيران.[1]

المطلب الثاني: الجوانب القانونية لاستخدام الطائرات المسيرة في ظل القانون الدولي وأحكامه

أحدثت الطائرات المسيرة تحولا عميقا في حياة المدنيين، وطبيعة النزاعات المسلحة، وحتى في أساليب المراقبة، مما زاد من اقبال الدول على اقتنائها واستخدامها سواء في حالة السلم او الحرب لاسيما في حالات تنفيذ عمليات عن بعد وعدم تعريض أرواح المجندين للخطر.

وعلى اعتبار انها أداة تستعمل كسلاح في النزاعات المسلحة او في حالة السلم، فيجب ان تخضع لقواعد القانون الدولي، لاسيما المبادئ الأساسية الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، والحقوق التي تتعلق باستعمالها وقت السلم وكذا القواعد التي تحكمها وقت النزاعات المسلحة، نذكر من أهمها:

الفرع الأول: استخدام الطائرات المسيرة الواردة في ظل مبادئ القانون الدولي العام.

يعد ميثاق الأمم المتحدة 1954 الصك الدولي التأسيسي لمنظمة الأمم المتحدة، وأحد أهم الوثائق القانونية الدولية فهو ينظم مبادئ القانون الدولي والذي يدعو للحفاظ على السلم والامن الدوليين وحماية حقوق الانسان وكذا احترام سيادة الدول. وعرفه الدكتور محمد طلعت الغنيمي على انه "وثيقة تأسيسية لتنظيم العلاقات الدولية، وهو يتضمن المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الجماعة الدولية."[2].

ولما كانت الطائرات المسيرة أحد اهم التقنيات التكنولوجية المؤثرة على الامن والسيادة الوطنية للدول، وعلاقتها ببعضها البعض سواء كأداة عسكرية او وسيلة نفوذ سياسي، فهي بالتالي تخضع لمبادئ القانون الدولي المكرسة في الميثاق الاممي. يشكل كل من مبدأ السيادة، مبدأ حظر استخدام القوة ومبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدولة مثلثا قانونيا أساسيا في النظام الدولي الحديث، وتم ترسيخها في ميثاق الأمم المتحدة لما لها من أهمية في القضايا المعاصرة لاسيما موضوع الطائرات المسيرة.

[1]- راجع: المنظمة الدولية للطيران المدني، **دليل الارشادي حول أنظمة الطيران المشغلة عن بعد 2016**، المرجع السابق، الفصل الثامن، ص 72-83.

[2] - محمد طلعت الغنيمي، **القانون الدولي العام: النظرية العامة للحقوق والالتزامات الدولية**، دار النهضة العربية، القاهرة –مصر-، الطبعة الأولى، 1970، ص 205-208.

أولا: مبدأ السيادة الوطنية.

نصت المادة 2 الفقرة الأولى من ميثاق الأمم المتحدة على: " المنظمة تقوم على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها."، ويعني ذلك ان لكل دولة الحق الحصري في السيطرة على أراضيها ومجالها الجوي والبحري في إطار المجتمع الدولي دون تمييز. تعتبر السيادة الصفة القانونية التي تملكها الدولة وتمكنها من ممارسة السلطة العليا والمطلقة داخل حدود اقليمها واتخاذ قراراتها باستقلالية تامة دون الخضوع لأي سلطة أجنبية[1]. وفي سياق الطائرات المسيرة فيجب عليها الخضوع لهذا المبدأ خاصة عند استعمالها لأغراض عسكرية او استخباراتية، كون دخولها لمجال جوي لدولة أخرى دون اذنها يعد انتهاكا مباشرا لسيادة الدولة.

اما في حالة ما تعرضت الدولة لاعتداء مسلح يجوز لها ان تتخذ إجراءات مضادة للدفاع عن نفسها وهذا ما ورد في نص المادة 51 من الميثاق الاممي. يتضمن نص المادة 51 الوارد في نص الميثاق الدفاع الشرعي الذي يمكن استعمال الطائرات بدون طيار فيه بحيث يكون الدفاع متناسبا ومحدودا برد فعل مباشر على الهجوم المسلح. اما بخصوص أي استخدام اخر للطائرات المسيرة غير متعلق بالدفاع الشرعي يدخل ضمن اختصاصات الفصل السابع من الميثاق بحيث يتطلب تفويضا من مجلس الامن بحسب ما جاء في المادتين 39 و42.

ولكن ما نلاحظه ان اغلب استعمالات الطائرات المسيرة في المجال الجوي لدولة أخرى يكون بهدف مكافحة الإرهاب[2]، بحيث ان الأصل في القانون الدولي ان تقوم كل دولة بمكافحة الجماعات الإرهابية الإرهابية المسلحة داخل حدود اقليمها، باستثناء موافقة دولة لمكافحة دولة أخرى للإرهاب في اقليمها[3]. تؤدي موافقة دولة ما موافقة صحيحة على قيام دولة أخرى باستخدام القوة في أراضيها الى ابطال أي ادعاء بانتهاك سيادتها، وقد يحدد القانون الوطني الجهة التي تعطي الموافقة لاستخدام القوة في أراضيها.

[1]- راجع: سامي الطيب ادريس محمد، **دواعي وأثار خرق السيادة في ظل المتغيرات الدولية**، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تبوك، السعودية، المجلد 10، العدد 02، 2024. و: غرداين خديجة، **السيادة في القانون الدولي المعاصر**، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، المجلد 04، العدد 02، 2018.

[2]- حسب اتفاقية الأمم المتحدة لتمويل الإرهاب 1999 يعرف الإرهاب بانه ارتكاب أي عمل عنفي موجه ضد المدنيين بهدف ترهيبهم واثارة الرعب او للضغط على الحكومات، واي تمويل لهذه الاعمال يعد جريمة إرهابية في حد ذاته. راجع: الأمم المتحدة، الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب 1999. قرار الجمعية العامة رقم A/RES/54/109، 1999، دخلت حيز النفاذ في 2002، المادة 2 الفقرة 1.

[3]- راجع: قرار مجلس الامن التابع للأمم المتحدة رقم S/RES/1383(2001).

وعليه لا يمكن محاربة الإرهاب في دولة الإقليم من طرف دولة أخرى الا في حالة موافقة دولة الإقليم ذلك احتراما لمبدأ السيادة المنصوص عليه في المادة 4 فقرة 2 من ميثاق الأمم المتحدة[1].

استعملت الطائرات المسيرة لأول مرة في إطار مكافحة الإرهاب من طرف الولايات المتحدة الامريكية في أفغانستان واليمن في 2001 و2002، ولكونها آلة مجهزة بأجهزة مراقبة وتجسس وأسلحة فتاكة وغير فتاكة جعل منها الالة أكثر طلبا في نطاق مكافحة الإرهاب خصوصا وان استعمالها يحد من الخسائر البشرية.

أصدر مكتب الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب برنامج " الأنظمة الذاتية والمشغلة عن بعد " يجمع مجموعة من الأنشطة متمثلة في دورات تدريبية حول تشغيل الأنظمة المأهولة –ومنها الطائرات المسيرة – واستخدامها في مكافحة الإرهاب، اعداد مواد تعليمية وادلة توجيهية لاستخدام هذه الأنظمة، وتعزيز التعاون الدولي بين الأعضاء لتبادل الخبرات والمعلومات[2].

وعليه يمكن استعمال الطائرات المسيرة لمحاربة الإرهاب على المستوى الداخلي او الخارجي مع مراعاة قواعد القانون الدولي العام، ولكن ما يثير قلق معظم الدول والمنظمات الدولية تطوير الإرهاب لهذه التقنية الفتاكة مما يهدد السلام والامن الدولي والإقليمي والمحلي.

ثانيا: مبدأ حظر استخدام القوة او التهديد باستخدامها.

نص الفقرة الرابعة من المادة الثانية من الميثاق 1945 على: "يمتنع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة. " تعبر هذه المادة عن مبدأ حظر استعمال القوة في العلاقات الدولية او التهديد باستخدامها ضد الدول الأخرى. تعني المادة سالفة الذكر حظر تهديد باستخدام او استخدام القوة ضد الدول الأخرى، أي باعتبار إمكانية استعمال الطائرات المسيرة كطائرات عسكرية يمنع حسب هذه المادة استعمالها للهجوم على دول أخرى او التهديد باستعمالها، الا في حالتي الدفاع

[1]- راجع: الجمعية العامة للأمم المتحدة، **تعزيز وحماية حقوق الانسان والحريات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب،** الدورة الثامنة والستين، 2014، الوثيقة رقم A/68/389.

[2] - united nations office of counter terrorism, **Autonomous and Remotely Operated Systems,** 2021. Retreived in: https://www.un.org/counterterrorism/autonomous-and-remotely-operated-systems on 03/06/2025.

الشرعي او بتفويض من مجلس الامن الدولي وبضوابط قانونية محددة، كما يمكن استعمالها في حالة مكافحة الإرهاب[1].

ثالثا: مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول.

نصت الفقرة السابعة من نفس المادة أيضا على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدولة، والتي جاء نصها كالتالي: " ليس في هذا الميثاق ما يسوغ للأمم المتحدة ان تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لأي دولة، ولا يلزم الأعضاء بأن يتعرضوا مثل هذه المسائل على إجراءات هذا الميثاق، على ان هذا المبدأ لا يخل بتطبيق تدابير القمع التي يتخذها مجلس الامن بموجب الفصل السابع"، يهدف نص هذه الفقرة الى حماية الدول من أي تدخل خارجي، وتوضح انه لا يمكن لأي دولة او حتى منظمة الأمم المتحدة التدخل في شؤون دولة أخرى التي لا تمس الامن والسلم الدوليين، وهو مبدأ غير مطلق بل مقيد باستثناء التدخل بموجب الفصل السابع من الميثاق في حالة ما تم تهديد او الاخلال بالأمن والسلم الدوليين او في حالة وقوع عمل من اعمال العدوان[2]. وفي سياق استعمال الطائرات المسيرة فإن أي طيران فوق أراضي دولة دون الحصول على موافقتها سواء لأسباب عسكرية كالقتل المستهدف، او لأسباب استخباراتية كالتجسس ونقل المعلومات، يعد تدخلا غير مشروع في شؤونها وانتهاكا للميثاق.

وكما ذكرنا سابقا لا يعتبر استعمال الطائرات المسيرة تدخلا اذا تمت العملية بتفويض من مجلس الامن بموجب الفصل السابع من الميثاق، وأيضا في حالة الدفاع الشرعي المنصوص عليه في المادة 51 سابقة الذكر شرط ان يكون هناك هجوم مسلح مؤكد ووشيك. إضافة الى الحالة العادية بموافقة الدولة المضيفة.

ومن بين هذه الهجمات غير مشروعة قصف ولايات المتحدة الامريكية الجوي لباكستان الذي بدأ منذ 2004 الى غاية 2020 وقدرت بحوالي 400 هجمة جوية والذي استهدف منطقة القبائل غرب باكستان المجاورة لحدود أفغانستان وقد اعلنت الولايات الامريكية المتحدة ان هدفها حركة طالبان في باكستان مع ادعائها المستمر ان الهجمات تتم تحت إطار المادة 51 من الميثاق، مما تسبب في اضطراب العلاقات

[1] Mary Ellen O'Connell, **the resort to drones under international law**, european journal of international law, vol.39:4, 2012, p590. And Mary Ellen O'Connell, drones under international law, washington university law ¨ International Debate Series¨,2010 , p8.

[2]- سندل مصطفى، **مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول بين النصوص والمتغيرات القانونية**، مجلة القانون والعلوم السياسية، الجزائر، المجلد 03، العدد 01، 2017. ص 212-2013.

بين الدولتين[1]. وفي مثال اخر نرى أيضا هجمات الولايات الامريكية المتحدة على اليمن التي استهدفت مناطق قروية بهدف ضرب عناصر تنظيم القاعدة بحيث بدأت هذه الهجمات سنة 2002 وزادت وتيرة الهجمات في 2009 بعد تأسيس القاعدة في جزيرة العرب مما أدى الى مقتل ما بين 1000 الى 1500 شخص من ضمنهم مدنيين، ادعت أمريكا أيضا استعمال حالة الدفاع الشرعي. نلاحظ ان ذريعة الولايات المتحدة تثير الشكوك حول مشروعيتها اذ ان حالة الدفاع الشرعي تقوم على هجوم فعلي او وشيك على الدولة مع ان معظم الهجمات التي قامت بها لم تدخل ضمن إطار الدفاع الشرعي مما يقيم انتهاكات واضحة لميثاق الأمم المتحدة خصوصا المادتين 2 التي تشير الى المبادئ والمادة 51 المتعلقة بالدفاع الشرعي.

الفرع الثاني: استخدام الطائرات المسيرة في ظل القانون الدولي لحقوق الانسان.

ورد تعريف القانون الدولي لحقوق الانسان في ديباجة الإعلان العالمي لحقوق الانسان 1948 وهو الاعتراف بالكرامة المتأصلة في جميع أعضاء الاسرة البشرية وبحقوقهم المتساوية والثابتة على أساس الحرية والعدل والسلام في العالم. وعرفه الدكتور محمد سامي عبد الحميد على انه: " مجموعة من المبادئ والقواعد القانونية ذات المصدر الدولي، التي تعنى بتنظيم العلاقة بين الفرد والدولة، وتكفل له مجموعة من الحقوق الأساسية التي لا يجوز المساس بها، والتي تلتزم الدول باحترامها وضمانها."[2]

وفي إطار القانون الدولي لحقوق الانسان، تفرض الدول قيودا ملزمة لاستعمال الطائرات المسيرة لاسيما عند استعمالها في سياقات غير سياق النزاع المسلح مثل مكافحة الإرهاب والامن الداخلي. وتهدف هذه القيود الى حماية الحقوق الواردة في القانون الدولي لحقوق الانسان كالحق في الحياة، الحق في الخصوصية، والحق في المحاكمة العادلة.

أولا: الحق في الحياة.

ان الحق في الحياة هو أحد الحقوق الأساسية والأكثر أهمية في القانون الدولي لحقوق الانسان فهو يشكل حجر الزاوية في جميع المواثيق الدولية المتعلقة بحقوق الانسان، وهو الحق الذي تقوم عليه سائر الحقوق الأخرى. أكدت المواثيق الدولية على أهمية هذا الحق في أكثر من موضع أهمها ما جاء فيها نص المادة 3 من الإعلان العالمي لحقوق الانسان لسنة 1948 على: "لكل فرد الحق في الحياة والحرية والسلامة الشخصية.".

---

[1]-الجزيرة نت، **13قتيلا بقصف صاروخي أميركي لمنطقة القبائل الباكستانية**، 2008/11/08. الوارد في الموقع الالكتروني **https://www.aljazeera.net/news/2008/11/8/13** في 2025/06/02

[2]-محمد سامي عبد الحميد، **القانون الدولي العام**، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية –مصر-، 2004، ص89-91.

ومع ظهور استعمال الطائرات المسيرة كأداة جديدة تستخدم بشكل متزايد في عمليات القتل المستهدف لاسيما ما يخص مكافحة الإرهاب، برز هذا الحق نظرا لأهميته فهو بذلك القاعدة التي تلزم الدول باحترام حياة الافراد وحمايتها داخل اقاليمها او خارجها عند استعمال الدرونز، خاصة فيما يتعلق بالقتل التعسفي او الحرمان التعسفي من الحياة وهو ما نصت عليه المادة 6 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية 1966-والذي يعد أحد المكونات الرئيسية للشرعة الدولية لحقوق الانسان – بأنه: "لكل انسان الحق الأصيل في الحياة... ولا يجوز حرمان أحد من حياته تعسفا."، جاء تعليق عام للجنة المعنية بحقوق الانسان رقم 16 الذي اعتمدته في جلستها 378 المنعقدة في 1982/07/27 أن الحق في الحياة المنصوص عليه في المادة 6 من العهد الدولي الخاص بالحقوق السياسية والمدنية 1966 هو الحق الأعلى الذي لا يجوز الخروج عليه حتى في أوقات الطوارئ العامة، كما اشارت الى ان الواجب الأعلى للدول هو منع الحروب لتفادي قتل الأبرياء اثناء النزاعات المسلحة[1].

يستخلص من المادة والتعليق سابق الذكر أن الحرمان التعسفي من الحياة عملية قتل لا تستوفي شروط القانون الدولي لحقوق الانسان ومبادئ القانون الدولي العام. وفيما يخص تطبيقه على الطائرات المسيرة فهو بذلك يمنع او يحظر الحرمان التعسفي من الحياة باستخدام الدرونز فهذا هو النظام القانوني الساري الذي لا يُسمح بأي خروج عليه إلا حينما، وحالما، يكون بوسع من يبررون الاستخدام الأكثر تساهلا للقوة في ظل القانون الدولي الإنساني أن يبينوا أن الشروط المطلوبة قد استوفيت.

وحتى تكون هجمات الطائرات المسيرة مشروعة يجب عليها ان تكون خاضعة لجميع النظم القانونية الدولية سارية المفعول فلا يمكن تأمين الحق في الحياة مالم تستوفى جميع الشروط المطلوبة، ومن مبادئ القانون الدولي استمرار سريان القانون الدولي لحقوق الانسان خلال النزاعات المسلحة اكمالا للقانون الدولي الإنساني، وعليه يمكن تطبيقه أثناء النزاعات المسلحة الدولية[2].

ثانيا: الحق في المحاكمة العادلة.

نصت عليه المادة 10 من الإعلان العالمي لحقوق الانسان 1948 والمادة 14 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، وهو أحد اهم الحقوق الأساسية غير قابلة للتقييد، يهدف الى ضمان النظر في القضايا الجنائية والمدنية امام محكمة مستقلة ومحايدة وفقا للإجراءات القانونية العادلة والعلنية. وباعتبار

[1]- اللجنة المعنية بحقوق الانسان، التعليق العام رقم 16 المادة 6 (الحق في الحياة) من العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية، الدورة الثالثة والعشرون، 1984. راجع:
C Heyns, **armed drones and the rights to life,** oxford university research archive, 2016. And: Stanford – New York school of law,**Living under drones,** stanford law scool, 2012.

[2]- الجمعية العامة للأمم المتحدة، **الإعدام خارج نطاق القانون أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي.**

ان عمليات القتل المستهدف باستعمال الطائرات المسيرة سواء كانت في حالة السلم او الحرب وفي النطاق الداخلي او الخارجي للدولة، يشكل صورة من صور الإعدام خارج نطاق القضاء[1] أي يعبر عن القتل العمدي وبالتالي فإن عدم مراعاة القواعد القانونية الدولية لحقوق الانسان يشكل انتهاكا لحقوق الانسان في الحياة والمحاكمة العادلة[2].

ثالثا: الحق في الخصوصية.

جاء في نص المادة 12 من الإعلان العالمي لحقوق الانسان 1948: "لا يجوز تعريض احد لتدخل تعسفي في حياته الخاصة او اسرته او منزله او مراسلاته، ولا لحملات تمس شرفه او سمعته. ولكل شخص الحق في ان يحميه القانون من مثل هذا التدخل او تلك الحملات." كما نصت عليها المادة 17 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية 1976 على انه: "لا يجوز تعريض أحد لتدخل تعسفي او غير قانوني في خصوصياته او شؤون اسرته او بيته او مراسلاته، ولا لأي حملات غير قانونية تمس شرفه او سمعته، ولكل شخص الحق في حماية القانون من مثل هذا التدخل او المساس." وعليه فان كل من المادتين تنصان بوضوح ان للإنسان حق أصيل في الخصوصية، وهو حق غير قابل للانتهاك تعسفا، كما تعبر المادتين على الزامية الدول بالحماية القانونية لهذا الحق بسن قوانين واتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتهاكه.

ولما كانت الطائرات المسيرة مزودة بأحدث تقنيات المراقبة من كاميرات وبرامج التعرف على الوجوه التي تستخدم في المراقبة والعمليات الاستخبارية[3]، فهي بذلك تخضع لموجب هذين المادتين. وحسب موقف منظمة الخصوصية العالمية فإنها ترفض استخدام الطائرات المسيرة في المراقبة دون قيود قانونية صارمة وبدون شفافية لما لذلك من تهديد مباشر على الخصوصية والحقوق الأساسية للإنسان، بحيث تطالب هذه المنظمة بسن قوانين واضحة أساسها المادتين سابقتا الذكر لتنظيم استخدام الطائرات المسيرة في المراقبة وفرض رقابة قضائية مستقلة عن استخدامها وضما الشفافية والمساءلة[4].

---

[1]- الإعدام خارج نطاق القضاء: هو القتل العمدي الذي تنفذه الدولة او أحد وكلائها دون اتباع الإجراءات القضائية السليمة، ويعد انتهاكا جسيما لحقوق الانسان.

[2]- راجع: حسن يونس جميل، هديل صالح الجنابي، **القتل المستهدف بالطائرات المسيرة في إطار القانون الدولي لحقوق الانسان**، مجلة العلوم القانونية، الجامعة المستنصرية، بغداد –العراق-، 2020، ص 39-45.

[3]- دارك بول دايفد، **كيف تتحدى الطائرات بدون طيار حقوقنا في الخصوصية**، 2024/08/27، مقال الكتروني متوفر على الموقع incongnito browser، ، الوارد على الموقع: https://incognitobrowser.io/ar/how-drones-challenge-our-privacy-rights/ في 2025/06/15

راجع: هزار جمال ياسين، **الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة**، مجلة العلوم القانونية لجامعة زاخو، إقليم كردستان، العراق، 2023، المجلد 11، العدد 04، ص 880-890. الوارد على الموقع: https://hjuoz.uoz.edu.krd/index.php/hum/article/view/1179/886 في 2025/06/15.

[4]- انظر: منظمة الخصوصية العالمية، من هذا البحث، ص 65.

الفرع الثالث: استخدام الطائرات المسيرة في ظل القانون الدولي الإنساني.

ان الحروب الحديثة غيرت الكثير أصول الحرب التقليدية التي تعتمد على المواجهات العسكرية المباشرة فأصبحت معظم دول العالم تركز على الهجمات الجوية مما دعا الى تطوير الأسلحة التي تستعمل في المجالات الجوية ، وعلى هذا الأساس تم ادخال الدرونز ضمن اطار الأسلحة الجوية ، ولعل أكبر دولة مستخدمة لهذه الطائرات الولايات المتحدة الامريكية التي كما ذكرنا سابقا استعملتها في عدة مواقف، و أيضا كانت اول دولة مستعملة لها في النزاعات المسلحة حيث استخدمت الطائرات من دون طيار للمرة الاولى في عمليات حرب فيتنام وقد أطلق سلاح الجو الامريكي من طائرات النقل هركيولس مركبات جوية وتم تطويرها من شركة نورثروب غرومن لتنفيذ مهام تصوير إستطلاعية جوية فوق فيتنام الشمالية وفي أواخر التسعينات (كانت تسمى هذه الطائرة ب firebee) طورت طائرات من دون طيار أخف وزنا وأقل ثمنا لتخفف من الخسائر البشرية [1].

وجاء القانون الدولي الإنساني للتخفيف من ويلات الحروب وآثارها المدمرة بمجموعة من المبادئ والقواعد الناظمة لكيفية استخدام القوة في النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية والتي يمكن تطبيقها على الطائرات المسيرة وتتمثل في:

أولا: حظر استعمال الأسلحة والأساليب التي تسبب معاناة لا داعي لها.

وهي قاعدة من قواعد القانون الدولي الإنساني تقضي بعدم جواز استخدام أسلحة او وسائل وأساليب من شانها ان تسبب إصابات والام مفرطة ومعاناة غير ضرورية لتحقيق ميزة عسكرية اثناء النزاعات المسلحة، نصت المادة 35 الفقرة 2 من البرتوكول الإضافي الأول لاتفاقية جينيف1977 على:" يحظر استخدام الأسلحة او القذائف او المواد او الأساليب التي تسبب بطبيعتها اضرارا مفرطة او معاناة لا داعي لها." أي يحظر استعمال الأسلحة والأساليب التي تسبب اضرارا تتجاوز ما هو ضروري لتحقيق الغاية العسكرية.

يهدف هذا المبدأ لتقليل المعاناة اثناء النزاعات المسلحة، ولا شك أن تطبيق هذا المبدأ يقوم على نوع السلاح المستخدم ونوع المعاناة التي يمكن ان بتسبب بها، كما يعتمد على كفاءة الأشخاص الذين يستخدمون السلاح للقيام بالمهام المطلوب[2]. وعلى اثر ذلك فانه يجب على الهجمات الجوية الخاصة

[1] دحمان كمال، **الوضع القانوني للطائرات المسلحة بدون طيار في القانوني الدولي الإنساني**، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 08، 2020. ص 44.

[2] Vivek Sehrawat: Legal status of Drons under LOAC and international Law. Page 180 -179 نقلا عن : أسامة صالح عبد الفتاح الرهايفة، استخدام الطائرات دون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، المجلة الأردنية في القانون و العلوم السياسية، جامعة مؤتة، الكر ك، الأردن،المجلد13 ، العدد2، 2021، الصفحة 50.

بالطائرات بدون طيار ان تتسم بهذا المعيار وذلك بعدم احداثها للأضرار التي من شأنها احداث آلاما غير مبررة رغم شدة خطورة النزاع. أصدرت منظمة human rights watch تقريرا بعنوان "بين الطائرات المسيرة والقاعدة: التكلفة المدنية للقتل المستهدف الأمريكي في اليمن"2013 الذي أشار الى الاضرار التي سببتها الطائرات بدون طيار على المدنيين في اليمن، حدد التقرير عدد الضحايا المدنيين ب 57 قتيلا، وبالتالي فإن الواقع العملي يثبت ان الطائرات المسيرة قد تسبب اضرارا لا داعي لها في النزاعات المسلحة.

ثانيا: تقييم أسلحة وأساليب الحرب.

يقصد به عملية قانونية تجريها الدول او الجيوش قبل استخدام أي سلاح او وسيلة قتال للتحقق من مدى توافقها مع اتفاقيات القانون الدولي الإنساني خاصة مع مبدأ حظر الأسلحة العشوائية، ونصت المادة 36 من البرتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جينيف على:" تتعهد كل دولة طرف بأن تقوم عند دراسة او تطوير او اقتناء او اعتماد سلاح او أسلوب او وسيلة جديد للحرب، بتحديد ما إذا كان استخدامه، في بعض او جميع الظروف محظورا بموجب هذا البرتوكول او أي قاعدة أخرى من قواعد القانون الدولي المنطبقة على الدولة الطرف." تهدف هذه المادة على ضمان امتثال الدول لقواعد القانون الدولي الإنساني ذلك بتحديد ما إذا كان السلاح او الوسيلة يشترط ان يكون جديدا ينتهك قواعد القانون الدولي الإنساني ام لا، وعليه فان على الدول تقييم الطائرات المسيرة قبل اعتمادها وذلك ب الاخذ بالمعايير:

- اعداد نموذج للسلاح في الكومبيوتر مع اعداد بعض السناريوهات المحتملة لاستخدامه.
- تصور أسلوب استعمال السلاح على ارض المعركة وقياس القدرة على التمييز.
- مراعاة مبادئ القانون الدولي الإنساني.
- السيطرة على تحديد اثار السلاح.[1]

ثالثا: مبدأ التمييز.

وهو الركيزة الأساسية في القانون الدولي الإنساني بحيث يلزم أطراف النزاع بالتمييز دائما بين الأشخاص المدنيين والمقاتلين وبين الاعيان المدنية والاهداف العسكرية. وقد نصت المادة 48 من البرتوكول الإضافي الأول 1977 على:" تكفل أطراف النزاع تمييزا دائما بين السكان المدنيين والمقاتلين وبين الممتلكات المدنية والعسكرية." يتضح لنا من هذه المادة ان أطراف النزاع ملزمة

[1]- دحماني كمال، المرجع السابق. ص 55.

بضرورة التفريق بين الافراد المدنية والعسكرية وكذا بين الاعيان المدنية والعسكرية. كما نصت المادة 51 الفقرة 2 على:" لا يجوز أن يكون السكان المدنيون او الأشخاص المدنيون محلا للهجوم." ومن خلال المادتين لا يسعنا الا ملاحظة انها تخاطب المسؤول عن السلاح او الطيار المسؤول عن توجيه هدف الطائرة، فالشخص المتحكم بالطائرة هو الذي يستطيع التفرقة بين كل ما هو مدني وكل ما هو عسكري، من خلال عمليات المراقبة والاستطلاع، وجمع البيانات الدقيقة عن الهدف الذي يراد مهاجمته، أما إذا كان الاستهداف يتم من خلال اعتراض مكالمة ٍ رسال الطائرات بدون هاتفية أو من خلال تحديد الموقع الجغرافي للهدف من خلال الأقمار الصناعية وارسال طائرات بدون طيار لاستهدافه دون مراعاة ضوابط التمييز والذي يعتبر العنصر الرئيسي لها فإن ذلك يعتبر انتهاكا لقواعد القانون الدولي الإنساني[1].

على الرغم من وجود هذا المبدأ الا ان هناك العديد من الانتهاكات التي تحدث في ارض الواقع تثبت عدم مراعاة الدول لهذا المبدأ خصوصا ما ترتكبه الولايات الامريكية المتحدة من انتهاكات في اليمن، باكستان، صومال، أفغانستان ...وغيرها من الدول التي تتعرض للهجمات الجوية عن طريق الطائرات المسيرة والتي تخلف العديد من الضحايا المدنيين والاعيان المدنية مما يسبب في تأزم أوضاعهم أكثر.

رابعا: مبدأ التناسب.

وهو قاعدة قانونية تلزم أطراف النزاع بعدم تنفيذ أي هجوم عسكري يتوقع ان يسبب خسائر فادحة بين المدنيين والاعيان المدنية مقارنة بحجم الضرر الذي قد يحصل في الأهداف العسكرية، ونصت عليه المادة 51 الفقرة 5 (ب):" تحظر الهجمات التي .....، والتي تكون مفرطة بالنسبة الى الميزة العسكرية الملموسة والمباشرة المتوقعة." والمادة 57 الفقرة 2 (أ):" يتخذ من يخطط او يقرر هجوما .....، والتي تكون مفرطة بالنسبة الى الميزة العسكرية الملموسة والمباشرة المتوقعة." وعليه هذين المادتين تعنيان بمنع الهجمات التي تسبب أضرارا جانبية مفرطة للمدنيين او الاعيان المدنية مقارنة بالمكاسب العسكرية. والتناسب له أهمية كبيرة في مجال استخدام الطائرات بدون طيار لأنه قائم على تقييم حجة الضرورة العسكرية عند شرعية استخدام القوة المسلحة. وهو ما ينطبق على وجه الخصوص في حالات الدفاع الشرعي الفردي والجماعي عن النفس[2]. لذا وجب ان تتناسب استعمال هجمات الطائرات المسيرة مع هذا المبدأ لتحقيق غاية عسكرية بناءً على بيانات ومعطيات دقيقة.

[1]-معماش صلاح الدين، **مبدأ التمييز في القانون الدولي الإنساني واستعمال الطائرات بدون طيار**، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسة، الجزائر، المجلد 06، العدد01، 2022. ص 58.
[2]- سلامة صالح عبد الفتاح الرهايفية، المرجع السابق، ص 68-69

الفصل الثاني:

الاليات الدولية لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة

الفصل الثاني: الاليات الدولية لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة.

شهدت تقنيات الطائرات بدون طيار تقدماً لافتاً، في الآونة الأخيرة، مما أدى إلى انتشارها في المجالات العسكرية والمدنية والتجارية والإنسانية .

ومع هذا التوسع السريع، أظهرت صعوبات قانونية وأمنية جديدة تثير تساؤلات حول كيفية تنظيم هذه التكنولوجيا لضمان استخدامها بشكل آمن وسلمي، مع احترام السيادة الوطنية والالتزام بالقوانين الدولية.

وبالرغم من المنافع الجمة للطائرات بدون طيار، فإن الاستخدام غير المقنن أو العشوائي لها قد يتسبب في انتهاكات جسيمة، تشمل حقوق الإنسان وتداعيات على الأمن العالمي.

ولهذا، قامت المنظمات الدولية، وعلى رأسها الأمم المتحدة، باتخاذ إجراءات عاجلة لوضع إطار قانوني لتنظيم هذه التكنولوجيا المتزايدة.

يقدم هذا الفصل عرضاً للجهود الدولية المبذولة لتنظيم استخدام الطائرات بدون طيار، مع التركيز على ثلاثة جوانب رئيسية: مساعي الأمم المتحدة لتنظيم استخدام الطائرات المسيرة، والمسؤولية الدولية المترتبة على استخدامها وانتهاكات التي تنتج عن الطائرات المسيرة، والصعوبات والتحديات التي تواجه تحقيق تنظيم فعال وشامل لهذه التقنيات

سنتطرق بدايةً الى المجهودات الدولية في استخدام الطائرات المسيرة كما يلي.

المبحث الاول: دور المنظمات الدولية لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة.

تشكل الأمم المتحدة حجر الزاوية في الجهود العالمية الرامية إلى إنشاء نظام دولي موحد لاستخدام الطائرات بدون طيار، وذلك لأنها توفر وسيلة لتعزيز سبل التعاون بين الدول، وإرساء أنظمة قانونية وأمنية تحترم السيادة الوطنية وتحقق السلام الدولي.

وإدراكاً للمخاطر التي يفرضها الاستخدام المزدوج لهذه التكنولوجيا والذي يثير قضايا قانونية وأخلاقية تتعلق بتنظيم هذا الاستخدام، فقد أدت هذه التطورات إلى استجابة من المجتمع الدولي في محاولة لتطوير آليات قانونية وتنظيمية لضبط الاستخدامات المتزايدة لهذه التكنولوجيا؛ وهذا ما سنعالجه في هذا المبحث بفكرتين اساسيتان تتمثلان في ابراز مجهودات المبذولة من قبل منظمة الأمم المتحدة كأهم منظمة دولية حكومية في مجال استخدام الطائرات المسيرة (المطلب الأول). ثم سنسلط الضوء على اسهامات المنظمات الدولية غير حكومية في سياق تنظيم استخدام الطائرات المسيرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: دور منظمة الأمم المتحدة لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة.

أصبحت الطائرات بدون طيار أداة استراتيجية متعددة المهام، تجمع بين القدرات العسكرية والأمنية والقدرات المدنية والإنسانية.

إن هذه الثنائية في الاستخدام تتطلب بشكل عاجل إطارًا دوليًا لتنظيم هذه التكنولوجيا، فالإمكانات الكبيرة التي توفرها في تحسين فعالية الاستجابة الإنسانية، لاسيما في المناطق النائية أو المتضررة من النزاعات المسلحة والكوارث الطبيعية، وما ترتبه هذه الطائرات في نفس الوقت من مخاطر وتهديدات أمنية اثرت على درت احترام الدول لقواعد القانون الدولي التي تعهدت الالتزام بها. ليس فقط لحظرها أو ردعها، ولكن أيضًا لتسخيرها وتوجيهها نحو أهداف عالمية مشتركة ومن بين هذه المنظمات، المنظمات الحكومية الدولية.

وفي مقدمة هذه الهيئات يأتي منظمة الأمم المتحدة، الذي نظرت وتصدرت في دراسة تأثير الطائرات بدون طيار، وخاصة المسلحة منها، على السلام والأمن العالميين. ولم يقتصر اهتمامها على البعد الأمني، بل يمتد أيضا الى الابعاد الإنسانية والقانونية من خلال اعتماد ضوابط قانونية تحد من حرية الدول في استخدامها لهذا النوع من الطائرات.

وقد كان لبعض أجهزتها الرئيسية والفرعية ومنظمة الطيران المدني الدولي كوكالة تابعة لها أثر في ضمان سلامة الطيران الدولي.

الفرع الاول: دور الأجهزة الرئيسية الاممية في تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

شهد العالم في السنوات الأخيرة تطورًا متسارعًا في استخدام الطائرات المسيرة (الدرونز) في مجالات متعددة، تجاوزت الأطر العسكرية لتشمل الأبعاد الإنسانية والتنموية، وقد أدركت منظمة الأمم المتحدة عبر أجهزتها الرئيسية تحقيقا للبنود اهداف قيامة منظمة الأمم المتحدة تلعب الأجهزة الرئيسة لهته المنظمة دور محوري لتعزيز استخدام هذه الطائرات بشكل مسؤول وآمن، ونخص بالذكر هنا الجمعية العامة ومجلس الامن.

أولا: دور الجمعية العامة للأمم المتحدة في مجال تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

الجمعية العامة للأمم المتحدة هي الجهاز الرئيسي لصنع السياسات في المنظمة. وتضم الجمعية العامة جميع الدول الأعضاء،[1] مما يمنحها مكانة أساسية في نشاط الأمم وهذا وفق الحدود للصلاحيات المخولة لها بموجب الميثاق الاممي.[2]

حيث تُعتبر الجمعية العامة للأمم المتحدة فاعلاً أساسياً في تطوير وتقويم مبادئ القانون الدولي، وذلك استنادا من المادة (13 أ) من ميثاق الأمم المتحدة، والتي تُخوّلها صلاحية دراسة وتقديم التوصيات بهدف

[1]- الجمعية العامة للأمم المتحدة اجتماعات وجلسات الدورة 79, الواردعلى الموقع https://www.un.org/ar/ga/ في 2025/04/13.

[2]- مبخوته احمد, **دور قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة في تطوير قواعد القانون الدولي**, مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية, جامعة يوسف بن خدة كلية الحقوق, بن عكنون , الجزائر, 2010/2009 , ص 08.

تعزيز التطوّر التدريجي للقانون الدولي وتدوينه.ويأتي هذا الدور في إطار السعي المتواصل لمواكبة التغيرات المتسارعة في العلاقات الدولية، وتلبية متطلبات التعايش السلمي بين الدول والمجتمعات، حيث لم تعد الوسائل التقليدية كافية لمواجهة التحديات المعاصرة، مما أفرز الحاجة إلى تبني أساليب أكثر فاعلية واستجابة لحاجيات المجتمع الدولي.

وقد اعتمدت الجمعية في نظرها في قضية استخدام الطائرات المسيرة على مجموعة من الاليات نشير الى أهمها:

أ-اصدار القرارات والتوصيات.

تشير توجهات الجمعية العامة وسياستها الفنية الى ضرورة اعتماد التقنيات الحديثة كآلة لتعزيز التنمية المستدامة، ويتضمن ذلك ضمنا الطائرات المسيرة باعتبارها من اكثر التقنيات التكنولوجيا استعمالا وتعقيدا. فقد شكل القرار 64/210 بعنوان "استغلال العلم والتكنولوجيا في سبيل التنمية"[1] المعتمد من الجمعية في دورتها الرابعة والستين الأساس الفكري والسياسي لادماج أدوات الذكية ومن قبيلها الطائرات المسيرة في المجالات الإنسانية والانشائية والبيئية.

وفي إطار مناقشة قضايا نزع السلاح صدر عن الجمعية تحديدا اللجنة المعنية بنزع السلاح والامن الدولي الوثيقة رقم 78/56 الصادرة بتاريخ 2023/10/12 حول منظومات الأسلحة الفتاكة ذاتية التشغيل زما تثيره من مخاوف أولها تطور تكنولوجيا لهذه الطائرات واستقلاليتها في تحديد اهداف، وثانيا على مشروع سباق التسلح.

وكما أيضا أصدر عن الجمعية العامة قرار 44/38 ومن اهم مشتملاته:[2]

ومن بين العوامل الرئيسية التي يتضمنها القرار:

- تم التأكيد على الالتزام بالقانون الدولي في استخدام الطائرات المسلحة كوسيلة للامتثال لحقوق الإنسان والقوانين الإنسانية الدولية .

- أهمية التمسك بالحق في الحياة وضمان إجراء عمليات القتل المحددة فقط في ظروف استثنائية وتخضع لضوابط قانونية صارمة .

- الحاجة إلى المساءلة والشفافية: دعوة لإجراء تحقيق شفاف ومستقل في عمليات القتل المحددة ومحاسبة المسؤولين عن المسؤولية .

- يتم التأكيد على حماية المدنيين، مع الإدانة التي تم التعبير عنها لقتل الأفراد الأبرياء والتأكيد على اتخاذ

---

[2] القرار الصادر عن مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة رقم A/HRC/44/38, من خلال دورته الـ٤٤، 2020، البند الثالث المتعلق بـ تعزيز وحماية حقوق الإنسان المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

جميع الاحتياطات اللازمة لمنع الضرر .

- السيطرة القضائية: التأكيد على أهمية الرقابة القضائية في اختيار الأفراد للقتل المستهدف .

- توضيح ومناقشة مفهوم "التهديد الوشيك" الذي قد تستخدمه البلدان لتبرير عمليات محددة .

- دراسة تأثير نشر تكنولوجيا الطائرات على الاستخدام الأوسع لهذه القدرات .

مع ذلك من المؤسف أن الجمعية العامة للأمم المتحدة لم تحدد بشكل قاطع القواعد المؤطرة فيما يخص استعمال الطائرات المسيرة وعلى الرغم من ان قرارات التي تصدر عن الجمعية العامة تصدر في شكل توصيات غير ملزمة قانونيا الا انها تعبر عن الإرادة الجماعية للمجتمع الدولي، وقد تُمهّد الطريق لتكوين أعراف دولية جديدة، أو تساهم في بلورة مفاهيم قانونية أكثر دقة وشمولاً[1].

ب -إطلاق برامج في مجال الطائرات المسيرة.

تعد اصدار برامج في مجال الطائرات المسيرة امر محوري ومهم في تعزيز التعاون الدولي لتنظيم هاته التكنولوجيا ولعل من أهمها:

1 -برنامج الأغذية العالمي(WFP) .

يعتبر برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة [2]من اهم البرامج في تقوم بإنقاذ الأرواح في حالات الطوارئ وتستخدم المساعدة الغذائية من أجل تمهيد السبيل نحو السلام والاستقرار والازدهار للناس الذين يتعافون من النزاعات والكوارث وآثار تغيّر المناخ حيث يعمل برنامج الأغذية العالمي مع الحكومات ووكالات الأمم المتحدة الأخرى والمنظمات غير الحكومية والشركات الخاصة وغيرها من الجهات.

وفي سياق متصل بموضوع دراستنا، يعد استخدام الأنظمة الجوية غير المأهولة(UAS) ، والمعروفة أكثر باسم الطائرات بدون طيار، وسيلة منخفضة التكلفة وسريعة الانتشار، تمكن برنامج الأغذية العالمي (wfp -حتى في الظروف الجوية الصعبة -من انقاذ الأرواح والاضطلاع بمهامها في جميع انحاء العالم.

---

[1]– سهيلة شريط، **دور الجمعية العامة للأمم المتحدة في تطوير قواعد القانون الدولي**، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السابع، العدد الأول، 2023، ص1453.

[2]تم انشاء برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة عام 19 ديسمبر 1961 وفي عام 1994، أصبح برنامج الأغذية العالمي أول منظمة تتبع الأمم المتحدة تعلن بيان مبادئ لعملها، ويعتبر هذا البيان بمثابة حجر الزاوية لسياسة البرنامج وعمله من أجل مساعدة المحتاجين واختيار أماكن تقديم المساعدات وكيفية العمل بنظرة مستقبلية من أجل وضع نهاية للجوع والفقر، مقال متاح على الموقع الالكتروني:عبر العالم | الموسوعة - الجزيرة نت، 12فبراير2025، على الرابط: https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A8%D8%B1%D9%86%D8%A7%D9%85%D8%AC_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%BA%D8%B0%D9%8A%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A .تم الاطلاع عليه في 15 ماي 2025 على الساعة11. راجع: برنامج الأغذية العالمي، من نحن؟، مقال متاح على الرابط الالكتروني-https://ar.wfp.org/who-we-are. في 2025/04/10.

يمكن للطائرات بدون طيار أن تُساعد في مراقبة الأمن الغذائي وتقييم الإضرار الناتجة عن الكوارث مثل الفيضانات، الجفاف، العواصف أو الزلازل وفي حالات الطوارئ، يمكنها أيضًا توفير الاتصال والربط بالشبكات ونقل الامدادات الطبية[1].

وقد بدأ برنامج الأغذية العالمي في تطوير استخدام الطائرات بدون طيار منذ عام 2017 لتعزيز الاستعداد للطوارئ والاستجابة لها، وتشجيع التعاون وبناء القدرات الوطنية على كيفية تشغيل الطائرات المسيرة في المجالات الإنسانية. الا ان الاعتبارات المتعلقة بالسلامة والخصوصية تشكل تحديا كبيرا من برنامج الأغذية العالمي لأن استخدام تكنولوجيا الطائرات بدون طيار في العمل الإنساني يتطلب تقييمًا دقيقًا، وتعاونًا، وبروتوكولات تُركّز على حماية البيانات والثقة العامة بقدر ما تُركّز على سلامة الطيران.

وبدعم من وزارة الخارجية والتنمية والكومنولث في المملكة المتحدة(FCDO) ، يركّز برنامج الأغذية العالمي حاليًا على ثلاث أنشطة أساسية تتعلق بتكنولوجيا الطائرات بدون طيار: تطوير خلية تنسيق على المستوى العالمي؛ تجهيز المعدات مسبقًا للتدخلات الإنسانية؛ وتوسيع مجموعات العمل الفنية الخاصة بالطائرات بدون طيار لتحقيق نتائج ملموسة في أربعة مجالات: الأخلاقيات، العمليات والتنظيم، الصور، والاتصال[2].

2 -البرنامج العالمي لمكافحة الإرهاب المتعلق بالأنظمة الذاتية والمُشغّلة عن بُعد(AROS) .

تُشكّل الطائرات بدون طيار وغيرها من الأنظمة الذاتية والمُشغّلة عن بُعد (AROS) تهديدًا إرهابيًا فريدًا وصعبًا، فإذا وقعت في الأيادي الخطأ يمكن للطائرات التجارية العادية أن تتحول إلى أسلحة قاتلة، مما يتيح للإرهابيين التخطيط لمجموعة واسعة من الهجمات المميتة والمُعطّلة المحتملة ضد المدنيين، والأهداف السهلة، والبُنى التحتية الحيوية، ويشكل الإرتفاع عدد الجهات الفاعلة من عبر دول من جهة والتقدم السريع.

وقد ازداد عدد الجهات الفاعلة من غير الدول التي تستخدم الطائرات بدون طيار بشكل مطّرد خلال السنوات الأخيرة، وبفضل التقدّم السريع في تكنولوجيا الطائرات بدون طيار، من المتوقع أن تصبح هذه الأنظمة أحد الأساليب الأساسية للهجمات الإرهابية في المستقبل.

في الوقت نفسه، يمكن استخدام الطائرات بدون طيار وغيرها من أنظمة AROS كأدوات في جهود مكافحة الإرهاب، فقد إنشاء البرنامج العالمي لمكافحة الإرهاب المتعلق بالأنظمة الذاتية والمُشغّلة عن

[1] World Food Programme . *WFP Drones*. World Food Programme, retrieved https://www.wfp.org/wfp-drones . Accessed 13 Apr. 2025

[2] World Food Programme, op-cit.

بُعد (AROS) في عام 2021 لدعم الدول الأعضاء في التصدي للتهديد الذي تشكّله الطائرات بدون طيار والأنظمة الأخرى المشابهة، يوفّر البرنامج دعمًا مبتكرًا لبناء القدرات للدول الأعضاء التي تطلب المساعدة في جهودها لمنع الإرهاب ومكافحته[1].

ويدعم البرنامج تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب (A/RES/60/288) ومراجعتها الثامنة، والتي أعربت فيها الدول الأعضاء عن قلقها من إمكانية إساءة استخدام التقنيات الجديدة والناشئة مثل أنظمة الطائرات بدون طيار وتسليح الطائرات التجارية بدون طيار، ودعت جميع الدول الأعضاء إلى النظر في اتخاذ تدابير إضافية لمواجهة استخدام هذه التقنيات لأغراض إرهابية.

كما يُسهم البرنامج بشكل مباشر في تنفيذ عدد من قرارات مجلس الأمن التابعة للأمم المتحدة منها:

- القرار 2309 (2016): المتعلق ب "التهديدات للسلم والأمن الدوليين الناجمة عن الأعمال الإرهابية: أمن الطيران[2]"
- القرار 2341 (2017): المتعلق ب "التهديدات للسلم والأمن الدوليين الناجمة عن الأعمال الإرهابية: حماية البنية التحتية الحيوية[3] "تهبط للتهميش.
- القرار 2370 (2017): المتعلق ب "التهديدات للسلم والأمن الدوليين الناجمة عن الأعمال الإرهابية: منع الإرهابيين من الحصول على الأسلحة[4]"
- القرار 2396 (2017): المتعلق ب "التهديدات للسلم والأمن الدوليين الناجمة عن الأعمال الإرهابية: المقاتلون الإرهابيون الأجانب العائدون والمنتقلون[5]"

وتتمثل أهداف البرنامج فيما يلي:[6]

[1] United Nations Office of Counter-Terrorism. *Autonomous and Remotely Operated Systems: Global Counter-Terrorism Programme on AROS*. United Nations, retrieved on https://www.un.org/counterterrorism/autonomous-and-remotely-operated-systems. Accessed 13 Apr. 2025

[2] United Nations International Civil Aviation Organization. (n.d.). Drones. UNICEF Office of Innovation. retrieved on https://www.unicef.org/innovation/drones in 11/05/ 2025

[3] United Nations Office of Counter-Terrorism. (n.d.). Autonomous and Remotely Operated Systems (AROS). Retrieved https://www.un.org/counterterrorism/autonomous-and-remotely-operated-systems.

[4] United Nations Security Council. (2017, August 2). Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Preventing terrorists from acquiring weapons (S/RES/2370). Retrieved on https://digitallibrary.un.org/record/1298189.

[5] United Nations Security Council. (2017, December 21). Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Foreign terrorist fighters returnees and relocators (S/RES/2396). Retrieved on https://digitallibrary.un.org/record/1327755 11/05/2025

[6] United Nations Office of Counter-Terrorism. *Autonomous and Remotely Operated Systems: Global Counter-Terrorism Programme on AROS*. Op-cit.

- رفع الوعي وتعزيز تبادل أفضل الممارسات والإرشادات المتعلقة بالأنظمة الذاتية والمُشغّلة عن بُعد(AROS)
- تعزيز قدرة الدول الأعضاء على مواجهة التهديدات الإرهابية المرتبطة بهذه الأنظمة
- تعزيز قدرة الدول الأعضاء على استخدام هذه الأنظمة، بما في ذلك الطائرات بدون طيار، لأغراض غير قاتلة ومتوافقة مع حقوق الإنسان، وتحسين استعدادها للتصدي للتهديدات المرتبطة بها.

3 -برنامج اليونيسيف للطائرات المسيرة:

مع زيادة الصعوبات في تقديم المساعدة للمناطق النائية، أصبح من الضروري تبني طرق جديدة لضمان مساعدة أفضل، تعد الطائرات بدون طيار من بين الأدوات الفنية الجديدة التي يمكن أن تساعد المؤسسات على معالجة الأطفال في المناطق النائية والصعبة من خلال تقديم خدمات أساسية[1]، خاصة عندما يتعلق الامر بإرساء موارد حساسة للحرارة أو تخزين الأدوية والإمدادات الأساسية، وكذلك توفير مواد الإغاثة خلال أوقات الأزمة.

نظرًا لفوائدها الاجتماعية والتكنولوجية، اطلقت منظمة اليونيسيف للأمم المتحدة برنامج للطائرات المسيرة لعام 2011 باعتبار ان هذا النوع من الطائرات هي حل مبتكر يوفر نظرة واعدة لتسهيل توزيع المواد المنقذة للحياة.

يحتوي البرنامج على العديد من التطبيقات مثل: [2]

-ضمان أن يتم تسليم اللقاحات بأمان وسرعة إلى المناطق النائية،

-يعد توفير الاتصالات الجوية للمناطق البعيدة تحسنا في التواصل .

- الحصول على بيانات دقيقة من الهواء هو هدف التصوير الجوي، مما يساعد في التخطيط للاستجابة للطوارئ .

من خلال استخدام هذه التكنولوجيا، يمكن جعل أنشطة اليونيسيف أكثر كفاءة ، حيث يقدم برنامج الطائرات المسيرة مثالًا حيًا على الإمكانات الكبيرة التي توفرها هذه الأدوات في تحسين حياة الفئات الأكثر هشاشة على الصعيد العالمي.

[1]UNICEF. (n.d.). *Drones*. UNICEF Office of Innovation. Retrieved on https://www.unicef.org/innovation/drones 11/05/2025.

[2] Office of Innovation ,Programme **Drones** Addressing transport, connectivity and better emergency preparedness ,UNICEF for every child, sur le site : https://www.unicef.org/innovation/drones , Consulté le Jor 8 may 2025

ج –دور مجلس الامن في مجال تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

يضع الميثاق الاممي المسؤولية الرئيسية عن حفظ السلم والأمن الدوليين على عاتق مجلس الامن،[1] ومنح له صلاحيات التدخل بموجب الفصل السادس لتسوية النزاعات بالطرق السلمية، والتدخل القسري في حالات التهديد السلم والامن الدولي او الاخلال به والعدوان[2].

ولهذا الاعتبار أصبحت الطائرات المسيّرة محل اهتمام من قبل مجلس الأمن فمع تصاعد استخدام هذه التكنولوجيا من قبل الدول وأحيانًا الجماعات المسلحة غير الحكومية، أصبح لزامًا على مجلس الأمن أن يتعامل مع التداعيات القانونية والإنسانية والأمنية المرتبطة باستخدام الطائرات المسيّرة، خاصة في مناطق النزاع.

وقد تناولت عدة قرارات لمجلس الأمن سواء بشكل مباشر أو غير مباشر مسألة استخدام الطائرات المسيّرة، أهمها:

1 -القرار 1973 عام 2011.

في إطار القرار 1970 (2011) بشأن ليبيا، فرض مجلس الأمن مجموعة من تدابير القمعية التي شملت حظر السفر، حظر توريد الاسلحة، تجميد الأصول، القيود التجارية، والتدابير المتعلقة بمحاولات التصدير غير المشروع للنفط. هدفها تقليص الأنشطة العسكرية التي قد تؤدي إلى زيادة العنف أو زعزعة الاستقرار في ليبيا[3].

حظر الأسلحة وتكنولوجيا الطائرات المسيرة :من بين التدابير الأساسية في القرار 1970 (2011) هو حظر توريد الأسلحة والمعدات العسكرية إلى ليبيا، بما في ذلك الطائرات المسيرة التي أصبحت وسيلة فعالة في الحروب الحديثة، ويمكن استخدامها لأغراض استهدافية أو استخباراتية. وعليه، فإن حظر توريد الطائرات المسيرة إلى ليبيا يعد جزءًا من محاولات مجلس الأمن لمنع زيادة التصعيد العسكري في البلاد. بذكر التدابير التالية:[4]

---

[1] - منظمة *الأمم المتحدة*, ***من هو مجلس الامن***، *الوارد على الموقع https://main.un.org/securitycouncil/ar/content/what-security-counci ؟ تم الاطلاع عليه يوم 2025/05/15.*

[2] المرجع ذاته، ص 100.

[3] United Nations Security Council. (n.d.). Security Council Sanctions Committees: Libya SanctionsCommittee. Retrieved https://main.un.org/securitycouncil/en/content/repertoire/sanctions-and-other-committees 8/08/2025.

[4] United Nations Security Council. OP-CIT.

- تدابير حظر السفر وتكنولوجيا الطائرات المسيرة :على الرغم من أن تدابير حظر السفر تتعلق بالأفراد المدرجة أسماؤهم في القائمة، إلا أن بعض الأفراد الذين قد يكونون على صلة بتطوير أو استخدام الطائرات المسيرة لأغراض عسكرية قد يواجهون منعًا من السفر، هذه التدابير يمكن أن تكون جزءًا من محاولة الحد من حصول أطراف النزاع في ليبيا على دعم تقني أو مادي في مجال الطائرات المسيرة.

- تجميد الأصول وتكنولوجيا الطائرات المسيرة :يستهدف تجميد الأصول الأفراد والكيانات التي تساهم في الأنشطة العسكرية أو الاقتصادية غير المشروعة، إذا كانت هناك كيانات ليبية قد حصلت على تكنولوجيا الطائرات المسيرة أو تعمل على تطويرها، يمكن أن تشمل تدابير تجميد الأصول هذه الكيانات لمنع تمويل أو توسيع استخدامها للأسلحة الحديثة مثل الطائرات المسيرة.

- محاولات تصدير النفط غير المشروع والطائرات المسيرة :فيما يتعلق بتصدير النفط غير المشروع، يمكن أن تُستخدم الطائرات المسيرة لأغراض مراقبة أو حماية عمليات النقل غير القانونية للنفط. تتطلب التدابير المتعلقة بهذا الموضوع تعاونًا كبيرًا بين الدول الأعضاء في مجلس الأمن لتعقب السفن المتورطة في نقل النفط غير المشروع، الطائرات المسيرة يمكن أن تلعب دورًا محوريًا في هذه العمليات، سواء في التجسس أو في الدفاع عن السفن المتورطة.

بذلك، يرتبط دور الطائرات المسيرة بتدابير مجلس الأمن المقررة في القرار 1970 (2011) حيث يمكن أن تكون وسيلة تسهيلية أو تهديدًا إضافيًا للأمن في ليبيا، وبالتالي تظل هذه الطائرات تحت مراقبة شديدة في إطار تنفيذ قرارات مجلس الأمن لضمان تنفيذ الجزاءات بشكل فعال.

2 -القرار 2231 في 2015 بشأن إيران.

شكّل القرار 2231 (2015) الصادر عن مجلس الأمن في 20 تموز/يوليو 2015 تتويجاً للجهود الدبلوماسية المبذولة للتوصل إلى حل شامل ودائم للمسألة النووية الإيرانية.

يرتبط القرار 2231 (2015) بمسألة الطائرات المسيرة من حيث القيود المفروضة على نقل التكنولوجيا والمواد ذات الاستخدام المزدوج التي يمكن أن تُستخدم في تطوير أنظمة تسليح، بما فيها الطائرات دون طيار.

فالقرار يفرض قيوداً صارمة على الدول الأعضاء فيما يخص تصدير أو نقل مواد أو معدات أو تكنولوجيا يمكن أن تسهم في تطوير قدرات إيران في المجال النووي أو في إنتاج وتطوير أنظمة القذائف التسيارية، وهو ما يشمل مكونات الطائرات المسيرة عالية التقنية التي يمكن استخدامها لأغراض عسكرية.

3 -القرار 2428 في عام 2018 بشأن جنوب السودان.

فرض القرار 2428 عن مجلس الأمن في عام 2018[1] حظر عن توريد الأسلحة لهذا البلد كوسيلة للضغط على الأطراف المتحاربة لوقف العنف، والانخراط الجاد في مسار السلام وقد جاء القرار استجابة لتدهور الأوضاع الإنسانية واستمرار الانتهاكات، إذ رأى مجلس الأمن أن تدفق الأسلحة يسهم في تأجيج الصراع وعرقلة جهود الاستقرار.

ضمن هذا الإطار، يمنع القرار نقل الأسلحة والمعدات العسكرية أو تقديم أي دعم فني أو مالي ذي صلة، إلا في حالات استثنائية تخضع لموافقة مسبقة من لجنة العقوبات المنشأة بموجب القرار 2206 (2015). وقد برزت أهمية هذا الحظر عند النظر في استخدام الطائرات، سواء لأغراض عسكرية أو دعم لوجستي.

إضافة ان مجلس الامن لم ينظر في هذه القضايا فلسطين وأوكرانيا بالرغم من الاستعمال غير مشروع ، فمجلس الأمن لم يتدخل في بعض الخالات وهذا بسبب استعمال الدول دائمة العضوية لحق الفيتو

الفرع الثاني: دور الأجهزة الفرعية للأمم المتحدة في مجال تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

تلعب الأجهزة الثانوية دورا مهما في دعم هذه الجهود المبذولة من طرف الأجهزة الرئيسة من هذه المنظمة.[2] وفي سياق دراستنا نشير الى:

[1]وافقت اللجنة ففي هذا السياق، وافقت لجنة العقوبات، عملاً بالفقرة 5 من القرار 2428، على استثناءات محددة من حظر الأسلحة تتعلق باستخدام الطائرات، كما في حالة الولايات المتحدة التي حصلت على إعفاء لتوريد ثلاث طائرات هليكوبتر من طراز MI-8، بهدف دعم أنشطة آلية الرصد والتحقق من وقف إطلاق النار والترتيبات الأمنية الانتقالية. وقد تم التأكيد على أن استخدام هذه الطائرات سيكون محصورًا في الجانب اللوجستي والرقابي ضمن إطار اتفاق السلام، ما يبرز كيف يمكن للطائرات أن تكون جزءًا من أدوات السلام وليس الحرب، شريطة أن تخضع للرقابة الأممية. فقد منحت اللجنة إعفاءً للصين لتقديم مساعدات عسكرية غير فتاكة لصالح وزارة الدفاع وشؤون قدامى المحاربين في جمهورية جنوب السودان، بهدف دعم تنفيذ اتفاق السلام. وتضمنت هذه المساعدات توريد 100 خيمة مخصصة لخمسة أشخاص، و10 مولدات كهربائية بقوة 3 آلاف كيلوواط، و30 شاحنة حمولة 10 أطنان، و20 مركبة مخصصة للطرق الوعرة، إلى جانب 12 سيارة إسعاف. وتم تحديد وزارة الدفاع الصينية كمورّد لهذه المعدات، مع اقتراح شهر حزيران/يونيو 2022 كتاريخ للتسليم، دون الإشارة إلى وسيلة النقل أو خط السير.
كما وافقت اللجنة على طلب إعفاء لصالح فرنسا، التي تعهدت بتوفير برامج تدريبية لقوات الدفاع الشعبي لجنوب السودان، وشمل ذلك تدريب خمس ضابطات في دورة خاصة بالجنديات، وضابطين في مجال تحقيق الاستقرار والتعاون المدني – العسكري، إلى جانب تدريب عشرة ضباط في مجال نزع السلاح والتسريح وإعادة الإدماج. وقد تم تنفيذ هذه البرامج خلال الفترة الممتدة من مارس إلى أكتوبر 2022، وذلك عبر المركز الدولي للتدريب في مجال دعم السلام، دون توريد مواد أو معدات عسكرية[1].
تجدر الإشارة إلى أن هذه الإعفاءات نُشرت على الموقع الإلكتروني للجنة، عملاً بالفقرة 12 (و) من المبادئ التوجيهية، التي تنص على نشر تفاصيل الإعفاءات المعتمدة من تاريخ الموافقة وحتى تنفيذ عملية التسليم، ما لم تقرر اللجنة خلاف ذلك.

[2]منظمة الأمم المتحدة، *الأجهزة الفرعية للجمعية* العامة الواردة على الموقع: الساعة 11:10، على الموقع *ة* . https://www.un.org/ar/ga/about/subsidiary/ تم الاطلاع عليه في 30 /2025/05.

أ -جهود المفوضية السامية لحقوق الانسان في توثيق انتهاكات حقوق الانسان.

"إنّ مفوضيّة الأمم المتّحدة السامية لحقوق الإنسان هي الهيئة الأساسية التابعة للأمم المتّحدة المعنيّة بحقوق الإنسان[1]، وهي تجسّد التزام العالم بتعزيز وحماية المجموعة الكاملة لحقوق الإنسان والحريات المنصوص عليها في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان 1948."[2]

اضطلعت المفوضية السامية لحقوق الإنسان بدور محوري في توثيق الانتهاكات التي تسبب فيها الاستخدامات غير مشروعة للطائرات المسيرة، من خلال الاليات التالية:

1 -رصد استخدام الطائرات المسيرة، وتحليل مدى امتثال الدول للقواعد الدولية، ورفع التقارير إلى هيئات الأمم المتحدة ذات الصلة، وتتمثل أهمية هذه الجهود في تعزيز الشفافية، ودعم المساءلة، والحد من الإفلات من العقاب، عبر تسليط الضوء على الأنماط المتكررة للانتهاكات[3]، والدعوة إلى تقنين استخدام هذه التكنولوجيا في إطار احترام الحقوق الأساسية للإنسان.

2 -بحث التحديات القانونية والأخلاقية لاستخدام الطائرات المسيّرة.

عُقد اجتماع للخبراء نظمته أكاديمية جنيف للقانون الإنساني الدولي وحقوق الإنسان ومعهد الأمم المتحدة لبحوث نزع السلاح، بدعم من وزارة الخارجية السويسرية،[4] لمناقشة الجوانب القانونية والأخلاقية المتعلقة باستخدام الطائرات المسلحة بدون طيار وتطوير الأنظمة المستقلة.

---

[1] المفوضية السامية لحقوق الإنسان تهدف لضمان المعاملة العادلة والمتساوية لجميع الناس في جميع أنحاء العالم. ويمكن تحقيق هذا من خلال تشجيع الدول على احترام حقوق الإنسان، وتعزيز التعاون وضمان التزام الجميع بقواعد العدالة، وتدعم المفوضية أيضًا المنظمات التي تدافع عن الحقوق الفردية، *المفوضية السامية للأمم المتحدة لحقوق الإنسان*، تم الاطلاع عليه بتاريخ 15 مايو 2025، الساعة 6:30، على الرابط:
https://ar.wikipedia.org/wiki/المفوضية_السامية_للأمم_المتحدة_لحقوق_الإنسان

[3] - مثل عمليات القتل خارج نطاق القانون وانتهاك الحق في الخصوصية والأمن الشخصي وفي هذا المجال نذكر مثال في7 تشرين الأوّل 2023 أصبحت مخيّمات اللّاجئين والمدن في شمال الضفّة الغربيّة أهدافًا لغارات جوّيّة متكرّرة من قبَل الجيش الإسرائيليّ. ووفقًا لتوثيقات بتسيلم، فمنذ 7.10.23 حتّى 8.3.25، قُتل 261 شخصًا، من بينهم 41 قاصرًا على الأقل، في 69 عمليّة قصف نفذها الجيش الإسرائيلي. بعض تلك الغارات تم تنفيذه بواسطة طائرات حربية، وذلك للمرة الأولى منذ الانتفاضة الثانية. للمقارنة فقط، يشار إلى أن الجيش قَتل 14 شخصًا في عمليّات القصف الجوّيّ في الضفّة الغربيّة على مدى أكثر من 18 عامًا، من 2005 حتّى أوائل تشرين الأوّل 2023.وللإطلاع اكثر على امثلة واقعية يمكن الرجوع الى هذا المرجع ، بتسليم، *عقيدة غزة: الضفة الغربية تحت النار*،19مركز المعلومات الإسرائيلي لحقوق الانسان في الأراضي المحتلة، أكتوبر 2023، الوارد على الموقع:
https://www.btselem.org/arabic/htmx/216745?destination=/arabic/gaza_doctrine_west_bank_under_fire، تم الاطلاع عليه 16 /05/ 2025

[4] Costas Trascasas, M. *Experts meeting on armed drones and robots under international law: Divonne, France, 3–5 December 2013. Summary of discussions, unidir : united nations institute for disarmament research, geneva academy*

خاصة في سياقات مكافحة الإرهاب عبر الحدود، حيث أُثيرت مخاوف من انتهاك الحق في الحياة في حال استخدام الطائرات في عمليات قتل دون محاكمة أو رقابة قانونية مناسبة. [1]

كما أشارت المفوضية إلى أن الطائرات يمكن أن تساهم في تقليل الخسائر البشرية إذا استُخدمت في إطار احترام مبادئ التمييز والتناسب.

من ناحية أخرى، عبّر العديد من الخبراء عن شكوكهم في قدرة الأنظمة المستقلة على الالتزام بهذه المبادئ بسبب غياب الحكم البشري، مما يزيد من خطر استهداف المدنيين بشكل خاطئ.

كما طُرحت إشكاليات قانونية تتعلق بمساءلة الدول والأفراد عند استخدام هذه الأنظمة، لا سيما في غياب نظام قانوني واضح يضمن المحاسبة، مما يطرح تحديات أمام تحميل القادة أو المصممين المسؤولية في حال وقوع أخطاء مميتة.

وفيما يخص استخدام القوة بين الدول، أكد الخبراء أن استعمال الطائرات المسلحة عبر الحدود دون موافقة الدولة المستهدفة يعد انتهاكًا للسيادة، حتى مع تبرير ذلك بالدفاع عن النفس.

ب –دور مجلس حقوق الانسان:

انشأت الجمعية مجلس حقوق الانسان سنة 2006 خلفا للجنة حقوق الانسان، والذي تعامل مع مجال استخدام الطائرات من خلال اليتين هما[2]:

1 -اصدار قرارات

يصدر مجلس حقوق الانسان قرارات في قضايا محددة رغم انها غير ملزمة قانونا لكنها تستخدم كموقف دولي رسمي ومن بين القرارات التي أصدرتها في هذا المجال نذكر:

القرار 28/38 صادر مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة، حيث عقدت حلقة نقاش تفاعلية للخبراء في 22 سبتمبر 2014 خلال الدورة السابعة والعشرين لمجلس حقوق الإنسان، لمناقشة استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات المسلحة بلا طيار في العمليات العسكرية ومكافحة الإرهاب،

[1] Costas Trascasas, OP-CIT.

[2]- منظمة لأمم المتحدة، حقوق الإنسان - القضايا العالمية، الوارد على الموقع https://www.un.org/ar/global-issues/human-rights تم الاطلاع عليه في 31 /2025/05. و مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، مجلس حقوق الإنسان، الوارد على الموقع https://www.ohchr.org/ar/hrbodies/hrc/home 31/05/ 2025

ومدى توافق هذا الاستخدام مع القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني.[1]

اشار البيان الافتتاحي لنائبة مفوض الأمم المتحدة السامي لحقوق الإنسان الى التحديات القانونية والأخلاقية التي تطرحها هذه التكنولوجيا، خاصة فيما يتعلق بالحق في الحياة، وتجنب إلحاق الأذى بالمدنيين، والمساءلة عن الانتهاكات المحتملة. ويُشدد البيان على ضرورة ضمان امتثال استخدام هذه الأسلحة للقانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني.

واشتملت المناقشة على الأقسام التالية[2]:

- القسم الأول: أكد على أهمية القضية وتعقيدها والحاجة لمزيد من البحث والنقاش على المستوى الدولي.

- القسم الثاني: أشار الى الإطار الدولي لحقوق الانسان وعلى كيفية تطبيق مبادئه مثل الحق في الحياة والحق ضد القتل التعسفي فيما يتعلق باستخدام الطائرات المسيرة (المسلحة).

- القسم الثالث: ركز على المسؤولية والشفافية حيث يتناول بشكل حيوي التحديات المرتبطة بمساءلة الدول عن استخدامها للطائرات المسيرة المسلحة وضمان الشفافية بشأن الإجراءات ذات الصلة.

وما استنتج من هذا النقاش انه:

- ألتأكيد على وجود تحديات قانونية وأخلاقية كبيرة متعلقة باستخدام هذا النوع من الطائرات.

-الحاجة إلى المزيد من الحوار وتبادل المعلومات بين الدول والخبراء والمجتمع المدني بخصوص هذه القضية

-وتم الإشارة الى الحاجة لوضع أحسن الممارسات والمعايير لضمان ممارسة هذه التكنولوجيا بما يتماشى مع القانون الدولي وحقوق الإنسان.

- ابراز التحديات التي تواجه الدول والمجتمع الدولي فيما يتعلق باستخدام هذه التكنولوجيا الحديثة.

- قد يؤدي هذا القرار لتشجيع الهيئات الأممية لمحاولة تنظيم استخدام هذه الطائرات المسيّرة.

[1] - مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، قرار A/HRC/28/38، الدورة الثامنة والعشرون لمجلس حقوق الإنسان, موجز حلقة النقاش التفاعلية للخبراء بشأن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات المسلحة بلا طيار استخدامًا متفقًا مع القانون الدولي, صدر في 15 /2014/12 , بند جدول الأعمال: 2و3 (التقرير السنوي للمفوض السامي وتعزيز وحماية جميع حقوق الإنسان).تم إعداد هذا التقرير بناءً على قرار مجلس حقوق الإنسان رقم 22/25 , 2014.

[2] المرجع ذاته.

2-اعتماد المقرر الخاص المعنى بحالات الإعدام خارج نطاق القضاء

صدرت في 2013 وثيقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة حول الإعدام خارج نطاق القانون أو الإجراء السريع أو التعسفي، أعدها المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج نطاق القانون، وتركز بشكل أساسي على قضايا استخدام الطائرات المسيّرة المسلحة من منظور الحفاظ على الحق في الحياة.

ومن اهم ما تضمنت وتطرقت اليه هذه الوثيقة:

- الطائرات المسيّرة والحق في الحياة: والتي أشارت الوثيقة إلى أن الطائرات المسيّرة ليست أسلحة غير شرعية بطبيعتها أي غير قانونية.

لكنها قد تفتح المجال للدول باستخدام القوة القاتلة بسهولة داخل أراضي دول أخرى، مما أصبح يثير قلقًا بشأن تهديد الحق في الحياة على المستويين القريب والبعيد.

- الالتزام بالقانون الدولي: أكدت هذه الوثيقة على وجوب احترام القوانين الدولية المتعلقة باستخدام القوة، ودعت إلى تجنب التأويلات الواسعة والغير الدقيقة التي قد تبرر الضربات باستخدام هذا النوع من الطائرات.

- اما من ناحية استخدام الطائرات في ضوء الأطر القانونية المتعددة: تستعرض الوثيقة الدور الذي تلعبه مختلف النظم القانونية الدولية، كحقوق الإنسان والقانون الإنساني وقواعد تنظيم القوة بين الدول، في ضبط استخدام الطائرات المسيّرة المسلحة.

- الشفافية والمساءلة: تشدد الوثيقة على أهمية الالتزام بمبادئ الشفافية والمساءلة في استخدام الطائرات المسيّرة، محذرةً من المخاطر الناجمة عن التفسيرات المرنة للقوانين والمعايير الدولية.

تعد هذه الوثيقة موردًا مهمًا للحوار العالمي حول استخدام الطائرات المسيّرة في المراقبة وتنفيذ الضربات القتالية. كما تسلط الضوء على الضرورة القصوى لوضع معايير تنظيمية دولية تضمن احترام حقوق الإنسان وحمايتها. [1] أطلقت الأمم المتحدة مبادرة بإطلاق برامج هدفها تنظيم استخدام الطائرات المسيرة في سياق مكافحة الإرهاب والاستخدامات المجتمعية الإيجابية.

[1]- الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة، المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج نطاق القانون أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي، *جزاءات الإعدام أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي خارج نطاق القانون، وثيقة رقم* (A/68/382)،2013. الوارد على الموقع:
https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n13/473/61/pdf/n1347361.pdf تم الاطلاع عليه يوم 11 ماي 2025

الفرع الثالث: دور المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) في مجال تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

تحافظ الأمم المتحدة على علاقات عمل وثيقة مع منظمات دولية تصنف على انها وكالات دولية متخصصة تابعة لها على الرغم انها مستقلة قانونا تعمل تحت مظلة الأمم المتحدة ولها هيئة إدارية خاصة [1]ونخص بالذكر منظمة الطيران المدني الدولي لما لها من دور في تنظيم الطيران المدني العابر للحدود.

اولا: منظمة الايكاو (ICAO).

أ -لمحة عن منظمة الايكاو.

هي وكالة تابعة للأمم المتحدة [2]بموجب اتفاقية الطيران الدولي التي تعرف باتفاقية شيكاغو1944 والتي يقع مقرها في مونتريال (كندا) ، تساعد هذه المنظمة 193 دولة على التعاون فيما بينها ومشاركة أجوائها لتحقيق المنفعة المتبادلة، ومنذ تأسيس الإيكاو في عام 1944، ظل ما تقدِّمه من دعم وما تضطلع به من دورٍ تنسيقي يساعد البلدان، من خلال الجهد الدبلوماسي المقرون بالجهد الفني، ومع الدخول في حقبة جديدة من الرقمنة، والابتكارات الجديدة المذهلة في مجال الطيران وتكنولوجيا الدفع، بات النقل الجوي يعتمدُ، أكثر منه في أي وقت مضى، على ما تقدّمه الإيكاو من دعم بالخبراء، وما تصدره من الإرشادات الفنية والدبلوماسية، متوخيّةً رسم مستقبل جديد ومُثير للرحلات الدولية.

تتكون هذه المنظمة من جمعية عامة ومجلس محدود العضوية ويتبعه امانة عامة وهيئات فرعية مختلفة، تتكون الجمعية العامة وهي هيئة سيادية لمنظمة الطيران المدني الدولي للمنظمة ممثلين عن

[1] مكتبة القانون بجامعة جورجتاون، *القانون الدولي* ، الوارد على الموقع https://guides-ll-georgetown-edu.translate.goog/c.php?g=365747&p=7141851&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=tc تم الاطلاع عليه في 1 يونيو 2025

[2] منظمة الطيران المدني الدولي(ICAO) ، بدون تاريخ، *حول منظمة الطيران المدني الدولي*، تم الاطلاع عليه في الساعة 09:45 مساءً، بتاريخ 14 مايو 2025، عبر الرابط: https://www.icao.int/about-icao/Pages/AR/default.aspx، و IFATCA. (n.d.). *How ICAO works*. Retrieved May 29, 2025, at 01:50 PM from https://ifatca-org.translate.goog/icao-activities/how-icao-works/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=tc

جميع الدول المتعاقدة، تجتمع كل ثلاثة سنوات لمراجعة عمل المنظمة ووضع سياستها للسنوات القادمة وللتصويت على الميزانية.[1]

واما المجلس يتألف وهو الهيئة الإدارية التي تنتخبها الجمعية العامة التي تنتخبها الجمعية العامة لمدة ثلاثة سنوات من 36 دولة ويقدم المجلس التوجيه المستمر لعمل هذه المنظمة وفي المجلس تعتمد المعايير والممارسات الموصى بها وتدمج كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي.[2]

ب -آلية منظمة الايكاو في تنظيم استخدام الطائرات المسيرة.

يتوزع دور الايكاو في تنظيمها وتوجيهها لاستخدام الطائرات المسيرة بين اليتين:

الية الأولى تتمثل في اعتماد الإطار القانوني العام من خلال اتفاقية شيكاغو1944 وملاحقها، اما الالية الثانية فهي الالية الخاصة تتجسد في الدليل التنظيمي للطائرات غير مأهولة المعتمد في سنة 2016.

1 -جهود منظمة الايكاو في ظل اتفاقية شيكاغو (Doc 7300).

هذه الاتفاقية هي الأساس القانوني لإنشاء منظمة الإيكاو والتي وضعت القاعدة المتمثلة بالمبادئ الأساسية لمنظمة الطيران المدني جاءت بهدف بهدف تعزيز التعاون وخلق والحفاظ على الصداقة والتفاهم بين الأمم والشعوب في العالم" حيث وقعت هذه الاتفاقية 7 ديسمبر 1944 من قبل 52دولة وحددت هذه الاتفاقية غرض هذه المنظمة [3]

وتم وضع 19 ملاحق لمنظمة الطيران المدني الدولي وسلسلة وثائق لمطالبة الدول بتقديم اخطارات بالاختلافات في المعايير ومدعوة للإبلاغ عن الإختلافات عن الممارسات الموصى بها في الملاحق[4]

---

[1] Skybrary. *International Civil Aviation Organisation (ICAO)*. (n.d.). Retrieved May 29, 2025, at 03:45 PM from https://skybrary-aero.translate.goog/articles/international-civil-aviation-organisation-icao?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=tc

[2] Skybrary. *International Civil Aviation Organisation. Ibid.*

[3] **منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)** ، *تاريخ المنظمة*، دون تاريخ ،تم الاطلاع عليه في 1 جوان2025، الساعة 01:10 صباحا على الموقع https://www-icao-int.translate.goog/about-icao/history/pages/default.aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=tc و **الأمم المتحدة** ،*اليوم الدولي للطيران المدني – الخلفية*، دون تاريخ ، تم الاطلاع عليه في 1 جوان 2025، الساعة 1:20صباحا على الموقع https://www.un.org/ar/observances/civil-aviation-day/background

[4] **SKYbrary Aviation Safety**. *International Civil Aviation Organisation (ICAO)*. **.** (n.d.) Accessed on **June 2, 2025, at 10:58 AM** via https://skybrary.aero/articles/international-civil-aviation-organisation-icao

ومن اهم ما ورد في الاتفاقية نشير:[1]

-يجب أن تمتلك جميع الطائرات شهادات صلاحية صادرة عن الدولة المسجلة بها أي انها مؤهلة للطيران بأمان، وفقًا للمعايير الدولية، وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبة المنقولة[2].

من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية ارواحهم تماشيا مع الاعتبارات الأولية الإنسانية وتعزيزها تدابير تنسيق فعالة بخصوص الشؤون المتعلقة بالملاحة الجوية فبقرار 25-3 تضمن التعاون بين الدول المتعاقدة لتحقيق سلامة الطيران المدني الدولي والنهوض بأغراض اتفاقية شيكاغو

- يُشترط أن يحمل الطيارون تراخيص رسمي صادرة عن السلطات المختصة، ومعترف بها دوليًا.

- يجب تسجيل كل طائرة في دولة معينة وتحمل علامات تسجيل تُميزها ليسهل التعرف على مالكها وبلدها وتتبعها

تنص الاتفاقية على تسهيل الإجراءات الجمركية والهجرة لتقليل التأخيرات في العمليات الجوية، وهذا لتسريع وتسهيل دخول الركاب والبضائع

شجعت هذه الاتفاقية على تقليل الانبعاثات الضارة والضوضاء الناتجة عن الطائرات مثل التشجيع على استعمال وقود صديق للبيئة والتشجيع على تطوير طائرات كهربائية

مثال على ذلك:

ماحدث عام 2022، قامت منظمة الطيران المدني الدولي الايكاو بإزالة روسيا من مجلسها، وهو هيئة اتخاذ القرار الأعلى في المنظمة، بسبب انتهاكها للمجال الجوي الأوكراني، مما يُظهر التزام المنظمة بتطبيق المعايير الدولية.[3]

---

[1] SKYbrary، اتفاقية شيكاغو ، الوارد على الموقع : https://skybrary.aero/articles/chicago-convention ، تم الاطلاع عليه في 1 جوان2025

[2] منظمة الطيران المدني الدولي الايكاو، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية، ، نشرت بموجب الأمين سلطة العام، 8 أكتوبر 2010

[3] Reuters.. *Russia loses UN aviation council seat in rebuke*. (2022, October 1) Accessed on June 2, 2025, at 10:58 AM .from https://www.reuters.com/world/europe/russia-not-re-elected-un-aviation-agencys-36-member-council-2022-10-01

2 -جهود منظمة الايكاو من خلال اعتماد دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد 2016:

يعتبر هذا الدليل وثيقة ارشادية غير ملزمة صدرت عن منظمة الايكاو هدف على مساعدة الدول الأعضاء هدفها ادماج أنظمة الطائرات المسيرة عن بعد في المجال الجوي وفي المطارات حيث يعتبر هذا الدليل تطبيق علمي للمعاير التي وضعتها الخاصة بالطيران المدني الدولي[1] ، ومن بين الاحكام الرئيسية التي تضمنها هذا الدليل نورد:[2]

- اقتراح المعايير والتوصيات التي تُسهم في سن القوانين واللوائح التي تنظم الطائرات لتحديد شروط تنظيمها والمناطق المحظورة وذلك لضمان سلامة الحركة الجوية والتداخل بين الطائرات التقليدية وبدون طيار.

- صنف الدليل أنظمة الطائرات عن بعد والمكونات المرتبطة بها وفق خصائص أساسية من ناحية الوزن والنوع وحسب نشاط هذه الطائرة.

- الاعتراف بإلزامية لوضع معايير موحدة لتصنيع هيكلة التصنيع واستخدامات الطائرات بدون طيار ومشاركة هذه المجهودات مع منظمات دولية وخبراء مختصون بهذا المجال وأيضا لاسيما مشاركتها مع هيئات الطيران المدني لكي تستطيع الدول اعتمادها.

- يُطلب من مشغلي الطائرات المُسيّرة الحصول على شهادات تخوله بتنفيذ تشغيل تُحدد نطاق عملياتهم ومسؤولياتهم، ويكون شخص كفء يعينه المشغل.

- تطبيق نظام إدارة السلامة (SMS)وهو نهج منهجي لإدارة السلامة بما في ذلك الهياكل التنظيمية والمسؤوليات والإجراءات اللازمة لتحديد المخاطر وتخفيفها في عمليات الطائرات المُسيّرة.

- ولم يتم تخطي أهمية الأمن السيبراني وهذا لاعتماد هذا النوع من الطائرات على الأنظمة الرقمية وأيضا الاتصالات اللاسلكية وهذا للتعاون مع الإتحاد الدولي للاتصالات لتعزيز الجوانب الأمنية وحماية أنظمة التحكم بها.

[1] International Civil Aviation Organization. (n.d.). *ICAO model UAS regulations*. Retrieved May 14, 2025, at 2:28PM, from https://www.icao.int/safety/UA/Pages/ICAO-Model-UAS-Regulations.aspx. **Followed by:** International Civil Aviation Organization. (n.d.). *Safety - Unmanned Aircraft Systems (UAS)*. Retrieved May 14, 2025, at 5:17 PM, from https://www.icao.int/safety/ua/Pages/default.aspx.

[2] Manual on Remotely P
iloted Aircraft. ibidi.

- التكامل مع المجال الجوي من خلال تقنيات "الكشف والتجنب." وعرفت في الملحق 2 بانه القدرة على رؤية أو استشعار او اكتشاف حركة مرور متضاربة أو مخاطر أخرى واتخاذ الإجراء المناسب والهدف منها ضمان تنفيذ الامن لرحلات الطائرات المسيرة وتمكين التكامل في المجال الجوي.

وفي نظرنا بما ان الدليل هو وثيقة ارشادية توجيهية تنظم سلوك الدول حين استخدامها للطائرات المسيرة وليست وثيقة قانونية ملزمة للدول، هذا ان دل على شيء فهو يدل على عدم وجود هناك رغبة لتنظيم هذا النوع من الطائرات رغم استعمالها لم يتفق على ربط هذه التكنولوجيا المتطورة وتوحيد الجهود الدولية لتنظيم استخدامها خوفا من ان يرتب مسؤولية دولية والتزامات تقيد الدول.

المطلب الثاني: دور المنظمات غير الحكومية الدولية في ضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة.

نالت الطائرات المسيرة اهتمام المنظمات الدولية غير حكومية على اعتبار انها تلعب دورا مهما يبرز في الضغط على الدول وكذا على المنظمات الدولية الحكومية لإقامة تنظيم قانوني للطائرات بدون طيار بهدف تفادي الاستعمال العسكري لها والعمل على الاستفادة منها في نطاق ما يبيحه القانون الدولي العام.

الفرع الاول: دور المنظمات الدولية غير الحكومية لحماية حقوق الانسان في ظل النزاعات المسلحة.

ترتبط منظمات القانون الدولي الإنساني بالنزاعات المسلحة لما لها من دور فعال أثناء الحروب، خصوصا فيما يتعلق الامر بالمساعدات الإنسانية ومراقبة انتهاكات القانون الدولي الإنساني التي قد تقوم اثناء النزاعات من قبل أطراف النزاع او ايادي خارجية، ونخص بالذكر هما:

أولا: اللجنة الدولية للصليب الأحمر.

نشأت اللجنة الدولية للصليب الأحمر على يد "هنري دونان" الذي يعتبر أحد مؤسسي القانون الدولي الإنساني، شهد هنري معركة " سولفرينو " سنة 1859 التي كانت بين النمسا وفرنسا في إيطاليا فلاحظ عدد الجرحى الذين يتوفون دون حصولهم على الرعاية الطبية مما جعله ينظم فرقة محلية لإنقاذ الجرحى دون التمييز بين الجيشين، كتب هنري كتاب " تذكار سولفرينو" الذي صب فيه فكرتيه الاساسيتين المتمثلتين في وضع معاهدة تلزم الجيوش بتوفير الرعاية الى جميع الجرحى من الجيوش وانشاء جمعيات وطنية تقدم المساعدات، واعتمدت لجنة الرعاية العامة الموجودة في مدينة جنيف على هاتين الفكريتين وشكلت فريق عمل كان الأساس الذي انبثق منه اللجنة الدولية للصليب الأحمر وعيّن "دونان"

أمينا له، اجتمع للمرة الأولى سنة 1863[1].وهي منظمة مستقلة ومحايدة تضمن عموما المساعدة في المجال الإنساني للمتضررين من النزاعات المسلحة وحالات العنف الأخرى[2].

أولت اللجنة موضوع استخدام الطائرات بدون طيار اهتماما بالغا في أكثر من موضع وذلك لما لها من تأثير على مدى احترام القانون الدولي لاسيما وقت النزاعات المسلحة سلبيا كان ام ايجابي:

أ -التأثير السلبي لاستخدام الطائرات المسيرة على تعزيز الالتزام بقواعد القانون الدولي العام. حذرت اللجنة الدولية للصليب الاحمر مثل غيرها من المنظمات غير الحكومية الدولية من استعمال الطائرات المسيرة أثناء النزاعات المسلحة على نحو يخل بالالتزامات الذي يفرضها القانون الدولي الإنساني، خصوصا فيما يتعلق الامر بمبدأ التمييز، وبرز ذلك في تقرير لها سنة 2020 تحت عنوان "الذكاء الاصطناعي والآلة في الحرب"[3] الذي درست فيه استعمال التكنولوجيا الحديثة (الأسلحة الحديثة منها الطائرات المسيرة) في النزعات المسلحة ووضحت موقفها بعدم معارضتها للأسلحة الحديثة بشرط أن تكون قابلة للاستعمال وفق قواعد القانون الدولي الإنساني على اقل تقدير، كما أحاط التقرير أيضا بالانتهاكات التي تنتج عن استعمال الأسلحة الحديثة مثل انعدام التمييز بين المقاتلين والمدنيين بسبب اعتماد أنظمتها على بيانات غير كاملة قد تخطئ في تحديد الأهداف، انتهى التقرير بمجموعة من التوصيات أهمها: الزامية حظر الأسلحة ذاتية التشغيل المستقلة تماما عن الإدارة البشرية بسبب عدم قدرتها على التفرقة بين المدنيين والعسكريين في ظروف المعقدة. وتشترط وجود العامل البشري للتحكم والحكم أثناء المهمات للأخذ بالقرارات التي من شأنها ان تكون خطر على حياة الناس.

ب –التأثير الإيجابي لاستخدام الطائرات المسيرة على تعزيز الالتزام قواعد القانون الدولي العام.

أما بخصوص الجانب الإيجابي الذي تراه اللجنة الدولية للصليب الاحمر للطائرات المسيرة فقد تضمن تقرير2020 السابق ذكره الاستعمالات الإنسانية التي قد يتم استخدام التكنولوجيا الحديثة فيها فمثلا يمكن استعمال الطائرات المسيرة كآلية لتحسين الاستجابة الإنسانية وتوصيل الأغذية والاحتياجات الطبية للمرضى والجرحى البعيدين. وقد أصدرت اللجنة دراسة بخصوص هذا الاستعمال تحت عنوان: " دعم

[1]-اللجنة الدولية للصيب الأحمر، تأسيس اللجنة الدولية للصليب الأحمر وسنواتها الأولى،12/05/2010. الوارد على الموقع https://www.icrc.org/ar/documents/founding/overview-section-founding تم الاطلاع عليه: 16/04/2025

[2]-اللجنة الدولية للصليب الأحمر، من نحن. الوارد على الموقع -https://www.icrc.org/ar/about international-committee-red-cross-icrc تم الاطلاع عليه يوم: 16/04/2025

[3]- ICRC Position Paper, Artificial intelligence and machine learning in armed conflict: A human-centred approach, 2020. Retrieved https://international-review.icrc.org/sites/default/files/reviews-pdf/2021-03/ai-and-machine-learning-in-armed-conflict-a-human-centred-approach-913.pdf 17/04/2025

الحساسية القيمية في الاستخدام الإنساني للطائرات المسيرة"[1] لسنة 2022 ويعد مرجعا أساسيا لفهم الإطار الأخلاقي بحيث سلطت هذه الدراسة الضوء على التحديات الأخلاقية التي ترتبط باستخدام الطائرات بدون طيار استخداما إنسانيا وتقديم إرشادات لضمان ان يكون الاستخدام متناسبا مع الاحتياجات الإنسانية دون احداث اضرار جانبية، حددت الدراسة مجالات الاستعمال الإنساني التي تمثلت في:

1- تقييم الكوارث: بسبب الكوارث الطبيعية كالزلازل والفيضانات والبراكين يصعب على فرق الإغاثة الوصول الى المناطق المتضررة ومساعدة المتضررين فيتم استعمال الطائرات المسيرة لتصوير المناطق جويا مما يمَكن من تقييم حجم الضرر وتحديد المباني المهدمة او المهددة بالوقوع مما يسمح بالتخطيط السريع لتوزيع المساعدات، وقد تم استعمال الطائرات المسيرة من قبل المنظمات الإنسانية في زلزال النيبال عام 2015 سعيا منها لتحسين السلامة باستعمالها لهذه الطائرات لمسح المناطق المتضررة بسبب عدم استقرار التضاريس، ساعدت الصور الجوية في تحديد المنازل المدمرة والطرق المسدودة مما سهل توجيه فرق الاستغاثة الى الوصول الى المصابين.

2 -لإغاثة الطبية: في هذه الحالة تستعمل الطائرة المسيرة لنقل الادوية او العينات الطبية او لنقل الدم في المناطق النائية او المناطق المتضررة، استخدمت الطائرات المسيرة في روندا 2016-2023 في سياق ما يسمى بمشروع "ZipLine "[2]الذي ساعد في انقاذ العديد من الأشخاص خصوصا النساء والاطفال في حالات الولادة الطارئة ذلك بنقل أكياس الدم من مراكز الامدادات الى عيادات المناطق النائية في اقل من نصف ساعة.

3 -البحث عن المفقودين: يتم استعمال الطائرات بدون طيار في حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية او في النزاعات المسلحة للبحث عن الأشخاص المفقودين والمحاصرين تحت الأنقاض وكذا الناجين في المناطق المنعزلة واللاجئين الى الأماكن التي يصعب الوصول اليها، تكون الطائرات مزودة بكاميرات حرارية ومستشعرات للرؤية الليلة ذلك للعثور السريع للضحايا وتقليل المخاطر بالنسبة لفرق الإنقاذ.

---

[1]- International review of the Red Cross, Supporting value sensitivity in the humanitarian use of drones through an ethics assessment framework, 2022. Retrieved: https://international-review.icrc.org/articles/supporting-value-sensitivity-in-the-humanitarian-use-of-drones-919 07/05/2025.

[2]- مشروع Zipline مشروع أمريكي أُطلق سنة 2016 وهو مبادرة تكنولوجية وإنسانية تستخدم الطائرات المسيرة لتوصيل الامدادات الطبية واللقاحات والدم الى المناطق النائية وصعبة الوصول في وقت قياسي، بحيث يتم طلب الامدادات الطبية من المراكز الصحية عبر الهاتف او تطبيق ثم تجهز الطلبات في مركز تشغيل الطائرات وتنطلق الطائرات المسيرة محملة بالطرد الطبي وعند الوصول الى الوجهة تقوم الطائرات ب اسقاط الطلبات بالمظلة عند الموقع المحدد بدقة عالية دون الحاجة الى الهبوط.

ورد في التقرير استخدام الدرونز في هذه الحالة في جزر الكاريبي 2017 في إعصار ماريا[1] لتحديد المناطق التي تحتاج الى انقاذ عاجل بسبب الانهيارات الأرضية وانقطاع الطرق مما سمح لفرق الإنقاذ من تحديد أماكن الضحايا وارسال المساعدات بسرعة بعد تقييم الطرق المغلقة. وبعد الاعصار عملت بعض شركات الاتصالات مع المنظمات الدولية (مثل الوكالة الدولية للطوارئ) لتوفير اتصال مؤقت ب الانترنت في المناطق التي انقطعت عنها الشبكة.

اختتم التقرير بمجموعة من التوصيات تتمثل في:

- ضرورة دمج الاخلاق في جميع مراحل استعمال الطائرات المسيرة وذلك ب اجراء تقييم مسبق يشمل تحليل المخاطر الأخلاقية المحتملة قبل تنفيذ أي مشروع يستخدم الطائرات المسيرة مع ضمان قبول المجتمعات المحلية استخدامها وذلك بعد القيام بتوعيتهم عن فوائدها ومخطرها.
- تطالب بوضع سياسات وإجراءات تنظم استعمال الطائرات بدون طيار التي تضمن الامتثال للقوانين والمعايير الأخلاقية مع إمكانية تحديثها بانتظام بناءً على التجارب.

من خلال ما سبق يتبين أن موقف اللجنة الدولية للصليب الأحمر من استخدام الطائرات المسيرة يأخذ وجهين:

- اللجنة ليست معارضة للطائرات المسيرة انما تعارض استعمالها الذي ينتهك القانون الدولي مثل عدم التمييز بين المدنيين والمقاتلين حيث عبرت عن قلقها من الاستخدام الواسع للطائرات المسيرة المسلحة عبر العديد من الدراسات والتقارير التي أصدرتها.
- اللجنة تستعمل وتدعو لاستعمال الطائرات المسيرة لأغراض إنسانية بحتة مثل استعمالها لتقييم الكوارث الطبيعية وايصال الامدادات الطبية وغيرها.

ثانيا: منظمة نداء جنيف "Geneva call".

هي منظمة غير حكومية تأسست سنة 2000 في جنيف -سويسرا-على يد إليزابيث دي كريستوفريس وهي ناشطة سويسرية تعمل في مجال حقوق الانسان، أرادت انشاء آلية تجعل الجهات المسلحة غير الحكومية تتحمل مسؤوليتها الأخلاقية والإنسانية دون ان تمنح اعترافا سياسيا أو شرعية دولية كونها ليست ملزمة بالمعاهدات الدولية. تعمل منظمة نداء جنيف على اقناع الجماعات المسلحة غير الحكومية

[1]- إعصار ماريا hurricane Mariaتمت تسميته من خلال قائمة معدة سابقا من قبل المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، وهو إعصار استوائي من الفئة الخامسة ضرب منطقة الكاريبي في سبتمبر 2017 ويعد من اكثر الأعاصير دمارا بحيث خلف وفاة اكثر من 3000 شخص، ونظرا لحجم الوفيات واحتراما تم سحب اسم ماريا من الاستخدام ولن يتم استخدامه مجددا لتسمية أي إعصار في المستقبل.

بالالتزام بالمعايير الإنسانية الدولية خاصة فيما يخص حماية المدنيين من العنف أثناء النزاعات المسلحة بحيث تتواصل مع الجماعات المسلحة غير الحكومية بشكل سري وتستعمل "وثيقة الالتزام" او "نداء الالتزام"[1] لإشراكهم في احترام القانون الدولي الإنساني خاصة ما يتعلق بحماية المدنيين بصفة عامة والأطفال بصفة خاصة[2].

تحدثت هذه المنظمة عن الطائرات المسيرة في تقرير لها تحت عنوان: "المخاوف الإنسانية الناتجة عن استخدام الطائرات المسيرة المسلحة" [3]الذي نشر سنة 2020 جاء في محتواه ان الاستخدام المتزايد للطائرات المسيرة المسلحة من قبل الدول والجهات المسلحة غير الحكومية يثير مخاطر إنسانية جسيمة خاصة عند عدم التزامهم بالقانون الدولي الإنساني لاسيما في ظل سهولة اقتناء هذه الطائرات التي قد تساهم في توسيع بؤر النزاعات المسلحة وزيادة حدتها. تكمن المخاوف الإنسانية التي ذكرها التقرير في الخسائر المدنية بحيث تلحق هجمات الطائرات المسيرة قتلى وجرحى بين المدنيين لانتهاك مبدأ التمييز بين المقاتلين والمدنيين ومبدأ التناسب[4]، واستهداف المنشآت المدنية (مثل المستشفيات والمدارس) مما يشكل انتهاكا واضحا للمادة 51 من البرتوكول الإضافي لاتفاقيات جنيف التي تنص على الحماية العامة للسكان المدنيين من آثار الاعمال العدائية، كما تمتد اثار الهجمات الى التأثير على العامل النفسي في المجتمعات المستهدفة مما ينتج عنها الصدمات النفسية طوية الأمد خصوصا لدى السكان الذين يعيشون تحت تهديد دائم من الهجمات العشوائية.

انتهى التقرير بتوصيات تمثلت في:

[1]-**وثيقة الالتزام:** هي تعهد طوعي توقعه جهة مسلحة غير حكومية أمام منظمة نداء جينيف، تعلن فيه التزامها باحترام قاعدة او أكثر من قواعد القانون الدولي الإنساني وقواعد القانون الدولي لحقوق الانسان.
Geneve call, what are the deeds of commintment?. Retrieved,from : https://www.genevacall.org/deed-of-commitments/ 09/05/2025

[2]-Geneva call, about us. Retrieved, from : https://www.genevacall.org/about-us/ 09/05/2025. elso : Geneva call, how we work. Retrirvrd, from : https://www.genevacall.org/how-we-work/ . 09/05/2025.

[3]- Geneva call, **Humanitarian Concerns raised by the Use of Armed Drones**, *Sandra Krähenmann, Geneva Call, and George Dvaladze, Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, 16/06/2020. Retreived from :* https://www.genevacall.org/news/humanitarian-concerns-raised-by-the-use-of-armed-drones/#:~:text=Geneva%20Call%20expresses%20its%20concerns,comply%20with%20relevant%20IHL%20principles. *11/05/2025,*

[4]-**مبدأ التمييز:** يقصد به التميز بين المقاتلين والاهداف العسكرية والمدنيين والممتلكات المدنية؛ أي لا يجوز استهداف المدنيين او الاعيان المدنية وتوجيه الهجمات فقط ضد الأهداف العسكرية المشروع استهدافها.
مبدأ التناسب: يقصد به عدم جواز تنفيذ هجوم عسكري اذا كان متوقعا ان يسبب خسائر في صفوف المدنيين او ضررا في الممتلكات المدنية تفوق بشكل مفرط الفائدة العسكرية المباشرة المتوقعة من الهجوم.

- تذكير منظمة نداء جنيف جميع أطراف النزاعات المسلحة باحترام القانون الدولي الإنساني عند استعمال الطائرات المسيرة المسلحة.
- الزامية التأكد من قدرة الطائرة المسيرة على استهداف الأهداف العسكرية فحسب دون احداث أي ضرر للمدنيين والاعيان المدنية.
- من أجل تعزيز المساءلة والشفافية طلبت المنظمة من أطراف النزاع توضيح سياستها التي تعمل بها عند استخدامها للطائرات المسيرة بما في ذلك تقييم احتمالية إصابة المدنيين وكيفية تعويض الضحايا.
- تذكر المنظمة أطراف النزاع المسلح بضرورة الاخذ بعين الاعتبار تأثير استعمال الطائرات المسيرة على المدنيين بما في ذلك الصدمات النفسية.

بعد دراسة التقرير يتضح ان موقف منظمة نداء جنيف من استعمال الطائرات المسيرة يتسم بالقلق والخوف الإنساني من استخدامها بحيث يشكل خطر على حماية المدنيين، وتؤكد على ضرورة التزام المستخدمين لها بالالتزام بمبادئ وقواعد القانون الدولي الإنساني مما يعني ان المنظمة ليست ضد استخدام الطائرات المسيرة اثناء النزاعات المسلحة بل تدعو الى العمل بقواعد القانون الدولي الإنساني ومبادئه اثناء استخدامها.

الفرع الثاني: المنظمات غير حكومية لحماية حقوق الانسان.

تعمل منظمات حقوق الانسان غير حكومية الى الدفاع وحماية حقوق الانسان الأساسية المكفولة في المواثيق الدولية (مثل الإعلان العالمي لحقوق الانسان) كما تهدف الى رصد الانتهاكات التي تحصل في حق هذه المواثيق، وعلى اعتبار الطائرات المسيرة تكنولوجيا الحديثة التي يمكن اعتبارها من الأسلحة الحديثة فإن البعض من هذه المنظمات أولت اهتمام بها، من بين المنظمات التالي:

أولا: منظمة مراقبة حقوق الانسان human right watch.

نشأت هذه المنظمة سنة 1978 حيث أُطلق عليها اسم "هيلسنكي ووتش" نسبة لمؤتمر هيلسنكي لعام 1975 من أجل مراقبة مدى التزام الاتحاد السوفياتي سابقا بالاتفاقيات التي تم ابرامها في هذا المؤتمر، وتبنت "هيلسنكي ووتش" منهج "الكشف علناً والوصم بالعار" بحق الحكومات المُسيئة لحقوق الانسان

عبر التغطية الإعلامية والتواصل المباشر مع صُناع السياسات. وبإلقاء الضوء وجذب انتباه المجتمع الدولي إلى انتهاكات حقوق الإنسان في الاتحاد السوفيتي وأوروبا الشرقية[1].

وفي عام 1981 تم انشاء منظمة "أمريكا ووتش" أثناء اندلاع الحروب الاهلية في أمريكا الوسطى، بعدها شُكلت منظمة "آسيا ووتش" سنة 1985 تلتها منظمة "افريقيا ووتش" في سنة 1988 ومنظمة "الشرق الأوسط ووتش" في 1889، وفي سنة 1988 أُطلق على اسم المنظمة "مراقبة حقوق الانسان" تضم جميع المنظمات المذكورة تحت ما يسمى " لجان المراقبة "[2]. وهي منظمة غير حكومية دولية مستقلة تعمل كجزء من حركة حيوية لدعم كرامة الإنسان وتعزيز تمتع الجميع بحقوق الإنسان، تتكون من فريق خبراء حقوقيين بحيث تحظى بتغطية إعلامية واسعة في مختلف الاعلام المحلي والدولي، من مهامها اجراء التحقيقات والدراسات وإصدار تقارير توثق انتهاكات الدول للقانون الدولي لحقوق الانسان تهدف هذه المنظمة الى حماية حقوق الانسان والتحقيق في الانتهاكات التي تطرأ عليها[3].

اهتمت هذه المنظمة في النظر في قضايا الطائرات المسيرة خصوصا من المنظور القانوني والحقوقي، بحيث أصدرت 626 تقريرا الذي من شأنه دراسة حالة المدنيين في النزاعات المسلحة التي يتم استعمال الطائرات المسيرة كوسيلة حرب فيها، من أشهرها المتعلقة بالموضوع تقرير **"فقدان الإنسانية: الحجة ضد الربوتات القاتلة"** لسنة 2012 حذرت فيه العالم من خطر الانتقال من الطائرات المسيرة التي يتحكم بها العنصر البشري عن بعد الى آلات قتل ذاتية القرار[4]. وحسب التقارير التي أصدرتها نجد ان المنظمة ركزت فيها على:

أ -الهجمات الامريكية ضد كل من باكستان والصومال واليمن: ركزت عليها المنظمة في الفترة مابين 2009 الى 2013، وجاءت في هذه التقارير توثيقا للانتهاكات التي تقوم بها الولايات المتحدة الامريكية في تلك الدول وكذا نقل المعلومات الى الرأي العام من أجل الشفافية مما يؤدي الى الضغط على السلطات ومساءلة الولايات الامريكية المتحدة عن الانتهاكات التي تقوم بها. ومن أبرز هذه

[1]- مراقبة حقوق الانسان، تاريخنا، الوارد على الموقع: https://www.hrw.org/our-history تم الاطلاع عليه يوم 2025/04/15

[2]-مراقبة حقوق الانسان، نفس المرجع. و: تربح مخلوف، دور منظمة مراقبة حقوق الانسان في ضمان تطبيق القانون الدولي الإنساني، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي الشريف بوشوشة، آفلو، الجزائر، المجلد 06، العدد1، 2022، ص 896

[3]-مراقبة حقوق الانسان، من نحن، الوارد على الموقع:
https://www.hrw.org/about-us تم الاطلاع عليه يوم 2025/04/15

[4] -Human rights watch, Losing humanty : case against killer robots, 19/11/2012. Retrieved from https://www.hrw.org/report/2012/11/19/losing-humanity/case-against-killer-robots 15/04/2025,

التقارير تقرير 2009 المعنون ب "الضربات الجوية في باكستان" وهو اول وثيقة انتقدت فيها الهجمات الامريكية بحيث طالبت المنظمة إيقاف الضربات العشوائية والتحقيق في مقتل المدنيين. اما في تقرير لها سنة 2013 المعنون ب " بين الطائرات المسيرة والقاعدة (اليمن) " وثقت قتل 57 مدني على يد الطائرات المسيرة الامريكية التي قامت ب 6 هجمات كانت كفيلة بإطاحة العدد المذكور من القتلى المدنيين ودعت المنظمة في هذا الصدد واشنطن للتعويض لأهالي الضحايا ونشر معايير تحديد الأهداف العسكرية والتمييز بينها وبين المدنيين والأعيان المدنية.

ب –الهجمات الإسرائيلية ضد فلسطين: أصدرت تقارير بخصوص الحرب الفلسطينية والكيان الإسرائيلي منذ 2009 الى غاية يومنا هذا تبين فيها انتهاكات الكيان على الفلسطينيين وتدينه لاستخدامه الطائرات المسيرة ضد المدنيين الفلسطينيين في غزة وطالبت المنظمة المحكمة الجنائية الدولية بالتحقيق في الامر في تقرير لها سنة 2021. وفي سنة 2024 نشرت المنظمة تقريرا بعنوان "إسرائيل تهاجم موقع عمال الإغاثة" يوثق تنفيذ اجيش الإسرائيلي ثماني ضربات على قوافل ومقرات منظمات اغاثية في غزة منذ أكتوبر 2023 بالرغم من تقديم هذه المنظمات احداثيات مواقعها مسبقا للسلطات الإسرائيلية مع العلم بأن الكيان لم يصدر أي تحذيرات مسبقة قبل تنفيذ الضربات.

ج –الهجمات الروسية ضد اوكرانيا: قامت هذه المنظمة أيضا بإصدار تقاريرًا عن انتهاكات التي قامت بها روسيا ضد أوكرانيا منذ بداية الحرب الروسية الأوكرانية سنة 2022 والتي لاتزال مستمرة الى غاية اليوم، وذلك بتوثيق الهجمات الروسية على المدنيين الاوكرانيين ومطالبة المجتمع الدولي فرض عقوبات على روسيا، من بين التقارير التي أصدرتها في هذا الشأن تقرير "تصاعد الهجمات الروسية على المدنيين في أوكرانيا" الصادر في 22 ماي 2025 والذي يوثق تصاعد الهجمات الروسية التي شملت استعمال الطائرات المسيرة واستهدفت المدنيين والبنية التحتية المدنية في أوكرانيا منذ بداية السنة الى شهر ماي مما خلف ضحايا مدنيين اكبر بكثير مقارنة بما خلفته الهجمات في الفترة نفسها سنة 2024.

واجمالا فإن هذه المنظمة أبدت رأيها الصريح بمعارضة الطائرات المسيرة بشكل خاص والأسلحة ذاتية التشغيل بشكل عام في تقاريرها خصوصا مع انضمامها لحملة " stop killer robots"[1] كعضو مؤسس سنة 2013 بحيث قامت بالضغط على منظمة الأمم المتحدة لإصدار قرار تحظر فيه استعمال الأسلحة ذاتية التشغيل ومنها الطائرات المسيرة مما ساهم في جعل القضية أولوية لدى مجلس حقوق

[1]-حملة **"أوقفوا الروبوتات القاتلة":** هي حملة دولية يقودها تحالف من منظومات غير حكومية، تهدف الى حظر تطوير واستخدام أنظمة الأسلحة الذاتية التي يمكنها اختيار أهدافها وقتلها دون تدخل بشري مباشر.

الانسان التابع لمنظمة الأمم المتحدة والدعوة المستمرة لوضع معايير دولية تنظم استخدام الطائرات في النزاعات المسلحة.

ثانيا: منظمة العفو الدولية.

نشأت منظمة العفو سنة 1961 من طرف المحامي البريطاني بيتر بينيسن بعدما قرأ هذا الأخير عن طالبين برتغاليين شربا نخبا للحرية في ظل ديكتاتورية سالازار[1] فتم سجنهما مما جعل بيتر يكتب عنهما مقالا بعنوان "الاسرى المنسيون" دعا فيه القراء بكتابة رسائل تضامنا مع السجناء السياسيين، تحولت هذه المبادرة الى منظمة العفو الدولية[2]، وهي حركة عالمية مستقلة عن أي أيديولوجية سياسية او مصالح اقتصادية او دينية تناضل من أجل عالم يتمتع فيه الجميع بحقوق الانسان[3]، تعمل المنظمة على التحقيق والكشف عن انتهاكات حقوق الانسان والضغط على دول المنتهكة لهذه الحقوق[4].

كشفت منظمة العفو الدولية على العديد من انتهاكات حقوق الانسان بما في ذلك ما ارتبط منها أثناء النزاعات المسلحة واستعمال الطائرات المسيرة، حيث أصدرت المنظمة ما يقارب 116 تقريرا يخص انتهاكات الدول للقانون الدولي العام اثناء النزاعات المسلحة تبين فيها موقفها المتمثل في رفض استخدام الطائرات بدون طيار في القتل المستهدف خاصة عند استخدامها خارج مناطق الحرب المعلنة وترى ان الهجمات تعتبر بمثابة انتهاك للسيادة الوطنية، كما توثق هذه المنظمة تأثير الهجمات على المدنيين الذين يعيشون تحت تهديد دائم من هذه الهجمات وخصوصا الأطفال باعتبارهم فئة ضعيفة تحتاج الى بيئة امنة الى الرعاية والسلامة النفسية والجسدية. من أهم التقارير التي أصدرتها منظمة العفو تقرير " هل سأكون التالي؟" لعام 2013 الذي يدرس ضربات الطائرات المسيرة الأمريكية على باكستان، جاء في محتواه تحديد منطقة وزيرستان الشمالية كأكثر منطقة تعرضت للهجمات الأمريكية لوقوعها على الحدود الأفغانية، ركز هذا التقرير على توثيق حالات قتل المدنيين بحيث قامت الطائرات المسيرة الامريكية ب

---

[1]- أنطونيو دي اوليفيرا سالازار ديكتاتور برتغالي حكم البرتغال منذ 1932 الى غاية 1968 تحت نظام estado novo وهو نظام سلطوي محافظ جمع بين السطة الدينية و الاقتصاد المحافظ استمر الى غاية 1974مما ترك البرتغال منغلقة، درس العلوم الاقتصادية و القانونية قبل دخوله لعالم السياسة و توفي سنة 1968 بعد اصابته بجلطة دماغية.

[2] -Amnesty international, Peter Benenson biography, 09/04/2001.Retrieved from https://www.amnesty.org/ar/documents/act30/005/2001/ar/ 15/04/2025.

[3] -Amnesty international, who we are. Retrieved from https://www.amnesty.org/ar/who-we-are/ . 15/04/2025.

[4] -Amnesty international, what we do. Retrieved from https://www.amnesty.org/ar/what-we-do/ 15/04/2052

راجع: حمودي مليكة، فعالية منظمة العفو الولية في الرقابة على تطبيق القانون الدولي الإنساني، مجلة صوت القانون، جامعة الجزائر 1، الجزائر، المجلد7، العدد03، 2021، من ص 820 الى 826. و بونوة جمال، دور المنظمات غير حكومية في حماية وترقية حقوق الانسان –منظمة العفو الدولية نموذجا-، مجلة القانون، المركز الجامعي احمد زبانة، الجزائر، العدد 7، 2016، ص 57 وما بعدها.

استهداف وزيرستان الشمالية 9 مرات ما بين 2012 و 2013 مما أدى الى وفاة واصابة العديد من المدنيين من بينهم امرأة مسنة قتلت أثناء قطفها للخضروات بالقرب من منزلها و14 عاملا في أحد المناجم[1] مما يوضح أن الطائرات المسيرة لا يمكنها التفريق بين الأهداف العسكرية والمدنيين.

كما وضح التقرير غياب اجراء التحقيقات وتحميل الولايات المتحدة مسؤولية انتهاكها للقانون الدولي لحقوق الانسان والقانون الدولي الإنساني واختتم بتوصيات أهمها مطالبة الولايات المتحدة تقديم تعويضات للمتضررين والضحايا من الهجمات وكذا محاسبة المسؤولين عن الانتهاكات.

الفرع الثالث: منظمات الدفاع عن الحق في الخصوصية.

يهدف هذا النوع من المنظمات على حماية الخصوصية الرقمية من خلال ضبط المراقبة الجماعية ومواجهة انتهاكات البيانات والدفاع القانوني والسياسي بمقاضاة الحكومات والشركات التي تنتهك الخصوصية، وباستعمال سياسة الضغط لإصدار قوانين تحمي البيانات. اهتم هذا النوع من المنظمات بالطائرات المسيرة لاعتبارها تشكل خطر على الخصوصية المدنية خاصة الخصوصية الجماعية والاستخدام الأمني القمعي. ومن بين هذه المنظمات:

أولا: مؤسسة الحدود الالكترونية Electronic Frontier Foundation.

هي منظمة غير ربحية رائدة في الدفاع عن الحق في حرية التعبير والحق في الخصوصية في العالم الرقمي، أُسست سنة 1990 على يد جون بيري بارلو، ميتش كابور وجون جيلمور كردة فعل على الممارسات الحكومية التي أُعتبرت بمثابة تهديدات للحريات الرقمية، تهدف الى حماية حرية التعبير، الخصوصية والحقوق المدنية في العالم الرقمي، كما تقدم الدعم القانوني للأفراد والمنظمات في مواجهة الرقابة والمراقبة[2].

اهتمت المنظمة بموضوع الطائرات المسيرة لاعتبارها قضية تمس بالتوازن بين التكنولوجيا والامن وحقوق الانسان كما أنها تتطور بسرعة دون وجود ضوابط كافية تحدها، ويبرز موقفها من خلال العديد من الدراسات والتقارير منها تقرير " الخصوصية في الأفنية الخلفية في عصر الطائرات المسيرة 2024" تضمن التقرير بعض المعدات الموجودة في الطائرات المسيرة المستعملة في المراقبة من طرف الشرطة وجهات انفاذ القانون والتي أُطلق عليها اسم "حمولات التجسس" تمثلت في أجهزة ارسال

[1] - Amensty international organization, ¨will I be next?¨, 22/10/2013. Retrieved from https://www.amnesty.org/en/documents/asa33/013/2013/en/ 06/05/2025,
[2]- Electronic Frontier Foundation, **about EFF**, Retreived 13/05/2025 on https://www.eff.org/about .

فيديوهات مباشرة، صور حرارية، مستشعر الحرارة، تكنولوجيا رسم الخرائط، أجهزة لتعقب واعتراض إشارات الهواتف وغيرها من المعدات التي تجمع معلومات يمكن لاحقا دراستها والتدقيق فيها باستعمال أجهزة مختصة مثل تكنولوجيا التعرف على الوجوه، كما تم اقتراح إضافة أسلحة فتاكة او اقل فتكا لهذه الطائرات.

ازدادت استعمالات الشرطة للطائرات المسيرة المراقبة خصوصا مع مطلع القرن الماضي حيث سجلت المنظمة أكثر من 1500 وكالات انفاذ للقانون تستعمل الطائرات المسيرة وكانت نتيجة هذا الاستعمال انتهاك للخصوصية المحمية بموجب القوانين الوطنية وحتى الدولية أهمها المادة 12 من الإعلان العالمي لحقوق الانسان 1948 التي تنص على: "لا يجوز تعريض أحد لتدخل تعسفي في حياته الخاصة او اسرته او مسكنه او مراسلاته..... ولكل شخص الحق في حماية القانون ضد مثل هذا التدخل ..." فقد تم تصوير العديد من الأفنية الخلفية التي تعتبر جزء من المنازل عن قصد او عن غيره والذي يعتبر انتهاكا لحرمة المسكن خصوصا بعدم وجود اذن قضائي او امر بالتفتيش فهي محمية من طرف القانون على اعتبار انها ملكية شخصية للفرد وقد طالبت المنظمة بوضع قوانين واضحة تحظر استخدام الطائرات المسيرة للمراقبة إلا بأمر قضائي صريح، كما تطالب بالشفافية ومساءلة وكالات انفاذ القانون عن استعمال هذه الطائرات دون اذن وعن انتهاك خصوصية الافراد[1].

ثانيا: منظمة الخصوصية الدولية.

وهي منظمة دولية غير حكومية تقوم بحماية الديمقراطية والدفاع عن الكرامة الإنسانية من الحكومات والفساد اللذان يستعملان التكنولوجيا لاستغلال الافراد وسوء استعمال السلطة لتهديد حرياتهم والقيم التي تجعل منهم بشرا، وتطلب بالمساءلة من المؤسسات التي تخترق ثقة الافراد. أُنشأت سنة 1990 في بريطانيا وبدأت بالعمل على تطوير خصوصية الافراد عبر العالم خصوصا نشر الوعي عن التهديدات التي تتعرض لها الخصوصية ومراقبة أساليب المراقبة والابلاغ عنها، كما تعمل على المستوى المحلي والدولي لتوفير تدابير حماية للخصوصية والسعي من خلال التكنولوجيا لإيجاد سبل لحماية المعلومات الشخصية، كما تطالب هذه المنظمة ب عالم خالٍ من الاستغلال وحرية استخدام التكنولوجيا وخالٍ من التدخل غير مبرر[2].

[1] - Electronic Frontier Foundation**, Backyard Privacy in the Age of Drones,** Hannah Zhao, 27/08/2024. Retreived on : https://www.eff.org/deeplinks/2024/08/backyard-privacy-age-drones 13/05/2025

[2]- privacy intrenational, **about us**. Retreived on https://privacyinternational.org/fr/about 17/05/2025

اهتمت هذه المنظمة بالطائرات المسيرة من ناحية انتهاكها للخصوصية بحيث ركزت في تقرير لها المعنون ب " طائرات المراقبة المسيرة " على الانتشار الواسع لاستخدام الدرونز في العديد من القطاعات خصوصا القطاع العسكري وقطاع انفاذ القانون والاستخدامات المدنية، ولعل الاستخدام الأكثر إثارةً للجدل للطائرات المسيّرة كان في السياق العسكري، على سبيل المثال استخدام الولايات المتحدة لها لقتل أكثر من 22,000 شخص في عمليات مكافحة الإرهاب منذ أحداث 11 سبتمبر2001. ومع ذلك، فقد انتشر استخدام الطائرات المسيّرة المُجهزة بمعدات المراقبة بشكلٍ لا يُمكن السيطرة عليه، بما في ذلك استخدامها لمراقبة الاحتجاجات أو لمراقبة طريق وسط البحر الأبيض المتوسط الذي غالبًا ما يستخدمه المهاجرون غير النظاميين. وقد ذكر التقرير عدة مشاكل تواجه استعمال الطائرات المسيرة للمراقبة منها إمكانية هذه الطائرات إجراء عمليات مراقبة برؤيةٍ محدودة، مما يسمح لها بمراقبة الأفراد والمجتمعات والمواقع الحساسة دون كشفها، كما تستطيع الطائرات المسيّرة المزوّدة بتقنيات متطورة، مثل الكاميرات عالية الدقة والميكروفونات وأجهزة الاستشعار الحرارية، التقاط معلومات مفصلة وحساسة عن أنشطة الأفراد وتحركاتهم، مما يثير مخاوف بشأن جمع البيانات العشوائي واحتمال إساءة استخدام بيانات المراقبة، وبالرغم من المخاطر التي تنتج عن سوء استعمال الطائرات المسيرة الا انه لا يزال هناك نقص في تنظيمها والرقابة عليها ويشعر الخبراء بالقلق من غياب البروتوكولات الدولية المتعلقة باستخدام الطائرات المسيرة لاستهداف الأشخاص عبر الحدود، فضلًا عن عدم الاهتمام بتصدير هذه التكنولوجيا، ويطرح نشر الطائرات المسيرة لأغراض المراقبة من قِبل جهات حكومية وغير حكومية تساؤلات جدية حول آليات المساءلة والشفافية والرقابة اللازمة لمنع إساءة استخدام السلطة وحماية الحقوق الأساسية. تتحدى منظمة الخصوصية الدولية دوافع المراقبة من خلال تعزيز الشفافية من خلال أبحاثها وتحقيقاتها، ورفع مستوى الوعي بتداعيات تكنولوجيا المراقبة على الخصوصية، وضمان خضوع التشريعات والممارسات المتعلقة بمراقبة الطائرات بدون طيار لضوابط وضمانات صارمة، وامتثالها للمعايير الدولية لحقوق الإنسان[1].

ومن خلال هذا التقرير يتضح لنا موقف منظمة الخصوصية العالمية المتمثل في رفض استخدام الطائرات المسيرة في المراقبة عند استخدامها دون قيود قانونية صارمة وبدون شفافية لما من ذلك من تهديد مباشر على الخصوصية والحقوق الأساسية للإنسان، بحيث تطالب هذه المنظمة بسن قوانين واضحة تنظم استخدام الطائرات المسيرة في المراقبة وفرض رقابة قضائية مستقلة على استخدامها وضمان الشفافية والمساءلة.

[1]- privacy international, **Drones Surveillance.** Retreived on https://privacyinternational.org/learn/drones-surveillance 17/05/2025

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة والتحديات المرتبطة بها.

بدخول هذا النوع من الطائرات الحديثة على الساحة واستعمالها في حالات السلم والصراعات وفي ظل غياب إطار قانوني موحد شامل وواضح ينظم هذه الطائرات ويحدد مسؤولياتها على رغم ما تتميز به من دقة وما يرتبها من إيجابيات الا انه لا يخلو الأمر من مخاطر قانونية واخلاقية في إدارة العمليات مما يفتح الامر لنقاش حول ضرورة طرح إشكالية المسؤولية المترتبة عن كل الأفعال التي ترتكب عن هذه الوسائل الحديثة (المطلب الأول) والتي لغاية الان بقى القانون الدولي عاجزا عن ترتيب اطار قانوني يحكم هذا النوع من الوسائل ونظمه مما يرتب تحديات تواجهها المجتمع الدولي نتيجة استخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام لم تكن في الحسبان عند وضع قواعد منظمة للطيران المدني (المطلب الثاني) وهذا ما ستنطرق اليه في المطلبين المواليين.

المطلب الثاني: إشكالية اثارة المسؤولية المترتبة عن استخدام الطائرات المسيرة:

الطائرات بدون طيار آلات ميكانيكية؛ نوع خاص من الطائرات الصغيرة التي تحلق بدون طاقم بشري، يتم التحكم بها ومراقبتها وتشغيلها عن بُعد او حتى اصبحت تستخدم اليات وتقنيات حديثة كالبرمجة المسبقة والتحكم الذاتي وخاصة الية التعلم الالي التي ظهرت حديثا أصبحت تثير الاشكال في زيادة استخدام الطائرات المسيرة الملحوظ في شتى المجالات الحياة مما أدى نتيجة صعوبة تحديد المسؤول عن استخدامها، مما أدى لظهور المشاكل وتفاقمها

في ظل غياب التنظيم القانوني المناسب لهذه الأجهزة في معظم الدول، وفي هذا السياق سنتدرج افي دراسة هذا المطلب الى فرعين الأول حول المسؤولية الدولية الناجمة عن الطائرات المسيرة اما في الفرع الثاني تضمنت التحديات التي تقوم عند استخدامها.

الفرع الأول: المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة.

تعتبر المسؤولية الدولية من نتائج انتهاك أحد اشخاص القانون الدولي لأعمال غير مشروعة دوليا تخالف احكام القانون الدولي وهذا الامر يرتب حتميا مسؤولية مدنية وجزائية.

وكما ورد في تقرير المقرر الخاص المعني بعمليات القتل خارج نطاق القضاء، فإن استخدام الطائرات المسيرة في مناطق النزاع يثير تساؤلات خطيرة حول الشفافية والمساءلة، خصوصًا مع غياب أطر

قانونية دولية موحدة[1]، وفي ظل تطور الاليات المتحكمة في هذا النوع من الطائرات وهذا ما سنحاول تقديمه في هذا الفرع لكن بدايتا لابد لنا من تحديد مفهوم المسؤولية الدولية.

أولا: تعريف المسؤولية الدولية.

تناول مؤتمر القانون الدولي سنة1927 في لوزان تعريف المسؤولية الدولية: " تسأل الدولة عن كل فعل او امتناع يتنافى مع التزاماتها الدولية بغض النظر عن سلطة الدولة التي اتته ".[2]

أقرت لجنة القانون الدولي مسودات مواد بشأن مسؤولية الدولة عن الأفعال غير القانونية دولياً، والتي قدمتها الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى الحكومات بمقتضى قرارها 83/56 الصادر في عام 2001، حيث عرفته في المادة 1 بانه: كل تصرف دولي غير مشروع تقوم به دولة يؤدي الى جعلها مسؤولة دوليا عن هذا التصرف.[3]

كما عرفت "المسؤولية الدولية أيضًا بأنها عملية إسناد فعل أو امتناع عن فعل إلى أحد أشخاص القانون الدولي، وسواء كان هذا الفعل محظورًا بموجب القانون الدولي أم لا، فإنه يُنشئ المسؤولية الدولية طالما ترتب عليه ضرر بأحد أشخاص القانون الدولي، الأمر الذي يستوجب توقيع جزاء دولي معين، سواء كان هذا الجزاء ذا طبيعة عقابية أو تعويضية".[4]

بعد تطرقنا الى تعريف المسؤولية الدولية سنشرع صلب موضوعنا

ثانيا: أسس قيام المسؤولية الدولية.

تقوم المسؤولية الدولية على ثلاثة أركان رئيسية، وهي: الإخلال بالالتزام الدولي، وإسناد هذا الإخلال إلى أحد اشخاص القانون الدولي، ووجود الضرر؛ وسنتناول هذه الأركان كما يلي[5]:

---

[1] United Nations. Report of the Special Rapporteur on extrajudicial, summary or arbitrary executions. A/HRC/23/47) (2013).

[2] د. محمد بواط ، **محاضرات في المسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة**، سلسلة دروس موجهة لطلبة سنة أولى ماستر تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة حسيبة بن بوعلي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الشلف، سنة 2019/2018 ص 07، نقلا عن الدكتور طلال ياسين العيسى في مقالته "المسؤولية الدولية عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي" المنشورة في مجلة رسالة الحقوق (العدد 2، المجلد 1، الأردن، 2009، ص 93.

[3] المادة الأولى من المشروع المتعلق بمسؤولية الدولة عن الاعمال غير مشروعة دوليا ، سنة 2001 ص 9.

[4] طعيبة خليل وقوق محمد فريد، المسؤولية الجنائية الدولية في نطاق المحكمة الجنائية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص حقوق قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجزائر، الجلفة ،2020/2019، ص 07، نقلا عن، أبو عيطة السيد، *الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق*، مؤسسة الثقافة الجامعية، 2004، ص249.

[5] فلك هاشم عبد الجليل المهيرات، المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام، مذكرة ماجيستر في القانون العام، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2016، ص33-34.

أ -عدم مشروعية الفعل أو الإخلال بالالتزام الدولي.

يشترط لقيام المسؤولية الدولية أن يكون الفعل الذي ألحق الضرر فعلاً غير مشروع، أي مخالفًا لأحكام ومبادئ القانون الدولي، وقد يكون التصرف غير المشروع إيجابيًا، يتمثل في ارتكاب أفعال محظورة بموجب القانون الدولي، كما قد يكون سلبيًا يتمثل في الامتناع عن أداء واجبات يفرضها القانون الدولي وفي هذه الحالة، تكون مساءلة الدول مرهونة بمدى اتخاذ الدولة او المنظمات الدولية للوسائل والإجراءات الملائمة لمنع موظفيها أو أفراد قواتها من ارتكاب الأفعال الضارة، ومعاقبتهم بعد وقوعها.

لهذا السبب، ينبغي أن تمتلك هذه الجهات جهازًا دائمًا وفعّالًا للتحقيق في مدى احترام موظفيها وقواتها المسلحة لواجباتهم القانونية، ويجب أن يتمتع هذا الجهاز بالكفاءة اللازمة لضمان تنفيذ هذه المهام باستمرار.[1]

ب -إسناد الفعل غير المشروع.

لكي تتحقق مسؤولية الدولية، يجب أن يُسند الفعل غير المشروع إلى أحد اشخاص القانون الدولي العام، وأن يكون صادرًا عن الدولة من سلطاتها الثلاثة التنفيذي والتشريعية والقضائية [2]او أشخاص يرتبطون بها قانونيًا، وتكون أفعالهم منسوبة إليها بموجب القانون الدولي.

وبما أن الدولة او المنظمة الدولية هي كيان اعتباري تمارس وظائفها من خلال أشخاص طبيعيين يمثلونها، فإنه من الطبيعي أن تتحمل هذا الكيان تبعات الأفعال التي يرتكبها ممثلوها بالمخالفة لأحكام القانون الدولي.

وفقًا لما نصت عليه المادة الثالثة من مشروع لجنة القانون الدولي بشأن مسؤولية الدول، يجب أن يُنسب الفعل غير المشروع إلى الدولة لكي تتحمّل المسؤولية الدولية، ويشترط أن يشكّل هذا الفعل انتهاكًا لالتزام دولي موجّه إلى الدولة المعنية، وتُعدّ عملية الإسناد عملية قانونية ذهنية تتعلق بإثبات أن الفعل الذي أدى إلى الضرر قد صدر بالفعل عن الجهة المدعى عليها، ومن الضروري أيضًا إثبات وجود

[1] زينب عبد اللطيف خالد عبد اللطيف، **المسؤولية الدولية المشتركة عن استخدام الذكاء الاصطناعي في الأعمال العسكرية في ظل قواعد القانون الدولي**، طالب ماجستير في القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة ومعهد القانون والاقتصاد جامعة هامبورج بألمانيا، دون ذكر السنة، ص746.

[2] المرجع ذاته، نفس الصفحة

علاقة سببية مباشرة بين الفعل الضار والضرر الواقع، وإلا فإن المسؤولية الدولية لا تكون قائمة ولا يمكن المطالبة بالتعويض أو ترتيب أي أثر قانوني.[1]

ج –الضرر.

يُعدّ الضرر ركنًا أساسيًا من أركان المسؤولية الدولية، ويُقصد به المساس بحق أو بمصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي العام، سواء كان ذلك شخصًا دوليًا (كدولة أو منظمة دولية)، أو أحد الأفراد الذين تتدخل دولهم لحمايتهم بموجب ما يُعرف بالحماية الدبلوماسية، ويمكن أن يكون الضرر ماديًا كالتعدي على الممتلكات أو الأرواح، أو معنويًا كإهانة ممثلي الدولة، وتجدر الإشارة إلى أن القانون الدولي لا يُعوض عن الضرر غير المباشر[2].

وقد تناولت المادة رقم (60) من مشروع لجنة القانون الدولي المبادئ العامة لمضمون المسؤولية الدولية حيث، شددت على أن الجبر والتعويض يشكلان من أهم نتائج هذه المسؤولية[3].

ثالثا: أنواع المسؤولية الدولية.

تنوعت واختلفت استعمالات الطائرات المسيرة بمهامها العسكرية والمدنية مما ينتج عنه في حال احداث اضرار قيام المسؤولية بنوعيها المدنية والعسكرية فبعد التطرق الى اركان المسؤولية الدولية سنتطرق لأنواع المسؤولية الدولية التي تترتب على الأضرار الناجمة عن استخدامات هذا النوع من الطائرات كما يلي:

أ -المسؤولية الدولية المدنية الناتجة عن اضرار المترتبة عن استخدام الدرونز.

تُعد المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات دون طيار (الدرونز) من القضايا المعقدة التي تجمع بين المسؤولية المدنية والجزاءات التي قد تُوقع على الدولة كشخص معنوي نتيجة لانتهاك أجهزة تابعة لها لقواعد القانون الدولي وفي هذا الإطار، يُميز القانون الدولي بين نظامين قانونيين مستقلين[4]:

---

[1] Pellet, Alain. "The ILC's Articles on the Responsibility of International Organizations", European Journal of International Law, 2011, p13.

[2] فؤاد شبقلو، مرجع سابق، ص 67.

[3] فلك هاشم عبد الجليل المهيرات، عبد السلام هماش، مرجع سابق، ص38.

[4] د. عبد القادر محمود محمد القرع، "النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة"، المرجع السابق،ص 558-559

- النظام الأول، يتعلق بمسؤولية الدولة عن الأضرار المرتبطة بالركاب والبضائع، والتي تحكمها **اتفاقية مونتريال لعام 1999**، التي وحّدت العديد من القواعد السابقة المنظمة للنقل الجوي الدولي، والتي كانت تُنظم سابقًا بموجب **اتفاقية وارسو لعام 1929**.
- النظام الثاني، فيرتبط بالأضرار التي تقع على أطراف ثالثة على سطح الأرض (مثل الوفاة أو إتلاف الممتلكات)، وتحكمه **اتفاقية روما لعام 1952** المعدلة بـ **بروتوكول مونتريال لعام 1978**، وقد جاء تحديث شامل لهذه الأنظمة ضمن **اتفاقية المخاطر العامة لعام 2009**، والتي تناولت سبل التعويض عن الأضرار الناتجة عن الأفعال غير المشروعة للطائرات، بما في ذلك الطائرات دون طيار. [1]

إلا انه من الواجب في ظل اتساع نطاق الأضرار التي يمكن أن تسببها الطائرات بدون طيار لتشمل اهتمام خاص للمسؤولية عن تلك الأضرار ولإثارة المسؤولية المدنية يجب توافر الشروط التالية أن تكون الطائرة مسؤولة عنها وأدلة على الأضرار لناجمة عنها مع وجود علاقة سببية بين سلوك الطائرة والأضرار الناتجة وإلا فإن المسؤولية الدولية لا تقوم ولا تمكن المطالبة بالتعويض أو ترتيب أي أثر قانوني.

ان استخدامات الدرونز اليومية في شتى المجالات قد يتسبب في حوادث ذات طابع خاطئ إجرائياً، وقد ينتج عنها أضرار مادية أو جسدية للأخرين مثل السقوط أو الاصطدام بموارد الحجارة او الأشخاص، هنا تأتي المسؤولية المدنية لتعويض تلك الأضرار المقصود بـ"الآخرين "هو أي شخص عادي أو اعتباري ليس جزءًا من العقد مع مشغل الطائرة أو قائدها، ولا يتبع لهم،[2] ووفقًا لاتفاقية روما لعام 1952، يحق لأي شخص تضرر على الأرض جراء استخدام الطائرة المطالبة بتعويض، بشرط إثبات أن الضرر وقع بسبب الطائرة أثناء طيرانها.[3]

فإذ كان يعتبر هذا الفعل خطأً ارتكبه مالك الطائرة من دون طيار، مما يجعله مسؤولًا عن وجود رابطة سببية بين خطاياه والضرر الذي وقع وبالتالي يتعين عليه تعويض كل الأضرار الناتجة عن تصرفه.

---

[1] المرجع ذاته، ص559

[2] كريم وعبد الأمير، المرجع سابق الذكر، ص251، نقلا عن، اتفاقية روما الدولية لعام، تشير إلى تحديد التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات على سطح الأرض والناجمة عن الطائرات، 1952، يمكن الإطلاع على نص الاتفاقية عبر موقع: شبكة قوانين الكيونيا .

[3] كريم وعبد الأمير، المرجع سابق الذكر، ص

إذا كان الضرر ناجماً عن مجموعة من الأفعال التي لعب كل منها دوراً في إحداث الضرر، فإننا نتحدث عن الخطأ المساهم، أي أنه إذا شارك كل طرف في إحداث الضرر فإن الطرف المتضرر يستطيع أن يطلب التعويض الكامل من أي طرف.

إذا ارتكب مالك طائرة مسيّرة خطأً وتسبب في ضرر، فسيكون مسؤولاً عن إصلاح ذلك الضرر، هذا يعني أنه يجب عليه دفع ثمن أي ضرر حدث بسبب ما فعله .

يمكن لبعض الطائرات المسيّرة الطيران تلقائيًا باستخدام تقنية ذكية وهذا لوجود عدة اليات كالتعلم الالي او ان تكون مستقلة بالكامل، مما يجعلها مختلفة على الرغم من أنها تعمل تلقائيًا، إلا أن المالك لا يزال مسؤولاً عنها.

نذكر مثال في اطار الحد عن الأضرار المترتبة عن استخدام الطائرات

قصف مستشفى تابع لمنظمة أطباء بلا حدود في أفغانستان.

استهدفت طائرة مسيرة مستشفى السلاح الطبي التابع للجيش السوداني في مدينة الأبيض، عاصمة ولاية شمال كردفان، ما أسفر عن سقوط عدد من القتلى والجرحى، وفقًا لشهود عيان تحدثوا لمراسل الأناضول، دون تحديد الحصيلة الدقيقة للضحايا. وقد تم إخلاء المستشفى عقب الهجوم[1].

وثّق الدفاع المدني السوري (الخوذ البيضاء) تصاعد نمط جديد من الهجمات باستخدام مسيّرات انتحارية في شمال غربي سوريا منذ بداية عام 2024، حيث استجابت فرقه لـ41 هجومًا استهدف بيئات مدنية خلال الفترة من 1 كانون الثاني حتى 30 نيسان.

وتُطلق هذه الهجمات من مناطق خاضعة لسيطرة قوات النظام السوري، مع تركّزها في المناطق القريبة من الخطوط الأمامية بأرياف حماة وإدلب وحلب، وقد سجلت الفرق وصول إحدى المسيّرات إلى مسافة 9 كيلومترات من خطوط التماس، في مؤشر على تزايد مدى هذه الهجمات وشدّتها.

وتسببت بعض الهجمات في أضرار مباشرة على المدنيين، حيث تم استهداف سيارات ودراجات نارية مدنية، وأسفرت عن مقتل ثلاثة مدنيين وإصابة 18 آخرين، بينهم امرأة وأربعة أطفال، كما انعكست هذه الهجمات سلبًا على الحياة اليومية للسكان، إذ منعتهم من الوصول إلى أراضيهم الزراعية واستثمارها، مما أثر على الأمن الغذائي في المنطقة، وفاقم من هشاشة الأوضاع المعيشية.

[1] عبد الرحيم، ع. (2025، 16 مايو) .السودان.. قتلى وجرحى بهجوم طائرة مسيرة على مستشفى في شمال كردفان . وكالة الأناضولhttps://www.aa.com . لوحظ يوم 24 مايو 2025.

ولا تقتصر آثار الهجمات على الأضرار البشرية والمادية المباشرة، بل تمتد لتطال قدرة المجتمعات المحلية على الصمود، خاصة بعد 13 عامًا من الحرب والزلازل الكارثية التي ضربت المنطقة في عام 2023، وتشكل المسيّرات الانتحارية تهديدًا متزايدًا نظرًا لدقتها العالية وسهولة تصنيعها، ما يجعلها وسيلة فعالة للهجمات المتعمدة ضد المدنيين، ورغم ما توفره من دقة في الاستهداف، لم تؤدِ هذه التقنية إلى الحد من الضحايا أو من تدمير البنية التحتية عندما استُخدمت من قبل قوات النظام في شمال غرب البلاد، ما يستدعي اهتمامًا دوليًا متزايدًا لوقف هذا النمط من الاعتداءات[1].

أ- المسؤولية الدولية الجنائية:

سنتطرق بدايتا لتعريف المسؤولية الدولية الجنائية

وتعرف المسؤولية الجنائية في القوانين الوضعية بأنها" :تحمل الشخص تبعة عمله الآثم، بخضوعه للجزاء المقرر لفعله في قانون العقوبات بعدما أقدم على انتهاك القانون بارتكابه الواقعة الإجرامية."[2]

أما على المستوى الدولي فيمكن تعريفها بأنها: "تحمل الشخص تبعة عمله الآثم لارتكابه أحد الجرائم الدولية التي تهدد السلم والأمن الدوليين وبذلك فهو يستحق العقاب باسم الجماعة الدولية".[3]

وقد نصت اتفاقية روما المادة 25 الفقرة 2 على ما يلي: "الشخص الذي يرتكب جريمة تدخل في اختصاص المحكمة يكون مسئولاً عنها بصفته الفردية وعرضة للعقاب وفقاً لهذا النظام الأساسي."[4]

---

[1] الخوذ البيضاء) .2024 .(*تصاعد الهجمات بالطائرات المسيرة الانتحارية... تهديد خطير للمدنيين في شمال غربي سوريا* .موقع الدفاع المدني السوري. استرجع في 24 مايو 2025 من:
https://whitehelmets.org/ar/our-reports/field-reports/تصاعد-الهجمات-بالطائرات-المسيرة-الانتحاريةتهديد-خطير-للمدنيين-في-شمال-غربي-سوريا

[2] عمر الفاروق بن نوي و أحمد رضوان بلمبروك، المسؤولية الجنائية في الجرائم الدولية في الفقه الإسلامي والقانون الدولي الإنساني (الجرائم ضد الإنسانية نموذجا) -دراسة مقارنة-، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الشريعة والقانون، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة أحمد دراية -أدرار،2020/2021ن ص32، نقلا عن، عبد الله سليمان، المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 199.

[3] المرجع ذاته، نقلا عن، وحسين نسمة، المسؤولية الدولية الجنائية، رسالة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2006-2007، ص 27.

[4] مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، *نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية*، 1998 تم الاطلاع عليه يوم 1ماي 2025على الموقع:
https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%86%D8%B8%D8%A7%D9%85_%D8%B1%D9%88%D9%85%D8%A7_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B3%D8%A7%D8%B3%D9%8A_%D9%84%D9%84%D9%85%D8%AD%D9%83%D9%85%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%

وحيث تعرف "مسائلة دولة ما عن ارتكابها فعال يعتبره القانون الدولي جريمة دولية، ومعاقبتها من قبل المجتمع الدولي العقوبات المقررة للجرمية الدولية المرتكبة، والتي تكفل ردعها عن تكرار جريمتها الدولية"[1]

و اذا كان مبدأ الشرعية عنصرًا ثابتًا في الفكر القانوني الجنائي،[2] وهو يمثل الأساس الذي يميز بين الأفعال المسموح بها والممنوعة، مشددًا على عدم إمكانية تجريم أي فعل أو فرض عقوبة عليه إلا بناءً على نص قانوني مسبق، فهذا المبدأ الذي تم تأصيله في الدساتير الوطنية كضمانة رئيسية لحقوق الإنسان وحرياته، يواجه تحديات وخصوصيات في مجال القانون الدولي الجنائي بسبب عدم وجود مشرع عالمي موحد وتعدد المصادر التي تتعلق بقواعد التجريم.

فإن مفهوم الشرعية في القانون الدولي يمتد ليشمل القواعد العرفية والمبادئ العامة القانونية المعترف بها دوليًا، وعلى الرغم من الدور المحتمل للقاضي الدولي في تفسير وتطبيق هذه القواعد، فإن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية يسعى إلى ترسيخ مبدأ الشرعية بشكل واضح، حيث يؤكد على عدم وجود جريمة أو عقوبة إلا بنص محدد، ويحدد مسؤولية الأفراد عن الجرائم التي تدخل في نطاق اختصاص المحكمة، بما في ذلك المسؤولية عن إصدار الأوامر لارتكابها، مما يمثل خطوة هامة نحو تعزيز سيادة القانون في مجال الجرائم الدولية. [3]

تظهر الإشكالية بوضوح في حالات قصف الطائرات التابعة للدول او المنظمات كحلف الناتو، كما حدث في يوغوسلافيا 1999، حيث أُثيرت مسألة إمكانية محاكمة الناتو أو مسؤوليه على الجرائم الناتجة عن الغارات[4].

وأيضا كمثال في الحروب المتكررة على قطاع غزة، استخدمت إسرائيل بشكل واسع الطائرات بدون طيار في استهداف المدنيين، ومراقبة التجمعات، وضرب البنية التحتية المدنية. وقد تم توثيق حالات قتل مدنيين في مناطق مكتظة، مثل قصف منازل أو سيارات يُشتبه في وجود "مطلوبين" فيها.

AC%D9%86%D8%A7%D8%A6%D9%8A%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9#cite_note-scharf-3

[1] مرغين حيزوم بدر الدين، وكمال فتحي دريس، المسؤولية الجنائية الدولية في ضوء تطور قواعد القانون الدولي"، *مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية*، المجلد 20، العدد 1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الوادي، الجزائر، 2021، ص20، نقلا عن، بشرى سلمان حسني العبيدي، *الانتهاكات الجنائية الدولية لحقوق الطفل*، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2010 ص 119.

[2] إيهاب روسان، المسؤولية الجنائية الدولية للرؤساء والقادة، دفاتر السياسة والقانون، العدد16، 2017، ص 108

[3] المرجع ذاته، ص 109

[4] Cassese, Antonio. "International Criminal Law", Oxford University Press, 2008, p145.

وثقت منظمات مثل المرصد الأورو متوسطي لحقوق الإنسان ومجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة أن الهجمات بالطائرات دون طيار افتقدت إلى التناسب والتمييز، مما يجعلها تشكل جرائم حرب بموجب اتفاقيات جنيف، خاصة الاتفاقية الرابعة المتعلقة بحماية المدنيين.

وبالتالي، فإن إسرائيل كدولة قد تُحمّل مسؤولية جنائية دولية في حال ثبوت أن الاستخدام تم بشكل ممنهج وبدون التزام بالقانون الدولي الإنساني.[1]

أصبحت مسألة تحمل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات بدون طيار (الدرونز) من القضايا القانونية الملحة، نظراً لتزايد الاعتماد على هذه التكنولوجيا في قطاعات متعددة، وتنامي حجم الأضرار التي قد تسببها، ورغم خطورة النتائج المترتبة على استخدامها، إلا أن هذه المسألة لم تحظَ بالاهتمام الكافي في المجتمع الدولي، خصوصاً في ما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن الانتهاكات أو الأضرار التي قد تنجم عن تصرفات هذه الآلات الذكية ذاتية التشغيل.
وقد ازدادت الحاجة إلى وضع إطار قانوني واضح مع تطور قدرات هذه الطائرات وارتفاع جودة أدائها، الأمر الذي أسهم في تعقيد وتنوع الأضرار المحتملة، سواء على المستوى المادي أو المعنوي، مما يستدعي تدخل المجتمع الدولي لإعادة ضبط قواعد المسؤولية بما يتناسب مع هذه التحولات.[2]

المطلب الثاني: التحديات التي يثيرها استخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام.

ان الانتشار السريع لتكنولوجيا الطائرات المسيرة سبق قدرة المجتمع الدولي على تنظيمها مما أدى الى وجود حالة من الفراغ القانوني والتضارب الأخلاقي والسياسي خصوصا تقنياتها الهائلة مثل قابليتها على التشغيل الذاتي، وعلى إثر ذلك برزت العديد من التحديات التي تواجه استخدام الطائرات المسيرة من العديد من الجوانب والتي تتطلب تدخلا دوليا سريعا وفعالا خاصة مع زيادة استعمالها لأغراض عسكرية وامنية ومدنية، ومن اهم هذه التحديات:

الفرع الأول: التحديات التقنية لاستخدام الطائرات المسيرة.

تشير التحديات التقنية المرتبطة باستعمال الطائرات المسيرة الى الصعوبات والمخاطر التي تصدر من طبيعة صناعة الطائرات بحد ذاتها والتكنلوجيا المتعلقة بها سواء من ناحية تصميها، تشغيلها او تأمينها،

[1] مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة، "تقرير لجنة التحقيق بشأن الانتهاكات في النزاع في غزة"، الدورة 29، وثيقة رقمA/HRC/29/52 ، جنيف، يونيو 2015.

[2] ب. مرتضى علي كريم و أ.د. أشواق عبد الرسول عبد الأمير، المسؤولية المدنية عن اضرار الدرونز دراسة مقارنة، مجلة المعهد، مجلة علمية محكمة مفتوحة المصدر، سنة قبول النشر 2024/1/13، ص 548، نقلا عن علي فيلالي، الالتزامات الفعل المستحق للتعويض، دار موفم للنشر، الجزائر، 2014، ص 164.

يشكل هذا النوع من التحديات أهمية بالغة لما له من تأثير على القانون الدولي العام والامن والسلم الدوليين. ومن أهم المخاطر التقنية:

أولا: مخاطر القرصنة وقابلية السيطرة الخارجية.

القرصنة او الاختراق، يقصد بها محاولة او الدخول غير مصرح به الى نظام الكتروني او جهاز رقمي بهدف اتلاف او محو او نسخ او السيطرة على المعلومات او الجهاز او النظام الالكتروني المستهدف وهي عملية دقيقة يقوم بها خبراء برمجة ذو مستوى عالي[1]. تعتبر القرصنة الالكترونية جريمة رقمية بحيث عرفها دليل تالين[2] على انها أفعال تنفذ باستخدام الشبكات الحاسوبية لإحداث تأثيرات في العالم الحقيقي والافتراضي، وقد ترقى الى مستوى استخدام القوة او انتهاك السيادة او التدخل غبر المشروع وفقا لأحكام القانون الدولي العام[3]. وباعتبار الطائرات المسيرة تكنولوجيا الكترونية فهي محل خطر الاعتراض للاختراق وقد أصدرت منظمة أواسب[4] مشروع سميّ ب "ابرز10 مخاطر امنية للطائرات بدون طيار" والذي يحدد أخطر التهديدات الأمنية المتعلقة بالدرونز، ومن بين المخاطر ذكر المشروع القرصنة كأحد المخاطر الأساسية وحدد أنواعها:

أ **-قرصنة التحكم (control Hijacking):** يقصد به سيطرة المخترق على الطائرة المسيرة وتوجيهها عن بعد.

ب -التنصت على البيانات (data interception): ويقصد بها اعتراض الصور او الفيديوهات او بيانات الموقع الجغرافي المنقولة بين الطائرة المسيرة ووحدة التحكم.

ج -خداع GPS (GPS Spoofing): وهي ارسال اشرات GPS مزيفة للطائرة المسيرة بهدف تضليل اتجاهاتها وموقعها الجغرافي.

---

[1]- عبابسة فاروق، عبوب خديجة: **القرصنة الالكترونية وأثرها على المستخدم**، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص إعلام واتصال، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم،2016/2015، ص.61

[2]- دليل تالين: هو مرجع غير ملزم يقدمه مجموعة من الخبراء القانونيين الدوليين ويهدف الى توضيح كيفية تطبيق قواعد القانون الدولي التقليدي على الفضاء السيبراني خصوصا في سياق الهجمات السيبرانية والنزاعات المسلحة الالكترونية.

[3] - Schmitt, M.N (Ed). 2017. Tallin manual 2.0 on the international law applicable to cyber operation. Cambridge university press.

[4]- منظمة OWASP وهي اختصار ل open worldwide application security project وهي حسب ما جاء في موقعها الرسمي منظمة غير ربحية تأسست سنة 2001 تهدف الى تحسين امن البرمجيات والتطبيقات على مستوى العالم.

د -هجمات حجب الخدمة: وهي مهاجمة نظام الطائرة المسيرة لتعطيله او منعه من العمل مؤقتا[1].

وباعتبار الطائرات المسيرة مرتبطة بوحدة تحكم فيمكن اختراقها بتحديد نوع الارتباط ثم الهجوم سواء باختطاف الاتصال بين وحدة التحكم والدرون او بانتحال وحدة التحكم وخداع الدرون او بإرسال إشارات تعطل الاتصال بين وحدة التحكم والطائرة المسيرة، وبعد نجاح الاختراق والسيطرة على الطائرة المسيرة يمكن للمخترق ان يحدد وجهة جديدة للطائرة المسيرة او سرقة الصور والبيانات او سرقة الطائرة المسيرة بحد ذاتها، وأخيرا يقوم المخترق بتغطية الأثر بحذف السجلات الرقمية وفصل الاتصال قبل ان يلاحظ المستخدم الأصلي. ومن بين حوادث الاختراق تم اختراق سلاسل توريد الطائرات المسيرة في تايوان وكوريا الجنوبية مرتين ما بين 2023-2024 من طرف مجموعة قرصنة تعرف باسم ايرث ايمت "Earth Emmit" التي يعتقد انها تابعة للصين، استهدفت القطاع العسكري وصناعة الأقمار الصناعية بحيث تمكنت ايرث ايمت من سرقة بيانات حساسة وتعطيل أنظمة الأمان[2].

ثانيا: حدود الذكاء الاصطناعي.

يعرف الذكاء الاصطناعي بمجموعة من التقنيات القادرة على التعلم واستخدام المنطق والتكيف وأداء المهام بطرق مأخوذة من العقل البشري[3]تقنية تهدف الى تطوير انظمة وبرمجيات قادرة على محاكاة القدرات الذهنية البشرية من تفكير واتخاذ القرارات وغيرها. يتم استعمال الذكاء الاصطناعي في الطائرات المسيرة لتحسين مدى كفاءتها واستقلاليتها عند أداء مهامها فهو يتيح لها اتخاذ القرارات بشكل مستقل دون الحاجة لعنصر بشري يوجهها مباشرة خصوصا في الحالات التي يصعب فيها التحكم عن بعد او في حالة الاستجابة للطوارئ، كما يسمح بمعالجة البيانات ونقل الصور والفيديوهات مباشرة (أي في الوقت الحقيقي لوقوعها)، بالإضافة الى تقليل الخسائر البشرية في صفوف الجنود.

بالرغم من الجوانب الإيجابية التي يمثلها الذكاء الاصطناعي الا انها ترفع من نسبة الأخطاء التي قد تنتج عنه كونه يحكم عن الموقف عن طريق البيانات التي يتلقاها مباشرة ويتخذ القرار ذاتيا بناء عليها مما يسمح له بالخلط بين الأهداف العسكرية والمدنية، وفي قرار "حرب ليبيا" 2021 لمنظمة الأمم المتحدة

[1]- OWASP organization, top 10 drone security risks, 2024. Retreived 27/05/2025 on : https://owasp.org/www-project-top-10-drone-security-risks/ .

[2] -security week, **chinese hackers hit drone sector in supply chain attacks**,15/05/2025. Retreived 28/05/2025, on https://www.securityweek.com/chinese-hackers-hit-drone-sector-in-supply-chain-attacks/

[3]-إسلام دسوقي عبد النبي، "دور تقنيات الذكاء الاصطناعي في العلاقات الدولية والمسؤولية عن استخداماتها"، المجلة القانونية، القاهرة، المجلد 8، العدد 4، نوفمبر2020، ص1452.

قامت طائرة مسيرة تركية الصنع من نوع KARGU-2 بمهاجمة أهدافا بشكل مستقل دون أوامر مباشرة كون هذا النوع بإمكانه تحديد الهدف ومهاجمته ذاتيا باستخدام الذكاء الاصطناعي دون الحاجة الى اتصال بيانات بين المشغل والذخيرة أي القدرة على الاطلاق بعدها النسيان ثم البحث عن هدف اخر دون مراعاة ما اذا كان الهدف عسكري ام مدني، تعتبر هذه الحالة اول حالة موثوقة لطائرة مسيرة تهاجم دون أوامر مباشرة مما أدى الى اعتبارها حادثة خطيرة تمهد لاستعمال الذكاء الاصطناعي للقتل التلقائي[1].

الفرع الثاني: التحديات القانونية لاستخدام الطائرات المسيرة.

يقصد بالتحديات القانونية الإشكالات التي يطرحها موضوع معين في القانون الدولي من غموض ونقص وتضارب في الإطار القانوني القائم، وموضوع الطائرات المسيرة قد اثار جدلا كبيرا بخصوص مدى مشروعيته. ومن بين التحديات القانونية:

أولا: انتهاك سيادة الدول.

حسب المادة 2 الفقرة 4 من ميثاق الأمم المتحدة فيحظر التهديد او استعمال القوة ضد السلامة الإقليمية او الاستقلال السياسي لأي دولة، لكن ومع زيادة استعمال الطائرات المسيرة في العقود الأخير ازدادت حالات عبورها للحدود دون موافقة الدولة المعنية سواء بغرض التجسس او لتنفيذ هجمات عسكرية وفي كلا الحالتين يعتبر انتهاكا لخصوصية وخرق لسيادة الدولة ويعد عدوانا غير معلن.

أصدر المفوض السامي لحقوق الانسان في الأمم المتحدة ورقة موقف في 2023 تحت عنوان "استخدام الطائرات المسيرة المسلحة في إطار مكافحة الإرهاب" أكد فيها انتهاك الطائرات المسيرة للسيادة الوطنية عند تنفيذها لهجمات داخل إقليم دولة أخرى دون موافقتها بحيث يتعارض مع ما جاء في الفقرة 4 من المادة 2 من الميثاق الاموي[2].

[1]- منظمة الأمم المتحدة، التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني بليبيا المنشأ عملا بقرار مجلس الامن رقم 1973(2011)، الوثيقة رقم s/2021/229، 8مارس 2021. تم الاطلاع عليه يوم 2025/05/28، على الموقع: https://undocs.org/ar/S/2021/229

[2] - united nation human rights, **the use of arme drones in the context of counter-terrorism,** 2022. Retrieved 28/05/2025 on https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/issues/terrorism/sr/activities/20230103-position-paper-use-armed-drones.pdf .

ثانيا: الامتثال لقواعد القانون الدولي الإنساني.

باعتبار الطائرات المسيرة تستعمل في المجال العسكري فهي فرضيا تدخل ضمن نطاق القانون الدولي الإنساني الذي يعتبر مجموعة من القواعد القانونية التي تطبق وقت النزاعات المسلحة، من بين اهم التحديات التي تواجه الطائرات المسيرة في القانون الدولي:

أ -الخضوع لمبدأ التمييز.

كون الذكاء الاصطناعي المزودة به لا يمكنه في اغلب الأحيان التمييز بين العسكريين والمدنيين باعتبار ان المعلومات الاستخبارية التي تعتمد عليها الطائرات المسيرة غالبا ما تؤدي الى خطأ في التعرف على الأشخاص المستهدفين، بالإضافة الى ان الجماعات المسلحة لا ترتدي زيا رسميا ويكون نشاطها وسط السكان مما يجعل التفريق بين المدنيين والمقاتلين امرا صعبا على تقنيات الطائرة المسيرة. وبخصوص القتل المستهدف فإن الطائرة المسيرة تنفذ هجوما مباشرا على الأشخاص استنادا الى احتمالات مشاركة مستقبلية في الاعمال العدائية مما يتعارض مع شرط المشاركة الفعلية للأشخاص في النزاع المسلح لاعتبارهم مقاتلين غير ذلك فهم مدنيين، ولقد أصدرت منظمة العفو الدولية تقريرا تطلب فيه تدخل سلطات مالي للتحقيق في مقتل مالا يقل عن 8 مدنيين منهم 6أطفال بعد اصابتهم بهجمات من طائرات المسيرة التي قامت بالهجوم على سوق مملوء بالمدنيين في منطقة تومبكتو، اعتبرت المنظمة هذه الهجمات بمثابة جريمة حرب كون الهجمات استهدفت المدنيين والاعيان المدنية[1]، ويتضح من خلال هذا التقرير فشل الطائرات المسيرة التمييز بين المدنيين والمقاتلين مما أدى الى وقوع جريمة راح ضحيتها المدنيين.

ب -مبدأ التناسب.

أن الغارات الجوية التي تستعملها الطائرات المسيرة غالبا لا تخضع لمبدأ التناسب الذي يحظر ان يكون حجم الاضرار المدنية مفرطة مقارنة مع الضرورة العسكرية كونها قد تستخدم على أهداف ضئيلة في أماكن مدنية مما يؤدي الى سقوط العديد من الضحايا المدنيين بالرغم من ان الهدف من الهجمات كان فردا او عددا قليلا مقارنة بالضحايا، أصدرت جريدة the Guardian[2] تقريرا عن الغرات الجوية

[1] - Amnensty international, **Mali : Authorities must investigate deathes of at least of eaight civilians,** 05/11/2024. Retreived 28/05/2025 on : https://www.amnesty.org/en/latest/news/2024/11/mali-les-autorites-doivent-enqueter-sur-la-mort-dau-moins-huit-civils-dont-six-enfants-a-la-suite-de-frappes-de-drones-a-inadiafatane/

[2] جريدة the Guardian هي صحيفة إخبارية عالمية تسعى الى إيصال الاخبار دون خوف والتحقيق وإعطاء صوت للضعفاء، تقوم هذه الجريدة بنشر العديد من التقارير والمقالات في مختلف المجالات منها السياسية والقانونية والاقتصادية.

الإسرائيلية على غزة بحيث اثبت التقرير استعمال الجيش الإسرائيلي للطائرات المسيرة بشكل واسع في الأماكن المدنية مما يخلف العديد من الضحايا الفلسطينيين مقابل عدد ضئيل او لا شيء من القتلى العسكريين[1].

ثالثا: عدم فعالية منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة.

عدم فعالية دور الهيئة الأممية في ضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة مما انعكس سلبا على امتثال الدول لقواعد القانون الدولي ذات صلة باستخدام هذه الطائرات. فليس للجمعية العامة اصدار قرارات ملزمة قانونيا وبالتالي تبقى مسألة تنفيذ التوصيات خاضعة لإرادة الدول.

بالإضافة الى ان مجلس الامن وبسبب حق الفيتو الممنوح للدول دائمة العضوية لم يتمكن من اصدار قرارات ملزمة تحد من الاستعمال غير المشروع للطائرات المسيرة، خاصة في ظل النزاعات المسلحة، والتي قد شكل استخدامها تهديدا او اخلالا للسلم والامن الدوليين.

اما بالنسبة لمنظمة الايكاو وبالرغم من الجهود التي بذلتها في سبيل ضمان امن وسلامة الطيران المدني الدولي، الا انه لحد الان لم تتمكن من اعتماد اتفاقية تخص هذا النوع من الطائرات واقتصر دورها الى اعتماد دليل غير ملزم للدول.

الفرع الثالث: التحديات السياسية لاستخدام الطائرات المسيرة.

تشير التحديات السياسية الى الإشكالات التي تواجه الدول او الحكومات على مستوى اتخاذ قرار سياسي او إدارة العلاقات الدولية او الحفاظ على الاستقرار الداخلي والخارجي نتيجة موضوع ما، وفي سياق استعمال الطائرات المسيرة فهي الإشكالات السلبية والمواقف الحساسة التي تخلقها استعمالات الطائرات المسيرة سياسيا. من أبرز التحديات السياسية:

أولا: توتر العلاقات الدولية.

يقصد بتوتر العلاقات بين الدول تدهور او اضطراب في طبيعة العلاقات الدبلوماسية او السياسية او الاقتصادية بين دولتين او أكثر، نتيجة سلوك معين او حدث يؤدي الى فقدان الثقة او تصاعد التوتر[2].

[1] The Guardian, **Israeli solidiers accused of widespread use of human shields in gaza,** Amy Sedghi and Hayden Vernon, 24/05/2025. Retreived 28/05/2025 on : https://www.theguardian.com/world/live/2025/may/24/israel-gaza-war-middle-east-latest-news-updates-netanyahu-hamas .

[2]- بن يوسف مصطفى، **السيادة الوطنية وتحديات التدخل الخارجي في العلاقات الدولية المعاصرة**، مجلة العلوم السياسية والقانون، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، مارس 2019، ص147.

كما رأينا من قبل ان اجتياز طائرات مسيرة دولة لنطاق أجواء دولة اخرى دون اذنها يعتبر انتهاكا مباشرا لسيادة الدولة الأخرى مما يصاعد من التوتر بينهما وقد يؤدي حتى الى ردود فعل عسكرية. يؤثر انتهاك السيادة الوطنية سياسيا على العلاقات الدبلوماسية بين دولتين ويضعف الثقة بينهما بحيث يعتبر هذا الاجتياز تجسسا وبالتالي فهو عملا عدائيا ضد الدولة مما يستدعي في بعض الأحيان قطع العلاقات الدبلوماسية[1] او تجميد التعاون السياسي[2]. أصدرت الوزارة الخارجية للجمهورية الجزائرية بيانا تعرب فيه عن امتعاضها إزاء انتهاك طائرة مسيرة تابعة للجيش المالي للمجال الجوي الجزائري واصفة إياه ب مناورة عدائية صريحة، وكردة فعل لهذا الانتهاك قامت الجزائر باستدعاء سفرائها في مالي والنيجر للتشاور وتأجيل تولي سفيرها الجديد في بوركينا فاسو وأغلقت المجال الجوي أمام جميع الرحلات القادمة من مالي او المتجهة اليها، ومما أضاف من حدة التوتر في الإقليم الافريقي تأييد النيجر وبوركينا فاسو موقف مالي المتمثل في اتهام الجزائر بإسقاط الطائرة داخل اقليمها ووصفه بأنه عمل عدائي معتمد[3].

إضافة الى ان التدخل في النزاعات الداخلية لدول أخرى يساهم في حدة توتر بين العلاقات الدولية بحيث يعتبر تدخل الدولة فرضا لنفوذها السياسي او دعما لطرف موالٍ لها مما يفقدها المصداقية السياسية على الصعيد الدولي وقد يؤدي أيضا في الغالب الى قطع العلاقات الدبلوماسية او تجميد التعاون السياسي. ويعد التدخل الإيراني في اليمن أحد أبرز الأمثلة على تدخل دولة في شؤون دولة أخرى منذ سنة 2009 حيث قامت ايران بتقديم دعما عسكريا للحوثيين شمل تزوديهم بالأسلحة والتدريب على يد الحرس الثوري الايراني[4]، كما سعت ايران الى تحويل جماعة الحوثيين الى قوة سياسية مهيمنة في اليمن من خلال توقيع اتفاقيات تعاون بينهما[5]. أدى هذا التدخل الى توتر شديد بين ايران ودول الخليج خصوصا المملكة العربية السعودية التي رأت التدخل تهديدا لأمنها القومي.

---

[1]- **قطع العلاقات الدبلوماسية** هو إجراء سياسي رسمي تتخذه الدولة لانهاء كل اشكال التواصل السياسية والدبلوماسية مع دولة أخرى ويشمل غلق السفرات والقنصليات وطرد الدبلوماسيين، وهو يعبر عن توترات حادة بين دولتين، ويشير إلى أن العلاقات بينهما وصلت إلى نقطة حرجة.

[2]- **تجميد التعاون السياسي** هو اجراء سياسي يوقف او يعلق الأنشطة السياسية المشتركة بين دولتين او أكثر مؤقتا كردة فعل على تصرف معين يعتبر غير مقبول.

[3]- وزارة الشؤون الخارجية الجزائرية، بيان وزارة الشؤون الخارجية حول ادعاءات ما يسمى باتحاد دول الساحل، 2025/04/07. تم الاطلاع عليه في 2025/06/01، من:
https://www.mfa.gov.dz/ar/announcements/statement-of-the-ministry-of-foreign-affairs-confederation-of-shale-states-07042025

[4]- الجزيرة، **حقيقة التدخل الإيراني في اليمن**، 2013/04/25. تم الاطلاع عليه في 2025/06/01، في:
https://www.aljazeera.net/opinions

[5]- المركز العربي للبحوث والدراسات، **التدخل الإيراني في اليمن**، 2023/03/18. تم الاطلاع عليه في 2025/06/01، على: https://www.acrseg.org/43129

ثانيا: غياب التوافق الدولي.

يقصد بغياب التوافق الدولي وفقا لدراسة صادرة في 2016 عن مؤسسة راند بعنوان "فهم النظام الدولي الحالي" تراجع قدرة القوى الكبرى على الاتفاق حول المبادئ الأساسية للنظام الدولي، مما يؤدي الى تآكل شرعية المؤسسات القائمة، وظهور أنماط من السلوك الدولي لا تتقيد بالقواعد المتفق عليها مسبقا[1].

وفي اطار استخدام الطائرات المسيرة يعد التوافق الدولي من ابرز التحديات السياسية اذ لم تتمكن الدول من التوصل الى اطار قانوني او حتى سياسي مشترك ينظم استخدامها الى اليوم. ويبرز غياب التوافق الدولي في اختلاف وجهات نظر الدول لاستعمال الطائرات المسيرة بحيث تؤيد الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الامريكية، روسيا والصين استعمال الطائرات المسيرة في مختلف المجالات العسكرية والمدنية والاستخباراتية وتبرر موقفها بداعي الدفاع الوقائي او استعمالها للحرب على الإرهاب وهذا ما لاحظناه من دراستنا لعدة تقارير تستعمل فيها هذه الدول الطائرات المسيرة خصوصا الولايات المتحدة الامريكية التي غالبا ما تتذرع بتبرير هجماتها على كل من افغانستان واليمن وباكستان على انها حرب على الإرهاب. وفي المقابل ترفض دول أخرى هذا الاستخدام وغالبا ما تكون هذه الدول ضحية استعمالات الطائرات المسيرة في اقليمها وتعتبره انتهاكا لسيادتها وتهديدا للسلم والامن الدوليين.

وعلى اثر عدم توافق الدول من وضع استخدام الدرونز فشلت كل المبادرات المطروحة من طرف الاتحاد الأوروبي و توصيات مجلس حقوق الانسان في اطار تحديد اتفاقية دولية تنظم استخدامها مما أدى الى شلل مجلس الامن وتراجع ثقة الدول بالأمم المتحدة كهيئة دولية تهدف لتحقيق السلم والامن الدوليين وانتشار الاستخدام العشوائي غير خاضع للمساءلة.

الفرع الرابع: التحديات الأخلاقية لاستخدام الطائرات المسيرة.

تعتبر التحديات الأخلاقية هي المسائل او المواقف التي تتطلب اتخاذ قرار صحيح او خاطئ من الناحية الأخلاقية، وفي اطار الطائرات المسيرة فهي تظهر نتيجة استخدامها في النزاعات المسلحة والامن او حتى في المراقبة. ومن اهم التحديات التي تواجه استعمال الطائرات المسيرة أخلاقيا:

[1]- rand corporation، فهم النظام الدولي الحالي، 2016. تم الاطلاع عليه في 2025/06/01 على: www.rand.org/t/RR1598

أولا: آلات قتل وغياب القرار البشري.

كما رأينا سابقا فأن الطائرات المسيرة يمكن برمجتها او لها القدرة على استعمال الذكاء الاصطناعي لتنفيذ مهماتها دون تدخل العنصر البشري مما يجعل قرار القتل بناءً على خوارزميات وليس لفهم أخلاقي انساني كون الالة لا تمتلك مشاعر وعواطف مثل الانسان فبالتالي هي لا تمتلك إدراكا لمعاناة الضحايا.

وفي مقالة نشرت من طرف اللجنة الدولية للصليب الأحمر عام 2024 أكدت فيها اللجنة على أهمية ادراج الاعتبارات الأخلاقية في النقاشات الدولية حول تنظيم الطائرات ذاتية التشغيل، كما انها أشارت الى ان الخوارزميات لا يمكنها ان تحل محل الانسان والقرار البشري والأخلاق الإنسانية، وان استخدامها سوف يؤدي الى عواقب بعيدة المدى[1]

ثانيا: غياب المساءلة والشفافية.

ويقصد بها صعوبة او غياب القدرة على تحديد المسؤول عن العمليات والمهمات التي تقوم بها الطائرات المسيرة، خصوصا في الحالات التي يقع فيها ضحايا مدنيين.

تعتبر المساءلة مسألة جوهرية، ففي حالة وقوع حادث تستخدم فيه الطائرات المسلحة المسيرة، قد لا يعرف على وجه التأكيد الشخص الذي يتعين مساءلته في التسلسل القيادي أو تسلسل المسؤولية، كالقائد أو المبرمج أو المشغل، وفي ضوء ذلك أشار البعض إلى امكانية ظهور مناطق رمادية في مجال القانون يمكن أن تُستغل بدورها عمداً المشغل، كما يمكن أن تزيد من الإفلات من العقاب[2]. فإذا تبين في نهاية المطاف أن تحميل المسؤولية الى مرشح محتمل من المرشحين الذين تم تحديدهم في غير محله أو غير قابل للتطبيق، سينشأ فراغ في تحمل المسؤولية.

تؤدي الشفافية دورا هاما في تقييم نتائج استعمال الطائرات المسيرة ولتحديد الاطار القانوني الواجب تطبيقه، وفي اطار الطائرات المسيرة غالبا ما تكون الشفافية سرية غير معلنة ولا تتوفر معلومات تكفي لتحديد من اتخذ القرار عند استعمالها وهذا راجع لإعدادات عمل الطائرات بدون طيار، وبالتالي تنعدم المحاسبة مما يعزز ثقافة الإفلات من العقاب.

[1] - ICRC blogs, **Ethics in the internatinal debate on autonomous weapon systems,** 25/04/2024. Retreived on 03/06/2025, on : https://blogs.icrc.org/law-and-policy/2024/04/25

[2] أبو بكر محمد احمد الديب، قمع انتهاكات الطائرات بلا طيار المسلحة للقانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، مصر، 2021. ص30.

الخاتمـــة

الخاتمة

وفي ختام بحثنا هذا، بات من الواضح ان استخدام الطائرات المسيرة يشكل تحديا معقدا فيما يتعلق بالقانون الدولي العام سواء من حيث قواعد القانون الدولي الإنساني او قواعد القانون الدولي لحقوق الانسان. ومع ان هذه التكنولوجيا توفر العديد من المزايا على مستوى المجالين العسكري والمدني الا ان عيوبها أكبر من مزاياها، فهي تثير إشكاليات قانونية وسياسية وحتى أخلاقية تتطلب إعادة النظر في الأطر القانونية الحالية او ادراج قواعد قانونية حديثة تتضمن ما عجز عن مواكبته القانون الدولي الحالي، لاسيما ما يخص السياقات غير التقليدية مثل القتل المستهدف خارج مناطق النزاع.

وفي ضوء هذه الدراسة توصلنا الى عدد من نتائج التي تسلط الضوء على مدى تأثر القانون الدولي العام بالطائرات المسيرة أهمها:

- عدم وجود تعريف قانوني جامع مانع موحد بين الدول بما يفتح المجال امام التأويلات والتفسيرات وإطلاق حرية الدول في استخدامها دون الخضوع لضوابط قانونية ملزمة.

- يشمل استخدام الطائرات المسيرة مجالات حيوية متعددة مدنية وعسكرية، كما لم يعد استعمالها مقتصر على الدول، فأصبحت هذه التقنية متاحة لدى جماعات أخرى غير حكومية مما يدل على صعوبة تنظيم استخدام هذه الطائرات على نحو يحقق التوازن بين مزايا التكنلوجيا ومتطلبات الامن الانساني.

- تنامي استعمال هذه الطائرات أدى الى بروز فجوات في القانون الدولي الحالي، حيث لم تتمكن قواعد الاتفاقيات الدولية القائمة من مواكبة التطور التكنولوجي الذي أدى الى وجود غموض قانوني وفراغ تشريعي لاسيما في غياب معاهدة دولية ملزمة.

- بالإضافة الى ان العمليات العسكرية التي تنفذها الدرونز خارج مناطق النزاع التقليدية تثير العديد من الإشكالات حول مبدأ السيادة ومبدأي حظر استخدام القوة وعدم التدخل في الشؤون الخارجية مما يشكل انتهاكا واضحا لنص المادة الثانية من الميثاق الاممي.

-كما برز ان استخدام الدفاع الشرعي ومكافحة الإرهاب كمبرر دائم لاستعمال الطائرات المسيرة في العديد من القضايا ساهم في كثرت الانتهاكات التي تقع ضحيتها الاعيان المدنية والمدنيين مع الغياب الكلي للشفافية والمسؤولية.

وبناء على ما سبق وفي ضوء النتائج المتوصل اليها، يمكن الخروج بجملة من التوصيات التي نراها ضرورية لتطوير الإطار القانوني في هذا الموضوع، وهي:

- تطوير نظام قانوني خاص بالطائرات المسيرة، سواء بوضع اتفاقية دولية جديدة او بروتوكولات مكملة للاتفاقيات الحالية ينظم فيها استعمال هذه الطائرات في المجالات المدنية، العسكرية، والاستخبارية.

- تحديد المسؤولية القانونية للدول التي تستخدم الدرونز خارج اقليمها خصوصا فيما يتعلق بالقتل المستهدف.

- يُعد تحسين المساءلة والشفافية في أنشطة الطائرات بدون طيار أمرًا أساسيًا لضمان الامتثال للقانون الدولي الإنساني والاستجابة للمخاوف العامة والدولية بشأن استخدامها، ويكون ذلك بفرض آليات رقابية دولية على استعمال الطائرات بدون طيار وضمان معاقبة المسؤول عن الانتهاكات التي تحدث لدى الاستعمال العشوائي لها لاسيما في حالة الاستعمال العسكري والقاء الهجمات على المدنيين وانتهاك مبدأ عدم التمييز.

- تعزيز التعاون الدولي بالتنسيق مع منظمة الأمم المتحدة او منظمات أخرى لتبادل المعلومات وتوحيد المعايير القانونية لمواجهة هذه التكنولوجيا والتصدي لهجماتها.

- الاخذ بالمبادئ الأخلاقية عند تطوير هذه التكنولوجيا لتقليل مخاطر الاستعمال العشوائي والتعسفي غير مشروع لها.

- ان المجهودات الدولية المبذولة من قبل المنظمات الدولية الحكومية وفي مقدمتها منظمة الأمم المتحدة ومنظمة الدولية للطيران المدني لم تتمكن من مواجهة او الحد من الإنتهاكات الجسيمة المترتبة عن الإستخدام الى المشروع للطائرات المسيرة والدليل على ذلك ما يقع اليوم في المجتمع من الإنتهاكات

ومع استمرار تطور الذكاء الاصطناعي وتكنلوجيا الطيران سواء في المجال المدني او العسكري، قد تصبح الطائرات المسيرة أكثر أداة مدمرة شائعة الاستعمال خصوصا في النزاعات المسلحة والاستخبار، فاذا فشل التنظيم القانوني من مواكبة التطور السريع لهذه التكنولوجيات سوف تنتج عن ذلك كومة من الانتهاكات الواضحة لقواعد القانون الدولي العام خصوصا في ظل عالم رقمي سريع التحول والتطور. وبالتالي يجب تطوير قانون يشمل الحروب الرقمية والذكية الذي يراعي بعد تنظيم استعمال الطائرات المسيرة كيفية مساءلة أنظمة ذاتية القرار تقوم بعمليات عسكرية دون تدخل بشري مباشر.

قائمة المصادر و المراجع:

قائمة المصادر والمراجع

- **قائمة المصادر**

أولا: القواميس

1. القاموس المدرسي عربي عربي، الطبعة الثالثة، دار الشمال، طرابلس لبنان، سنة 2002.
2. عبد الرحمان بولصنام، القاموس المدرسي الثلاثي عربي فرنسي انجليزي، الطبعة الثانية، دار المحابر، الرويبة الجزائر، سنة 2013

ثانيا:المواثيق القانونية

المواثيق القانونية الدولية

الاتفاقيات

1. المنظمة الدولية للطيران المدني، اتفاقية شيكاغو المؤرخة في 7 ديسمبر 1944، المعتمدة على اثر اعتماد مؤتمر الطيران المدني الدولي، دخلت حيز النفاذ4 في أبريل 1947.
2. المنظمة لدولية للطيران المدني، دليل أنظمة الطيران عن بعد، الوثيقة رقم 10019 مونتريال، كندا، 2016.
3. اللجنة الدولية للصليب الأحمر، اتفاقية جنيف الأربع، المؤرخة في 12 اوت 1949، المعتمدة على اثر اعتماد المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جنيف، دخلت حيز النفاذ في 21اكتوبر 1950.
4. منظمة الأمم المتحدة، ميثاق الأمم المتحدة، المعتمدة على اثر مؤتمر الأمم المتحدة حول التنظيم الدولي، سان فرانسيسكو، دخلت حبز النفاذ في 24 أكتوبر 1945.

المواثيق الوطنية

1. المرسوم التنفيذي21-285 المؤرخ في13 يوليو 2021، المتعلق بتحديد الايطار العام المسير لمنظومات الطائرات بدون طيار على المتن الجريدة الرسمية، العدد56، دخلت حيز النفاذ في 18 يوليو 2021 .
2. وزارة الشؤون الخارجية الجزائرية، بيان بشأن انتهاك طائرة مسيرة للمجال الجوي الجزائري، وكالة الانباء الجزائرية، دخلت حيز النفاذ في 02/04/2025

ثالثا: القرارات

أ -قرارات العربية

3. القرار الصادر عن مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة رقم A/HRC/44/38، من خلال دورته الـ٤٤، يونيو - يوليو 2020، البند الثالث المتعلق بـ تعزيز وحماية حقوق الإنسان المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية.
4. قرار A/HRC/28/38 ،الصادر عن مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، الدورة الثامنة والعشرون لمجلس حقوق الإنسان، موجز حلقة النقاش التفاعلية للخبراء بشأن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات المسلحة بلا طيار استخدامًا متفقًا مع القانون الدولي،
5. المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج نطاق القانون أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي، جزاءات الإعدام أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي خارج نطاق القانون، وثيقة رقم (A/68/382)الجمعية العامة للأمم المتحدة،2013
6. منظمة الأمم المتحدة، التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني بليبيا المنشأ عملا بقرار مجلس الامن رقم 1973(2011)، الوثيقة رقم s/2021/229، 8مارس 2021.
7. مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة، "تقرير لجنة التحقيق بشأن الانتهاكات في النزاع في غزة"، الدورة 29، وثيقة رقمA/HRC/29/52 ، جنيف، يونيو 2015.

8. منظمة الأمم المتحدة، التقرير النهائي لفريق الخبراء المعني بليبيا المنشأ عملا بقرار مجلس الامن رقم 1973(2011)، الوثيقة رقم s/2021/229، 8مارس 2021.

ب -قرارات الأجنبية

1. **Costas Trascasas ،M.** *Experts Meeting on Armed Drones and Robots under International Law: Summary of Discussions*، Geneva Academy ،(Divonne ،UNIDIR ،France ،Dec. 3–5 .(2013
2. **Geneva Call ،Sandra Krähenmann ، George Dvaladze. &** *Humanitarian Concerns Raised by the Use of Armed Drones*، Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights (June 16 ،2020) .
3. United Nations Security Council. Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Foreign terrorist fighters returnees and relocators (S/RES/2396). (2017 ،December 21).
4. **United Nations.** *Report of the Special Rapporteur on extrajudicial summary or arbitrary executions*، U.N. Doc. A/HRC/23/47 (2013).

خامسا: الكتب

أ- الكتب العربية

3 صالح احمد اللهيبي وعبد الله سعيد عبد الله الوالي، المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات بدون طيار، كلية الدراسات العليا والبحث العلمي، كلية الحقوق، جامعة الشارقة،2020/2019.
4 طارق الراوي، الطائرات المسيرة الطائرات بدون طيار، لتحصيل دبلوم نظم الحاسوب، العراق، 2015/05/18.
5 محمد سامي عبد الحميد، **القانون الدولي العام**، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004.
6 محمد طلعت الغنيمي، **القانون الدولي العام: النظرية العامة للحقوق والالتزامات الدولية**، دار النهضة العربية، القاهرة –مصر-، الطبعة الأولى، 1970.

ب- الكتب الأجنبية:

1 Oxford University Press ، Antonio. *International Criminal Law*،Cassese .(2008)
2 M.N. (Ed.)**.** *Tallinn Manual 2.0 on the International Law* ،**Schmitt** Cambridge University Press (2017).،*Applicable to Cyber Operations*

المجلات

أ- المجلات العربية

1. أبو بكر محمد أبو الديب، قمع انتهاكات الطائرات المسلحة بلا طيار للقانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة مدينة السادات كلية الحقوق، مصر، المجلد 7 العدد 2، 2021.
2. أبو بكر محمد احمد الديب، قمع انتهاكات الطائرات بلا طيار المسلحة للقانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، مصر، 2021.
3. إسلام دسوقي عبد النبي، "دور تقنيات الذكاء الاصطناعي في العلاقات الدولية والمسؤولية عن استخداماتها"، المجلة القانونية، القاهرة، المجلد 8، العدد 4، نوفمبر2020.
4. بن يوسف مصطفى، **السيادة الوطنية وتحديات التدخل الخارجي في العلاقات الدولية المعاصرة**، مجلة العلوم السياسية والقانون، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، مارس 2019.

5. معماش صلاح الدين، **مبدأ التمييز في القانون الدولي الإنساني واستعمال الطائرات بدون طيار**، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسة، الجزائر، المجلد 06، العدد01، 2022.
6. إيهاب روسان، المسؤولية الجنائية الدولية للرؤساء والقادة، دفاتر السياسة والقانون، العدد16، 2017.
7. دحمان كمال، **الوضع القانوني للطائرات المسلحة بدون طيار في القانوني الدولي الإنساني**، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، دون ذكر رقم المجلد، العدد 08، 2020.
8. حسن يونس جميل، هديل صالح الجنابي، **القتل المستهدف بالطائرات المسيرة في إطار القانون الدولي لحقوق الانسان**، مجلة العلوم القانونية، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق،دون ذكر رقم المجلد ،دون ذكر العدد، 2020.
9. حمودي مليكة، فعالية منظمة العفو الولية في الرقابة على تطبيق القانون الدولي الإنساني، مجلة صوت القانون، جامعة الجزائر 1، الجزائر، المجلد7، العدد03، 2021.
10. سامي الطيب ادريس محمد، **دواعي وأثار خرق السيادة في ظل المتغيرات الدولية**، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تبوك، السعودية، المجلد 10، العدد 02، 2024.
11. غرداين خديجة، **السيادة في القانون الدولي المعاصر**، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، المجلد 04، العدد 02، 2018.
12. سندل مصطفى، **مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول بين النصوص والمتغيرات القانونية**، مجلة القانون والعلوم السياسية، الجزائر، المجلد 03، العدد 01، 2017.
13. سهيلة شريط، دور الجمعية العامة للأمم المتحدة في تطوير قواعد القانون الدولي، مجلة الفكر القانوني والسياسي، دون ذكر اسم البلد، المجلد 07، العدد01، 2023.
14. طاهر شوقي مؤمن، **النظام القانوني للطائرات بدون طيار " الدرونز les drones "**، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، المجلد 58، العدد 2، 2016.
15. عبد القادر محمود محمد الاقرع، النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الاشارة الى دورها في الحرب الاسرائيلية على غزة، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، المجلد 10 العدد 3، 2024.
16. عبد القادر محمود محمد القرع، "النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، دون ذكر رقم المجلد، العدد 519، 2024.
17. عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، مجلد 59، العدد 2، 2017.
18. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب، المسئولية الجنائية عن جرائم سيَّرة دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، دورية علمية محكمة، بمعهد الألسن العالي للحاسبات ونظم المعلومات، القاهرة المجلد، 10 العدد 02، 2024.
19. مرتضى علي كريم و أ.د. أشواق عبد الرسول عبد الأمير، المسؤولية المدنية عن اضرار الدرونز دراسة مقارنة، مجلة المعهد، دون ذكر رقم المجلد، دون ذكر العدد، 2024.
20. مرغين حيزوم بدر الدين، وكمال فتحي دريس، المسؤولية الجنائية الدولية في ضوء تطور قواعد القانون الدولي"، *مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية*، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الوادي، الجزائر، المجلد 20، العدد 01، 2021.
21. مصطفى أحمد فؤاد، الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية، دار الكتب القانونية، المجلة الكبرى السبع بنات، دون ذكر رقم المجلة، دون ذكر العدد، مصر، 2003.

ب- المجلات الأجنبية:

1 **Pellet، Alain.** *The ILC's Articles on the Responsibility of International Organizations*، 22 *Eur. J. Int'l L.* (2011).

2 **Mary Ellen O'Connell.** *The Resort to Drones under International Law*، 39:4 *Eur. J. Int'l L.* (2012).

3 **Mary Ellen O'Connell.** *Drones under International Law*، Washington University Law International Debate Series (2010) .

سادسا: رسائل الماجيستير

رسائل الماجستير

1. زينب عبد اللطيف خالد عبد اللطيف، المسؤولية الدولية المشتركة عن استخدام الذكاء الاصطناعي في الأعمال العسكرية في ظل قواعد القانون الدولي، رسالة مقدمة من طالب ماجستير في القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة ومعهد القانون والاقتصاد جامعة هامبورج بألمانيا، (دون ذكر السنة) .
2. سارة عبد الله كمال، التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة قطر، 2020 .
3. فلك هاشم عبد الجليل المهيرات، المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام، مذكرة ماجيستر في القانون العام، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2016 .
4. مبخوته احمد، دور قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة في تطوير قواعد القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة يوسف بن خدة كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2010/2009.

رسائل الماستر

1. **طيبة خليل وقوق محمد فريد**، المسؤولية الجنائية الدولية في نطاق المحكمة الجنائية، (مذكرة لنيل شهادة الماستر)، تخصص حقوق قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، 2020/2019 .
2. **عبابسة فاروق، وعبوب خديجة**، القرصنة الالكترونية وأثرها على المستخدم، (مذكرة لنيل شهادة الماستر)، تخصص إعلام واتصال، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2016/2015 .
3. **عمر الفاروق بن نوي و أحمد رضوان بلمبروك**، المسؤولية الجنائية في الجرائم الدولية في الفقه الإسلامي والقانون الدولي الإنساني (الجرائم ضد الإنسانية نموذجا) -دراسة مقارنة-، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الشريعة والقانون)، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة أحمد دراية -أدرار، 2021/2020.

أ- الرسائل الماجستير الأجنبية:

1 **Michael E. McCauley.** *Human System Integration and Automation: Small Unmanned Aerial Vehicles*، Naval Postgraduate School، California (2004)، retrieved Dec. 25 2024.

2 **Stanford Law School & New York University School of Law.** *Living Under Drones*، Stanford International Human Rights and Conflict Resolution Clinic (2012)

ثامنا: المواقع الإلكترونية

أ- المواقع الالكترونية العربية

1. **https://www.aljazeera.net/opinions**
2. http://www.alkhaleej.ae/supplements/page/af50086f-e731-4599-a4eb-4bc1f5eba4ea

3. https://ar.dedrone.com/blog/gatwick-airport-drone-incident-shut-down-from-deliberate-drone-
4. https://ar.wfp.org/who-we-are
5. https://ar.wikipedia.org/wiki/المفوضية_السامية_للأمم_المتحدة_لحقوق_الإنسان
6. https://ar.wikipedia.org/wiki/برنامج_الأغذية_العالمي
7. https://ar.wikipedia.org/wiki/نظام_روما_الأساسي_للمحكمة_الجنائية_الدولية
8. https://hjuoz.uoz.edu.krd/index.php/hum/article/view/1179/886
9. https://incognitobrowser.io/ar/how-drones-challenge-our-privacy-rights/
10. https://sarabic.ae/20230514/ما-هي-أنواع-الطائرات-المسيرة
11. https://uaelegislation.gov.ae/ar/legislations/1587
12. https://undocs.org/ar/S/2021/229
13. https://whitehelmets.org/ar/our-reports/field-reports
14. https://www.aljazeera.net/news/2008/11/8/13
15. https://www.aljazeera.net/science/2023/4/24
16. https://www.almaany.com
17. https://www.alyoum8.net/posts/95466
18. https://www.amnesty.org/ar/documents/act30/005/2001/ar/
19. https://www.amnesty.org/ar/what-we-do/
20. https://www.amnesty.org/ar/who-we-are/
21. https://www.bayut.sa/blog/
22. https://www.bbc.com/arabic/world-46658883
23. https://www.btselem.org/arabic/htmx/216745?destination=/arabic/gaza_doctrine_west_bank_under_fire
24. https://www.fao.org/home/ar
25. https://www.icao.int/about-icao/Pages/AR/default.aspx
26. https://www.icrc.org/ar/about-international-committee-red-cross-icrc
27. https://www.icrc.org/ar/documents/founding/overview-section-founding
28. https://www.mfa.gov.dz/ar/announcements/statement-of-the-ministry-of-foreign-affairs-confederation-of-shale-states-07042025
29. https://www.ohchr.org/ar/hrbodies/hrc/home
30. https://www.un.org/ar/ga/
31. https://www.un.org/ar/ga/about/subsidiary/
32. https://www.un.org/ar/global-issues/human-rights
33. https://www.un.org/ar/observances/civil-aviation-day/background

ب- المواقع الإلكترونية الأجنبية

1 https://blogs.icrc.org/law-and-policy/2024/04/25

2 https://digitallibrary.un.org/record/1298189

3 https://digitallibrary.un.org/record/1327755

4 https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n13/473/61/pdf/n1347361.pdf

5 https://guides-ll-georgetown-edu.translate.goog/c.php?g=365747&p=7141851&_x_tr_sl=en

6 https://ifatca-org.translate.goog/icao-activities/how-icao-works/?_x_tr_sl=en

7 https://international-review.icrc.org/articles/supporting-value-sensitivity-in-the-humanitarian-use-of-drones-919

8 https://international-review.icrc.org/sites/default/files/reviews-pdf/2021-03/ai-and-machine-learning-in-armed-conflict-a-human-centred-approach-913.pdf

9 https://main.un.org/securitycouncil/en/content/repertoire/sanctions-and-other-committees

10 https://owasp.org/www-project-top-10-drone-security-risks/

11 https://privacyinternational.org/fr/about

12 https://privacyinternational.org/learn/drones-surveillance

13 https://raptormaps-com.translate.goog/solar-tech-docs/introduction-to-manned-aircraft?_x_tr_sl=en

14 https://skybrary.aero/articles/chicago-convention

15 https://skybrary.aero/articles/international-civil-aviation-organisation-icao

16 https://skybrary-aero.translate.goog/articles/international-civil-aviation-organisation-icao?_x_tr_sl=en

17 https://undocs.org/A/RES/71/291

18 https://www.aa.com

19 https://www.acrseq.org/43129

20 https://www.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/104470/mq-9-reaper/

21 https://www.amnesty.org/en/documents/asa33/013/2013/en/

22 https://www.amnesty.org/en/latest/news/2024/11/mali-les-autorites-doivent-enqueter-sur-la-mort-dau-moins-huit-civils

23 https://www.eff.org/about

24 https://www.eff.org/deeplinks/2024/08/backyard-privacy-age-drones

25 https://www.esri.com/ar-sa/arcgis/products/arcgis-reality/platform/drone-mapping

https://www.genevacall.org/about-us/ 26
https://www.genevacall.org/deed-of-commitments/ 27
https://www.genevacall.org/how-we-work/ 28
https://www.genevacall.org/news/humanitarian-concerns-raised-by-the-use-of-armed-drones/# 29
https://www.hrw.org/about-us 30
https://www.hrw.org/our-history 31
https://www.hrw.org/report/2012/11/19/losing-humanity/case-against-killer-robots 32
https://www.icao.int/safety/ua/Pages/default.aspx 33
https://www.icao.int/safety/UA/Pages/ICAO-Model-UAS-Regulations.aspx 34
https://www.militarydrones.org.cn/wing-loong-uav-drone-china-price-manufacturer-p00092p1.html 35
https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/issues/terrorism/sr/activities/20230103-position-paper-use-armed-drones.pdf 36
https://www.reuters.com/world/europe/russia-not-re-elected-un-aviation-agencys-36-member-council-2022-10-01 37
https://www.securityweek.com/chinese-hackers-hit-drone-sector-in-supply-chain-attacks/ 38
https://www.theguardian.com/world/live/2025/may/24/israel-gaza-war-middle-east-latest-news-updates-netanyahu-hamas 39
https://www.un.org/counterterrorism/autonomous-and-remotely-operated-systems 40
https://www.unicef.org/innovation/drones 41
https://www.wfp.org/wfp-drones 42
https://www-icao-int.translate.goog/about-icao/history/pages/default.aspx?_x_tr_sl=en 43
https://www-techtarget-com.translate.goog/iotagenda/definition/drone?_x_tr_sl=en 44
https://www-unov-org.translate.goog/unov/en/unodc.html?_x_tr_sl=en 45
www.rand.org/t/RR1598 46

الفهـــــرس

الفهرس

شكر

إهداء

مقدمة: 1
الفصل الأول: الإطار القانوني لاستخدام الطائرات المسيرة في ضوء القانون الدولي العام. 5
المبحث الأول: ماهية الطائرات المسيرة: 6
المطلب الأول: مفهوم الطائرات المسيرة: 6
الفرع الأول: تعريف الطائرات المسيرة: 6
الفرع الثاني: تطور استخدام الطائرات المسيرة. 9
الفرع الثالث: خصائص الطائرات المسيرة. 10
المطلب الثاني: انواع الطائرات المسيرة. 11
الفرع الأول: التصنيف التقني الطائرات المسيرة. 12
الفرع الثاني: التصنيف المادي للطائرات المسيرة. 13
الفرع الثالث: الفرق بين الطائرة المسيرة والمصطلحات الأخرى. 17
المبحث الثاني: الضوابط القانونية لاِستخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام. 19
المطلب الأول: الجوانب القانونية للطائرات المسيرة في إطار قواعد القانون الدولي لطيران المدني. ..19
الفرع الأول: الضوابط القانونية المتعلقة بالطائرة وفق قواعد القانون الدولي للطيران المدني. 19
الفرع الثاني: الضوابط القانونية المتعلقة بالطيار الموجه للطائرات عن بعد. 22
المطلب الثاني: الجوانب القانونية لاستخدام الطائرات المسيرة في ظل القانون الدولي وأحكامه. 24
الفرع الأول: القيود الواردة في ميثاق الأمم المتحدة. 24
الفرع الثاني: القيود الملزمة لاستعمال الطائرات المسيرة في القانون الدولي لحقوق الانسان. 28
الفرع الثالث: القيود الملزمة لاستعمال الطائرات المسيرة في القانون الدولي الإنساني. 31
الفصل الثاني: الاليات الدولية لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة: 35
المبحث الاول: دور المنظمات الدولية لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة. 35
المطلب الأول: دور منظمة الأمم المتحدة لضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة.....35
الفرع الاول: دور الأجهزة الرئيسية في تنظيم استخدام الطائرات المسيرة. 36

الفرع الثاني: دور الأجهزة الفرعية للأمم المتحدة. 44
الفرع الثالث: الوكالة التابعة للأمم المتحدة. 49
المطلب الثاني: دور المنظمات غير الحكومية الدولية في ضمان الاستخدام المشروع للطائرات المسيرة. 53
الفرع الاول: دور المنظمات الدولية غير الحكومية لحماية حقوق الانسان في ظل النزاعات المسلحة. 53
الفرع الثاني: المنظمات غير حكومية لحماية حقوق الانسان. 58
الفرع الثالث: منظمات الدفاع عن الحق في الخصوصية. 62
المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة والتحديات المرتبطة بها. 65
المطلب الثاني: إشكالية اثارة المسؤولية المترتبة عن استخدام الطائرات المسيرة:.....65
الفرع الأول: المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسيرة. 65
المطلب الثاني: التحديات التي يثيرها استخدام الطائرات المسيرة في القانون الدولي العام. 73
الفرع الأول: التحديات التقنية لاستخدام الطائرات المسيرة. 73
الفرع الثاني: التحديات القانونية لاستخدام الطائرات المسيرة. 76
الفرع الثالث: التحديات السياسية لاستخدام الطائرات المسيرة. 78
الفرع الرابع: التحديات الأخلاقية لاستخدام الطائرات المسيرة.....80
الخاتمة :.....**Erreur ! Signet non défini.**
قائمة المراجع.....87
الفهرس 96