

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

دكتور / عبد القادر محمود محمد الاقرع
أستاذ القانون الدولي العام المشارك
ورئيس قسم القانون السابق
جامعة شقراء – المملكة العربية السعودية

المستخلص

يهدف البحث إلى دراسة النظام القانوني للطائرات بدون طيار وفقاً لقواعد القانون الدولي العام في وقت السلم، وقواعد القانون الدولي الإنساني في وقت الحرب؛ حيث أفرزت التكنولوجيا الحديثة طائرات دون طيار مما أوجد تحديات لم تكن ماثلة في الحسبان عند وضع القواعد المنظمة للطيران المدني، وتحديات عندما يتعرض السكان المدنيون لأضرار استخدام هذه التكنولوجيا أوقات النزاعات المسلحة بما يتماشى مع عادات وأعراف الحرب.

ويشتمل البحث على عدة مباحث أولها: ماهية الطائرات بدون طيار من حيث تعريفها، وأنواعها، والمهام التي يمكن القيام بها، والسمات المميزة لها. والثاني: بيان الإطار القانوني الذي ينظم الطائرات بدون طيار وفقاً لقواعد الطيران المدني، والثالث: الإطار القانوني الذي تخضع له الطائرات العسكرية بدون طيار عند اشتراكها في النزاع المسلح، ويتناول الرابع المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات بدون طيار وفقاً للقواعد المنظمة للطيران المدني، والمسؤولية الدولية الناشئة عن انتهاكها لقواعد القانون الدولي الإنساني أوقات النزاع المسلح، وأخيراً الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة بعد أحداث حي الشيخ جراح.

وخلص البحث إلى عدم وجود نظام قانوني خاص بالطائرات دون طيار، ومن ثم ينطبق عليها النظام الذي يحكم الطائرات المأهولة والذي تنظمه اتفاقات الطيران المدني، كما ينطبق عليها النظام الذي يحكم أساليب الحرب ووسائلها ومبادئ القانون الدولي الإنساني في وقت الحرب، وأن الحاجة ليست ملحة لوضع قواعد خاصة مغايرة لما ينظم الطائرات المأهولة سواء المدنية أو العسكرية، وأن الأمر يتطلب التعاون بين الدول لإصدار تشريعات ولوائح تنظم

استخدام الطائرات دون طيار داخل أجوائها بما لا يؤثر على سلامة الطيران المدني بها، ونشر قواعد القانون الدولي الإنساني لكي يلتزم بها المسؤولون عن إدارة هذه الطائرات أثناء النزاع المسلح.
الكلمات المفتاحية: الطائرات بدون طيار-منظمة الطيران المدني-القتل المستهدف-الدفاع عن النفس-الحرب على الإرهاب-المسؤولية الدولية-حي الشيخ جراح.

Abstract:

The research aims to study the legal system for drones in accordance with the rules of general international law in peacetime, and the rules of international humanitarian law in time of war. Modern technology has invented drones, which create challenges that were not taken into account when setting the rules governing civil aviation, challenges that the civilian population is exposed to the harms of using this technology in times of armed conflicts in line with the customs of war.

The research includes several topics, the first of which is: What are drones in terms of their definition, types, tasks that can be performed, and their distinctive features. The second: a statement of the legal framework that regulates drones according to the rules of civil aviation, and the third: the legal framework to which military drones are subjected when they participate in armed conflicts, and the fourth deals with international liability for damage caused by drones in accordance with the rules governing civil aviation, and liability International law arising from violating the rules of international humanitarian law in times of armed conflict.

The research concluded that there is no legal system for drones, and therefore the system that governs manned aircraft and regulated by civil aviation agreements applies to them. The system that governs the methods and means of warfare and the principles of international humanitarian law in wartime, and that the need is not urgent to set rules especially unlike what regulates manned aircraft, whether civil or military, and that the matter requires cooperation among countries to issue legislation and regulations governing the use of drones within their airspace in a manner that does not affect the safety of civil aviation , and to publish the rules of international humanitarian law so that those responsible for managing these aircraft in armed conflict.

Key words: Drones - Civil Aviation Organization-Targeted killing-Self-defense-War on terror-International responsibility- Sheikh Jarrah neighborhood.

مقدمة

أدت التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال الطيران إلى استحداث نوع جديد من الطائرات دون طيار، وقد ساهم هذا النوع في تقديم العديد من الخدمات للأفراد، وأحدث طفرة اقتصادية تبعها توفير الحماية الاجتماعية لهم، وهذه التكنولوجيا بالرغم من مزاياها الايجابية إلا أنها تنتهك الحق في الخصوصية لاحتوائها على كاميرا فيديو، واستخدامها في مجال المراقبة، كما أنها تتعدى ذلك وتنتهك الحق في الحياة حيث تستخدم لتنفيذ عمليات القتل المنتقى أو ما يسمى بالقتل المستهدف، وما قد يقع منها أثناء النزاعات المسلحة يمثل جرائم حرب وجرائم ضد الإنسانية، كل هذه المسائل وغيرها أوجد تحديات أمام المجتمع الدولي بشأن النظام القانوني الذي تخضع له هذه الطائرات، كما نشير إلى دورها أثناء الحرب الإسرائيلية على غزة بعد أحداث حي الشيخ جراح في مايو 2021م.
مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في مدى ملاءمة القواعد والنظم الحالية التي تخضع لها الطائرات التقليدية وفقاً لأنظمة الطيران المدني، بحيث تعد هذه القواعد مناسبة للعمل بها على القطاع المتطور من الطائرات بدون طيار، وهل تخضع هذه الطائرات لقواعد وأعراف الحرب الذي يحكم الطائرات العسكرية المأهولة أثناء مشاركتها في النزاع المسلح؟ أم أن هذه القواعد غير ملائمة بما يوجب البحث عن قواعد جديدة توجب على المجتمع الدولي التصدي لها بالتنظيم؟
أهمية البحث:

يكتسب البحث أهميته في بيان القواعد واللوائح المنظمة لقطاع الطيران المدني، وأيضاً القواعد المتعارف عليها في القانون الدولي الإنساني فيما يتعلق بمدى ملاءمة تطبيق هذه القواعد على فئات الطائرات دون طيار، وبيان مدى المسؤولية عن الأضرار التي تقع منها، والتي تضر بالركاب أو الأمتعة أو البضائع، وما قد تسببه من أضرار للإنسان على سطح الأرض، والانتهاكات التي تقع منها أثناء النزاعات المسلحة بما يشكل جرائم حرب أو جرائم ضد الإنسانية، ومدى خضوعها لقواعد القانون الدولي الجنائي، وما قامت به من دور أثناء الحرب الإسرائيلية على غزة.
أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تناول:

- ماهية الطائرات بدون طيار من حيث تعريفها، وأنواعها، والمهام التي يمكن القيام بها، والسمات المميزة لها.
- الإطار القانوني الذي ينظم الطائرات بدون طيار وفقاً لقواعد الطيران المدني، ووسائل التحول من النظم الداخلية إلى النظم الدولية بما يتماشى مع الواقع الذي أوجدته تلك الطائرات بحيث لا يكون هناك تفاوت بين تشريعات الدول وبين المعمول به في منظمة الطيران المدني.
- الإطار القانوني الذي تخضع له الطائرات العسكرية بدون طيار أثناء مشاركتها في النزاع المسلح في ضوء مبادئ القانون الدولي الإنساني.

- بيان المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات بدون طيار وفقاً لأنظمة الطيران المدني، والأضرار الناشئة عن انتهاكها لقواعد القانون الدولي الإنساني، والمعاقب عليها وفقاً لقواعد القانون الدولي الجنائي.
- بيان الحرب الإسرائيلية على غزة، ودور الطائرات دون طيار فيها بعد أحداث حي الشيخ جراح في مايو 2021م.

منهجية البحث:

لتحقيق أكبر قدر من معالجة موضوع البحث، تم تناول خطوات البحث باتباع المنهجين: الاستقرائي والتحليلي من خلال تناول القواعد المنظمة للطيران المدني، والقواعد التي تنظم أساليب الحرب ووسائلها، للقول بمدى ملاءمة تطبيق هذه القواعد على نظم الطائرات دون طيار، والتعقيب عليها بما يلزم، وذلك بالرجوع إلى المراجع العربية والأجنبية ومواقع الإنترنت.
خطة البحث:

تحقيقاً لأهداف البحث فقد تم تقسيمه إلى مقدمة وخمسة مباحث على النحو التالي:

- مقدمة: مشكلة البحث وأهميته وأهدافه.
- المبحث الأول: ماهية الطائرات بدون طيار (التعريف-الأنواع-المهام-السمات المميزة لها).
- المبحث الثاني: الإطار القانوني الذي ينظم الطائرات بدون طيار وفقاً لقواعد منظمة الطيران المدني.
- المبحث الثالث: الإطار القانوني الذي تخضع له الطائرات العسكرية بدون طيار أثناء النزاع المسلح.
- المبحث الرابع: المسؤولية الدولية عن الأضرار والانتهاكات التي تسببها الطائرات بدون طيار.
- المبحث الخامس: دور الطائرات دون طيار في الحرب الإسرائيلية على غزة.
- خاتمة البحث.
- قائمة المراجع.

المبحث الأول

ماهية الطائرات دون طيار

تتعدد التعريفات التي وردت بشأن الطائرات دون طيار، وكذلك تتعدد أنواعها، والمهام والسمات المميزة لها، وهو ما سوف نتناوله في هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول

مفهوم وأنواع الطائرات دون طيار

نتناول في هذا المطلب المقصود بالطائرات دون طيار ونشأتها وأنواعها، وذلك كما يلي:

أولاً: -المقصود بالطائرات دون طيار:

لا يوجد تعريف مقبول عالمياً للطائرات دون طيار، وهو ما تطلب التعرض لها من خلال مكوناتها وأوصافها، من وجود محرك متنقل، وتعمل بدون وجود طاقم داخلها، ومجهزة بأنظمة لجمع المعلومات، وموجه عن بعد أو مستقلة تماماً من خلال البرمجة، وغير ذلك من الأوصاف⁽¹⁾.

ومن هذه التعريفات يمكن القول بأنها: طائرات يتم برمجتها وتوجيهها عن بعد ويتحكم فيها خبراء متخصصون على الأرض، وأنها مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المكلفة بها، وقد تكون مزودة بأجهزة وكاميرات، أو قذائف وصواريخ لاستخدامها ضد أهداف معينة، كما جاء أنها طائرات تطير في الفضاء الجوي بدون شخص على متنها. كما عرفت المنظمة الدولية للطيران المدني OACI بأنها طائرات بدون طيار على متنها، وفي ذات السياق جاء تعريفها في المادة (1/2) من القرار الفرنسي في السابع عشر من ديسمبر 2015م والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية التي تطير بدون شخص على متنها وشروط تشغيلها وأهلية الأشخاص المستخدمين لها بأنها طائرات تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة الطيار.

وقد عرفها البعض الآخر بأنها عبارة عن مركبة جوية صالحة ومعدة ذاتياً للملاحة الجوية بتوجيه عن بعد بدون طاقم بشري على متنها، وتستخدم القدرة الجوية الديناميكية التي تسمح لها برفع المركبة في الهواء⁽²⁾، وعرفها آخرون بأنها نظام المركبة الهوائية الموجهة التي يتم السيطرة عليها وعلى ما تحمله من معدات وعلى سطوح التحكم

(1) Mélanie De Groof, Death from the Sky: International Legal and Practical Issues on the Use of Armed Drones. In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016, p.133.

(2) عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر مج59، ع2، 2017م، ص752؛

Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. "State use of Unmanned Military Aircraft: A New International Order?" *Journal of Transportation Security*, vol. 7, no. 1, 2014, p. 85.

في أدائها عن بعد، ويتم التحكم إما بشكل مباشر عن طريق إرسال أوامر محددة لها لتنفيذها أو بالخزن المسبق لبرنامج معينة لتنفيذ مهمة بحاسبات الطائرة بحيث يتم التنفيذ آلياً كما يمكن التحكم في الطائرة بالطريقتين معاً⁽¹⁾.

ثانياً: -نشأة وتطور الطائرات دون طيار:

تعد الطائرات دون طيار أحد أحدث الوسائل الحالية المستخدمة في المجالين السلمي المدني والعسكري الحربي، وقد كان أول ظهور لها في بريطانيا عام 1924م، وكانت تستخدم بشكل محدود كأهداف للمدفعية، وكانت البداية بنجاح تجربة الطائرة (ملكة النحل-Queen Bee)، والتي أنتج منها نحو 420 طائرة للبحرية البريطانية عامي 1934-1935م، وبعد ذلك بدأت شركة (تيلداين ريان-Teledyne Ryan) عام 1952م تجارياً على طائرة (Fire Bee-1)، والتي أنتجت ما يزيد على سبعة آلاف طائرة من مختلف الأنواع، واستخدامات متعددة، وأوزان مختلفة.

ويعود تاريخ نشأة الطائرات دون طيار إلى الحرب العالمية الأولى، وأن الأنواع المستحدثة منها تمت في السبعينيات، ففي عام 1917م تم تطوير طائرة دون طيار بواسطة (لورانس سيبري) أطلق عليها طوربيد سيبري N-9 وكان أول تحليق لها عام 1918م، ولم تستخدم أثناء الحرب العالمية الأولى، وبعد ذلك تم تصميم طائرة ملكة النحل بواسطة البحرية الملكية البريطانية، حيث تعد أول طائرة دون طيار قابلة للاستعادة وإعادة الاستخدام يتم إطلاقها من البحر أو البر والتحكم فيها عن بعد عن طريق الريموت كنترول، وتستخدم كأهداف للمدفعية⁽²⁾.

وقد ازدادت أهمية تطوير مثل هذه الطائرات بعد أسر الطيار الأمريكي (فرانسيس غاري باروز - Francis Gary Powers)، في الأول من مايو 1960م وإسقاط طائرته التجسسية (U-2) فوق الأراضي الروسية والمستخدم لأعمال التصوير الاستطلاعي، وإيقاف مثل هذه الرحلات من قبل الولايات المتحدة، غير أنها في وقت لاحق وجدت أنها في حاجة ماسة إلى المعلومات خاصة بعد تصاعدت الحرب الباردة مع الاتحاد السوفيتي السابق وإسقاطه لطائرة الاستطلاع الخاصة بها فوق المياه الإقليمية بين النرويج والاتحاد السوفيتي السابق وأسر اثنين من ملاحها الخمسة مما عجل بأهمية تطويرها لأنظمة الطائرات دون طيار، كما كان لأزمة الصواريخ الكوبية عام 1962م، وطلب الولايات المتحدة من الاتحاد السوفيتي السابق سحب صواريخه من كوبا، دوراً فاعلاً في أهمية الانتهاء من مشروع تطوير هذه

(1) زكي محمود، الروبوت المقاتل الأمريكي والحرب العراقية، الطبعة الأولى، دار الروضة للنشر والتوزيع، 1424هـ-2003م، ص43، 44؛ وللمزيد حول تعريف الطائرات دون طيار والفرق بينها وبين الروبوتات، انظر، د. عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لأحكام القانون الدولي الإنساني، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، كلية الحقوق فرع الخرطوم، المجلد 8، عدد 3، 2020م، ص918-920.

(2) انظر كل من: حسين الساعدي؛ وائل الوائلي، الطائرات المسيرة وتطبيقاتها العسكرية، بغداد، 2014م، <https://portal.arid.my/Publications/610d863f-f365-49.pdf>، ص20، 21؛ براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الإنساني، 2016م، <http://law.asu.edu.jo/2016/images/drbraa.pdf>، ص5.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الاقراع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

الطائرات، وإعطائه أولوية حيث ظهر النوع (A-147) والمطور عن (RAYAN FIRE-Bee-1) لأغراض الاستطلاع، والتي طورت منها أكثر من 20 نوعاً للقيام بمهام متعددة⁽¹⁾.
ويعد أول استخدام فعلي لهذه الطائرات خلال الحرب الأمريكية الفيتنامية حيث استخدمت في القتال الفعلي بكفاءات عالية لأغراض مختلفة ونفذت نحو 2000 طلعة جوية، كما تطور هدفها لتنفيذ العديد من المهام⁽²⁾.
كما أنتجت روسيا عام 1973م أنواعاً متطورة من الطائرات دون طيار لها القدرة على الطيران من أي مكان، والاستطلاع الجوي في الظروف الصعبة، وبوجود دفاعات جوية معادية، وفي عام 1982م قامت بتصوير الأنشطة الحربية الإسرائيلية بالرغم من علمها بها وعدم قدرتها على كشفها وإسقاطها، وكذلك استخدمت من قبل الولايات المتحدة عام 1991م خلال حرب الخليج في عمليات المراقبة وتحديد الأهداف⁽³⁾.
وقد كانت الوظيفة الأساسية للطائرات عن بعد استخدامها في النزاعات المسلحة من توفير المعلومات الاستخباراتية والمراقبة والاستهداف والاستطلاع، ومنذ عام 1999م استخدمت في القيام بدور قتالي مباشر عن طريق استخدام علامات الليزر لتعيين الهدف وبعد ذلك يتم ضربه بقذائف دقيقة التوجيه⁽⁴⁾.

ثالثاً: -أنواع الطائرات دون طيار:

تتعدد أنواع الطائرات دون طيار حسب الوزن والمهمة والمدى إلى عدة أنواع كما يلي⁽⁵⁾:

1- الطائرات دون طيار حسب الوزن:

أ- الطائرات خفيفة الوزن والتي تعرف عالمياً باسم (Mini RPV):

(1) الطائرات الموجهة من دون طيار، موسوعة مقاتل الصحراء،

http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Askria6/AslihaEncy/ch18/sec1800.doc_cvt.htm

وانظر أيضاً كل من: طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر 58، ع2، 2016م، ص307؛ زكي محمود، مرجع سابق، ص44 وما بعدها؛ وللمزيد حول تاريخ الطائرات دون طيار،

Tzafestas, S. G., et al. *On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace System: Issues, Challenges, Operational Restrictions, Certification, and Recommendations*. vol. 36, Springer Netherlands, Dordrecht, 2008; 2009, p. 9.

(2) زكي محمود، مرجع سابق، ص46.

(3) للمزيد من التطور في الحروب التالية، انظر، حسام عبد الأمير خلف، القتل المستهدف باستخدام الروبوتات (الطائرات بدون طيار) في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، مج. 29، ع. 1، 2014م، ص5، 6.

(4) A/68/389

(5) للمزيد حول تصنيف الطائرات بدون طيار على أساس الوزن والارتفاع والمدى والقدرة على التحمل والحمولة الصافية وكذلك بعض نماذج الطائرات بدون طيار التجارية المتاحة، Lykou, Georgia, et al. "Defending Airports from UAS: A Survey on Cyber-Attacks and Counter-Drone Sensing Technologies." *Sensors (Basel, Switzerland)*, vol. 20, no. 12, June 2020, p. 2.

وهي التي تزن ما بين خمسة إلى خمسين كجم، وهذا النوع يمتاز بصغر الحجم، وصعوبة الكشف لصغر الحجم أو المتابعة بالردار، ولذا يصعب إسقاطها بواسطة صواريخ الدفاع الجوي، كما أن حمولتها من المعدات والأجهزة الفنية والتقنية تتناسب مع وزنها من حيث الصغر، إذ غالباً ما تقتصر الحمولة على آلات التصوير التليفزيونية أو الأشعة تحت الحمراء، وقد استخدم هذا النوع الكيان الصهيوني في حرب أكتوبر 1973م، كما يتميز هذا النوع بقلة التكاليف، وهو في حال تطور مستمر وخاصة من الولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا، ويعد هذا النوع الأكثر انتشاراً واستخداماً في الوقت الحالي، نظراً لتعدد المهام التي تقوم بها من مراقبة، وتجسس، وإنذار مبكر عن نشاطات العدو، وإضاءة الأهداف بواسطة أشعة الليزر، وإعادة الإذاعة، وأعمال الحرب الإلكترونية⁽¹⁾.

ب- الطائرات متوسطة الوزن والمعروفة باسم (Midi):

وهي تتميز بتوسط الحجم وسرعة أعلى وحمولة أكبر من النوع السابق، ووزنها يتراوح بين 50 إلى 200 كجم، ولها قدرة عالية في التصوير الجوي والإعاقة والخداع الراداري باستخدام الرقائق المعدنية، والخداع الحراري باستخدام المشاعل الحرارية، كما يمكن توجيهها بالأقمار الصناعية (GPS) خارج سيطرة المحطة الأرضية، ولها استخدامات متعددة استراتيجية وتكتيكية⁽²⁾.

ج- الطائرات ثقيلة الوزن والمعروفة باسم (Maxi أو High Flyer):

وهي تزن ما بين 200 إلى 2000 كجم، وتتميز بالحجم والحمولة الكبيرة، وزمن طيرانها أكبر من النوعين السابقين، وكذلك مدى بقائها في الجو أكبر قد يصل لأكثر من 10 ساعات، ومهامها ملائمة للعمليات التي تخرج عن قدرات العنصر البشري، وأعمال الاستطلاع الاستراتيجي، ولها دور كبير في دعم شبكات القيادة والسيطرة والاستخبارات وغير ذلك، وهناك نوع آخر ثقيل الوزن وفائق الجودة يزيد وزنها عن ألفي كجم⁽³⁾.

2- الطائرات دون طيار حسب المدى⁽⁴⁾:

(1) للمزيد، انظر، زكي محمود، مرجع سابق، ص51؛ بن تومي سليمة، و حياهم سعاد، و بونار صافية، الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار: المجال الإعلامي نموذجاً، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علوم الإعلام والاتصال وعلم المكتبات، الجزائر، 2015-2016م، ص26.

(2) الطائرات الموجهة من دون طيار، موسوعة مقاتل الصحراء، سبق الإشارة إليه؛ زكي محمود، مرجع سابق، ص50؛ بن تومي سليمة، و حياهم سعاد، و بونار صافية، مرجع سابق، ص26.

(3) المراجع السابقة ذات الصفحات.

(4) طارق المنذوب، الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب (ملاحظات أولية عسكرية - قانونية)، مجلة الجيش، لبنان، العدد 82- تشرين الأول 2012م؛ وانظر أيضاً، انطوان نجيم، الطائرات من دون طيار، مجلة الجيش، لبنان، العدد 257 - 258- تشرين الثاني 2006م؛ وللمزيد حول هذا النوع حسب المسافة والقدرة على التحمل، بن تومي سليمة، و حياهم سعاد، و بونار صافية، مرجع سابق، ص27، 28.

أ- طائرات العلو المرتفع: وهذا النوع ما يزال في طور التصميم، ويتم فيه العمل من خلال طاقة خلايا وقود الهيدروجين، ومن المتوقع أن يبلغ طولها 30 متراً، وأن تعمل على ارتفاع يصل بين 18 و32 كلم، وتصمم لحمل أجهزة مراقبة أو للعمل كمركز اتصالات، والتحليق المتواصل بين أسبوعين وستة أشهر بعد تزويد خلاياها بالطاقة الشمسية، وهو ما يسعى الكيان الصهيوني إلى إنتاجه.

ب- طائرات العلو المتوسط: وهذا النوع صمم للتحليق على علو يتراوح بين 4600 و7700 متر، وبعضها يستطيع الوصول إلى ارتفاعات أعلى والطيران نحو 30 ساعة متواصلة، ونقل أحمال قد تصل إلى نحو 640 كجم.

3- الطائرات دون طيار حسب المهمة⁽¹⁾:

أ- طائرات تكتيكية، وهي مصممة للتحليق على ارتفاع 200 كلم فوق سطح الأرض، وتوفير معلومات استخباراتية فورية لكبار القادة العسكريين لمساعدتهم على تخطيط سير الأعمال الحربية.

ب- طائرات مضادة للصواريخ الباليستية، ولها القدرة على إصابة أهداف على الأرض أو في الجو، ويبلغ طولها 35 متراً وعرضها حوالي 35 متراً على مستوى الجناحين، ويمتلك سلاح الجو الإسرائيلي طائرة متطورة اسمها (إيتان/هيرون ت ب Eitan/Heron TP)، وتعد جزءاً من منظومة الكيان الصهيوني المضادة للصواريخ الباليستية بعيدة المدى، ويمكنها المكوث في الجو عدة ساعات، وباستطاعتها التحليق فوق منصات إطلاق الصواريخ لإسقاطها مباشرة بعد إطلاقها.

ج- طائرات تطلق من الجو، حيث يمكن للطائرات العادية أن تطلق الطائرات بلا طيار، ويمكن أيضاً لصاروخ منجنح إطلاقها لتقييم أضرار عمليات القصف.

و- طائرات الإقلاع والهبوط العموديتان، وهي طائرات تقلع وتهبط عمودياً من أجل عمليات الدعم الأرضي التكتيكي من على متن السفن والبوارج، وتقوم التجارب الحالية على طائرة بلا طيار يكون مداها 2500 ميل بحري، والتحليق نحو 40 ساعة متواصلة مع حمولة قد تصل إلى 140 كجم.

ز- طائرات نقل الجرحى والتموين، وتستخدم لإخلاء الجرحى وتموين الوحدات القتالية في المناطق شديدة الوعورة، ويعمل جيش الاحتلال على تطوير هذه الطائرة بعد فشله في إخلاء جرحاه وقتلاه خلال المعارك التي دارت بלבنا عام 2006م.

(1) طارق المجذوب، المرجع السابق؛ انطوان نجيم، المرجع السابق.

ح-طائرات يدوية الإطلاق، حيث تطلق يدوياً من الأفراد، ويتوقع أن يشهد سوق هذا النوع مستقبل من حيث التطور والانتشار في الأجل القريب، وللشركات الفرنسية زيادة في هذا المجال، وتتميز لإحتوائها على تجهيزات إلكترونية متطورة وكاميرات مصممة للتصوير النهاري والليلي وأجهزة ليزر لتعيين الهدف.

ط-طائرات مصغرة، وتستخدم في مجال الاستطلاع بحجم الكف، ومن المتوقع أن يكون لها مستقبل بعد حل بعض معضلاتها من قصر المدى أو نطاق عملها وفترة تحليقها المتواصل.

ك-طائرات منمنمة، ويجري تصميمها لتكون بحجم الذبابة، لمحاكاة طيران الحشرات والطيور، وقد تستعمل في العمليات الاستطلاعية أو حملها لشحنات شديدة الانفجار أو إلحاق الضرر بالأشخاص المستهدفين⁽¹⁾.

4-الطائرات دون طيار حسب الاستخدام:

أ-طائرات للتسلية، وهي التي يستخدمها الأفراد للترفيه والمسابقات، وتكون للانتفاع الشخصي.

ب-طائرات مهنية، وهي تستخدم في الأنشطة التجارية من نقل البضائع والتصوير وتغطية الأحداث الرياضية.

ج-الطائرات المدنية، وهي التي تستخدمها الدولة والهيئات العامة للقيام بعمليات مدنية من مراقبة الحدود وحماية البيئة والشبكات الكهربائية والأنشطة الزراعية، ومراقبة الأنشطة غير القانونية من تهريب المخدرات وما يلزم لحماية الأمن القومي.

د-الطائرات العسكرية، وهي التي تستخدم في النزاعات المسلحة والعمليات القتالية⁽²⁾.

ونظراً لتعدد أنواع الطائرات دون طيار، فإن أهمية تصنيف فئات هذه الطائرات يعود إلى مدى قدرتها على التحمل والارتفاع، وأنه ينبغي لتقييم آثارها الاقتصادية والتنظيمية الأخذ بعين الاعتبار خصوصيات فئة المركبة، بجانب ما يهدف البحث إليه وهو لفت الانتباه إلى الآثار السالبة والأضرار التي يخلفها هذا النوع من الطائرات من قتل وتدمير لأهداف ضرورية وأساسية لحياة الإنسان والخروج على مبادئ القانون الدولي الإنساني.

أما في سياق قانون الجو فإن الغرض من المركبة لا يعتبر عادة كمعيار، والمعايير المستخدمة عادة هي الوزن والحجم، والتحليق علواً، والمدى والقدرة على التحمل، ولذا يمكن التمييز بين ثلاث مجموعات رئيسية من الطائرات بدون طيار تشمل الطائرات بالغة الصغر أو الصغيرة، والطائرات متوسطة الارتفاع، والطائرات ذات الارتفاع العالي والتحمل الطويل، وتخضع جميع هذه الأنواع، سواء الموجهة عن بعد أو ذاتية التشغيل أو الجامعة لهما لأحكام المادة الثامنة من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)⁽³⁾.

(1) انظر كل من: طارق المجذوب، المرجع السابق؛ انطوان نجيم، المرجع السابق.

(2) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص 317، 318؛ وللمزيد حول استخداماتها القتالية، انظر،

Mélanie De Groof, op .cit, p. 134, also, Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan, op .cit, p. 86.

(3) للمزيد من التفاصيل، انظر، حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 7 وما بعدها؛ وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة

المطلب الثاني

مهام وسمات الطائرات دون طيار

نتناول مهام الطائرات دون طيار، ثم سماتها على النحو التالي:

أولاً: -مهام الطائرات دون طيار:

1- في المجال المدني:

تتعدد استخدامات الطائرات دون طيار في المجال المدني، ومن أهم هذه الاستخدامات:

أ- الرصد والمراقبة، ويدخل في إطارها، الدراسات العلمية ومنها: دراسة الغلاف الجوي والتربة والمحيطات، والدراسات وتوقعات الطقس، وأيضاً رصد حالات الطوارئ، ومنها: حرائق الغابات⁽¹⁾، والانهيئات الثلجية، والبراكين، والأعاصير، والبحث والإنقاذ⁽²⁾، وتقييم الأضرار في حالة الكوارث الطبيعية الناتجة عن الفيضانات والعواصف وتسرب النفط والانفجارات والزلازل، وكذلك رصد ورش المحاصيل، والمراقبة البحرية على الممرات المائية والاتجار بالمخدرات والتفريب وتحديد الموقع للإنقاذ، ورصد المناطق الحضرية، ومراقبة الحدود، وفحص الأعمال الفنية مثل الجسور والقناطر والسدود، ورصد خطوط أنابيب النفط والغاز وخطوط السكك الحديدية وخطوط الكهرباء، ومراقبة حركة المرور ونقل المواد الخطرة⁽³⁾.

ب- مهام النقل الجوي، ومن بينها: الشحن، ورسم الخرائط، وإنزال الغذاء ومعدات الانقاذ في المناطق المضطربة.

ج- مهام خاصة، من اتصالات، والقيام بمهام خطيرة من كشف الغازات السامة، والإشعاع، كما تقوم بعمليات البحث والإنقاذ في البحار والجبال والصحراء⁽⁴⁾، كما تستخدم من قبل المنظمات الدولية مثل، منظمة الصحة

إليها.

(1) ولموضوع إدارة مكافحة الحرائق أهمية خاصة، وذلك للسيطرة على هذه الحرائق لحماية الأرواح والممتلكات، حيث أصبحت هذه الحرائق أكثر شيوعاً ومكلفة للغاية إذ أنفقت الولايات المتحدة عليها نحو 15 مليار دولار في الفترة من 2006-2015م، وقد كانت في بداية الأمر تكافحها عن طريق المركبات الجوية المأهولة والأطقم الأرضية، وهو ما مثل مخاطر على حياة الأفراد وأدى إلى وفاة نحو 26% من رجال الإطفاء، انظر،

Twidwell, Dirac, et al. "Smokey Comes of Age: Unmanned Aerial Systems for Fire Management." *Frontiers in Ecology and the Environment*, vol. 14, no. 6, 2016, p. 333.

(2) للمزيد حول استخدام الطائرات دون طيار في عمليات البحث والإنقاذ، انظر،

James Mardell, Mark Witkowski and Robert Spence, A comparison of image inspection modes for a visual search and rescue task, *Behaviour & Information Technology*, Vol. 33, No. 9, 2014, p. 905.

(3) انظر في هذا النوع،

Jean-Louis Van de Wouwer. "Nascent Drone Regulations Worldwide: A Legal Framework for Civil RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)." *European Networks Law and Regulation Quarterly (ENLR)*, vol. 4, no. 2, 2016, p. 133.

(4) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص8 وما بعدها؛ وللمزيد، انظر، بن تومي سليمة، و حياهم سعاد، و بونار صافية، مرجع سابق، ص46 وما بعدها؛ براء منذر كمال عبد اللطيف، مرجع سابق، ص11-14.

العالمية التي تهتم بالصحة وأماكن انتشار الأمراض والأوبئة، ومنظمة الأغذية والزراعة (الفاو) التي تهتم بتحسين المنتجات الزراعية، فضلاً عن استخدامها من قبل الجمعيات الأهلية المتهمة بالمحميات الطبيعية وحماية البيئة ومتابعة الانتهاكات التي ترتكب ضد الحيوانات وعمليات الصيد الجائر ورصد مواقع الصيد⁽¹⁾. وما يثير الاهتمام حول مدى استخدام الطائرات دون طيار في المجال المدني هو الخلاف حول محافظتها على الأمن وانتهاك الخصوصية، وهي من الموضوعات التي لم يتم حسمها حتى الآن، حيث تحتاج إلى تنظيم تشريعي لموافقتها لقواعد الخصوصية⁽²⁾، وقد أصبح الأمر أكثر قبولاً بعد تفجيرات مركز التجارة العالمي 1993م، وأوكلاهوما سيتي 1995م، والذي جعل الأفراد يهتمون بالأمن وقبول المزيد من صناعة المراقبة بالفيديو، بعدما كان الأمر محل جدل في بداية الستينيات، وقيام البنوك ومدينة بالولايات المتحدة بتثبيت كاميرات لمراقبة المناطق العامة، وفي عام 1971م قام برنامج تمويله الحكومة الفيدرالية بتركيب نظام مراقبة يعرف باسم الدائرة التلفزيونية المغلقة (CCTV) في نيويورك، والذي وجه له عدم الدستورية⁽³⁾.

2- في المجال العسكري:

تتعدد استخدامات الطائرات دون طيار في المجال العسكري، ومن بين هذه الاستخدامات:

أ- الاستطلاع الجوي بمختلف الوسائل والمعدات.

ب- مراقبة الحدود الوطنية الأرضية والبحرية، وتنفيذ مهمات خفر السواحل.

ج- تدريب قطاعات الدفاع الجوي لضرب الأهداف الجوية.

د- حمل منظومات إعادة الاتصال لزيادة مدى الاتصال وخاصة أثناء المعارك بين القطاعات الأمامية والقيادات في الخطوط الخلفية.

هـ- تنفيذ المهام الحربية في القتال الجوي وقصف الأهداف الأرضية.

و- تعقب الأهداف وتعليمها أو إضاءتها ليلاً لمعاونة الطائرات الهجومية التي تستخدم منظار الرؤية الليلية.

(1) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص315؛ وللمزيد حول الاستخدامات المدنية غير العسكرية، انظر،

Markowitz, Ezra M., et al. "What's that Buzzing Noise? Public Opinion on the use of Drones for Conservation Science." *Bioscience*, vol. 67, no. 4, 2017, p. 383.

(2) للمزيد حول مقتضيات الأمن وانتهاك قواعد الخصوصية للطائرات دون طيار،

Primož Gorkič, The (F)utility of Privacy Laws: The Case of Drones?, In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016, pp. 69-81, also, Luisa Marin and Kamila Krajčiková, Deploying Drones in Policing Southern European Borders: Constraints and Challenges for Data Protection and Human Rights, In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016, pp. 101-127.

(3) Rhodes, Ashleigh B. "Legislating Agency use of Unmanned Aerial Vehicles in Washington State." *Washington Law Review*, vol. 91, no. 2, 2016, pp. 887-888.

ز- التشويش على منصات إطلاق الصواريخ وبطاريات الدفاع الجوي⁽¹⁾.

وبعض هذه الطائرات لها القدرة على ضرب الأهداف العسكرية بالقنابل أو بالصواريخ، وقد استخدمتها الولايات المتحدة في حروبها بفيتنام وأفغانستان وباكستان والعراق، واليمن والصومال، ومن تنفيذ القتل المستهدف باليمن وأفغانستان والعراق⁽²⁾، كما استخدمتها فرنسا في دولتي مالي وبوركينا فاسو⁽³⁾.

ولهذه الطائرات دوراً فاعلاً فيما يسمى بالمهام الخطيرة والقدرة، إذ تعد الأنسب لتنفيذ العمليات طويلة المدة التي تتطلب أكثر من 30 أو 40 ساعة، وكذلك تعد الأنسب للطيران في السحب النووية بعد انفجار القنبلة مباشرة، وهي مهمة خطيرة لأطقم الطائرة المأهولة، وقيامها كذلك بالعمليات الخطيرة التي تقتضي الاستطلاع فوق أراض العدو لتجنب الخسائر البشرية في الأرواح⁽⁴⁾.

ثانياً: -سمات الطائرات دون طيار:

تتميز الطائرات دون طيار بعدة خصائص أبرزها:

- 1- القدرة على التحليق وأداء المهام دون وجود الإنسان على متنها، وحيث لا تتطلب وجود طيار بداخلها، ومن ثم توفير الوقت والمال، حيث إن إعداد الطيار الجيد يحتاج وقت طويل وتكلفة كبيرة، فضلاً عن احتياجه للحماية أثناء العمليات القتالية.
- 2- قلة تكاليف صناعتها بصفة عامة، عدا بعض النماذج باهظة الثمن لكثرة المعدات المركبة عليها وتعدد مهامها، حيث تمتاز بتكلفتها المنخفضة اذا ما تم مقارنتها بالطائرات المأهولة.
- 3- القابلية للاستهلاك أو الاسترداد بعد تنفيذ مهامها.
- 4- الطيران في كافة الأجواء، في السلم والحرب دون الخشية من الدفاعات الجوية المعادية حيث يمكن التضحية بها عند اكتشافها من قبل العدو وإسقاطها⁽⁵⁾.

(1) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص10؛ وللمزيد حول المهام العسكرية، انظر،

Ianovsky, E., Kreimer, J. An optimal routing policy for unmanned aerial vehicles (analytical and cross-entropy simulation approach). *Ann Oper Res* 189, 2011, p. 216, also, Noorman, Merel. "Responsibility Practices and Unmanned Military Technologies." *Science and Engineering Ethics*, vol. 20, no. 3, 2014, p. 817.

(2) زكي محمود، مرجع سابق، ص60 وما بعدها، وللمزيد حول الأمثلة على استخدام الولايات المتحدة لها ضد بعض الشخصيات، في الصومال، وباكستان، وغيرها،

Mélanie De Groof, op .cit, pp. 137-138, also, Cannon, B. J. "What's in It for Us? Armed Drone Strikes and the Security of Somalia's Federal Government." *Small Wars and Insurgencies*, vol. 31, no. 4, Accessed 5 Apr. 2021. pp. 773-774.

(3) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص314، 315.

(4) Tzafestas, S. G., et al. op .cit, p.123.

(5) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص4.

- 5- قليلة الاستهلاك للوقود نتيجة صغر حجمها.
- 6- القدرة على الطيران فترات طويلة.
- 7- المحافظة على البيئة لعدم حرقها كميات كبيرة من ثاني أكسيد الكربون الذي يؤثر على الغلاف الجوي كما هو شأن لطائرات المأهولة⁽¹⁾.
- 8- القدرة على الحركة والمناورة لخفة حركتها.
- 9- تعدد المهام التي يمكن أن تقوم بها عن طريق تغيير الأجهزة والمعدات التي تحملها.
- 10- سهولة الإقلاع والاستعادة دون حاجة إلى مطارات مجهزة.
- 11- صعوبة تعرضها للإصابة بنيران وسائل الدفاع الجوي لصغر المقطع الراداري للطائرة-السطح العاكس- وسهولة مرورها أمام الرادار لاعتمادها على تكنولوجيا الإخفاء الراداري والحراري والصوتي، وهو ما يزيد من صعوبة اكتشافها⁽²⁾.
- 12- تقليل الخسائر في صفوف المدنيين، وذلك حال تقيدها بمبادئ القانون الدولي الإنساني، حيث تمتاز بقدرتها على التحويم وجمع المعلومات الاستخباراتية لفترات طويلة قبل توجيه الضربة الجوية، فضلاً عن استخدامها الذخائر الدقيقة التوجيه، وهو ما يشكل ميزة إيجابية وفقاً لقواعد القانون الدولي الإنساني⁽³⁾.

المبحث الثاني

الإطار القانوني الذي ينظم الطائرات بدون طيار وفقاً لقواعد الطيران المدني

بالرغم من عدم وجود طيار داخل الطائرة إلا أن النظام القانوني الذي تخضع له هو الملحق السابع لاتفاقية شيكاغو الذي يضع الطائرة عن بعد ضمن نطاق اتفاقية مونتريال لعام 1999م، ونظام اتفاقية وارسو فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي المرتبطة بالركاب وأمتعتهم، وكذلك البضائع، وضمن نطاق نظام اتفاقية روما فيما يتعلق بمسؤولية المشغل عن الضرر للأطراف الثالثة على سطح الأرض الذي تسببه الطائرات⁽⁴⁾.

ويتمثل الهدف من تناول الإطار القانوني للطائرات دون طيار ألا يؤدي تشغيلها في المجال الجوي غير المعزول، وفي المطارات إلى التفريط بسلامة الطيران المأهول.

(1) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار، مرجع سابق، ص 313.

(2) زكي محمود، مرجع سابق، ص 47، 48.

(3) A/68/389؛ وللمزيد من سمات الطائرات دون طيار، انظر،

Wilson, J. R. *The Future of Military Unmanned Aircraft*. vol. 25, PennWell Publishing Corp, 2014, p. 7.

(4) النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بُعد، اللجنة القانونية -الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، 11/2015م-3/2015م، منظمة الطيران المدني الدولي،

الوثيقة: LC/36-WP/2-4 البند 1-5.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

وتتدرج عمليات الطيران غير المأهول ضمن اتفاقية شيكاغو منذ نشأتها، ففي عام 2007م، وفي اجتماع غير رسمي للأيكافو وبشأن ما اصطلح عليه بالمركبات غير المأهولة، اقترح تغيير المصطلح إلى نظم الطائرات غير المأهولة أسوة بالمصطلح المستخدم في اتفاقات اللجنة اللاسلكية للطيران والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني، وفي عام 2009م استحدثت مجموعة دراسة نظم الطائرات غير المأهولة مصطلح "نظم الطائرات الموجهة عن بعد-RPAS) لتعريف مجموعة فرعية من الطائرات غير المأهولة باعتبارها وحدها التي يمكن إدماجها في المجال الجوي غير المعزول وفي المطارات جنباً إلى جنب مع الطائرات المأهولة⁽¹⁾.

كما تخضع الطائرات دون طيار للامتثال لقواعد الملحق الثاني فيما يتعلق بقواعد حق المرور، بحيث ينبغي ألا تصدر التصاريح سوى سلطات الطيران المدني أو من تعينه لهذا الغرض أو كياناتها المؤهلة، وأن يتم إصدار التصاريح من خلال تقييم كلي للمخاطر محوره سلامة العمليات ومشغلين مؤهلين تأهيلاً كافياً⁽²⁾.

المطلب الأول

الاتفاقات الدولية المنظمة للطائرات دون طيار

أولاً: -التنظيم القانوني للطائرات دون طيار وفقاً لاتفاقية شيكاغو 1944م:

يحكم الطائرات دون طيار مثلها مثل الطائرات المأهولة مبدأ سيادة الدولة، حيث أشارت المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو إلى أنه يجب على الدول أن تدرك أن كل دولة لها السيادة الكاملة والحصرية على المجال الجوي فوق أراضيها⁽³⁾، ومن ثم ينبغي مراعاة عدة قواعد أهمها:

1- ما تقضي به المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو من عدم جواز طيران أي طائرة فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً 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، وهذا النص يشير إلى ضرورة حصولها على متطلبات حتى لا تشكل خطراً على الأشخاص والممتلكات والمركبات والسفن مثلها مثل الطائرات المأهولة⁽⁴⁾، كما تخضع الطائرات دون طيار لأحكام المادة السادسة من اتفاقية شيكاغو التي تنص على عدم جواز 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، وهو ما يتلاقى مع نص المادة الثامنة من ذات الاتفاقية التي

(1) الدراسة الاستقصائية القانونية بشأن نظم الطائرات الموجهة عن بعد، اللجنة القانونية-الدورة السابعة والثلاثون، مونترال، 4-7/9/2018م، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة: LC/37-WP/2-1 البند (1/2، 2).

(2) التصاريح، منظمة الطيران المدني الدولي،

https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Authorization_ar.aspx.

(3) Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op .cit, p. 89.

(4) عماد الدين أحمد عبد الحفي، مرجع سابق، ص754؛ وانظر،

Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op .cit, p. 89

تتشرط الترخيص من خلال اتفاق ثنائي تتبادل بموجبه الدول حقوق الحركة الجوية، وهو ما تعد بمقتضاه الطائرات دون طيار وفقاً للاتفاقية طائرات بالمعنى القانوني .

كما يلزم تسجيل هذه الطائرات في العديد من الدول مثل: الولايات المتحدة وفرنسا، ويرى البعض أن مسألة تسجيلها لا يختلف كثيراً من دولة لأخرى وأن الاختلاف يكون في مسألة مدى اعتبار الطائرات دون طيار هي طائرات بمعنى الكلمة وينطبق عليها ما ينطبق على الطائرات التقليدية المأهولة⁽¹⁾.

وتتلاقى الطائرات دون طيار مع الطائرات المأهولة من حيث ضرورة حملها علم جنسية الدولة المسجلة فيها، وحمل الوثائق والمستندات التي تتطلبها المادة (٢٩) من الاتفاقية، وكذلك حصولها على شهادة صلاحية الطيران تكون صادرة ومعتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة إعمالاً لنص المادة (٣١) من اتفاقية شيكاغو⁽²⁾، فضلاً عن مراعاة أحكام المادة (36) من اتفاقية شيكاغو التي تعطي الحق للدول المتعاقد سلطة حظر أو تنظيم استخدام أجهزة التصوير في الطائرات فوق أراضيها، وكذلك مراعاة حكم المادة (35) من الاتفاقية من وجوب موافقة الدولة المضيفة للطائرات التي تحمل حمولات وصواريخ وإلا اعتبرت منتهكة لسيادة الدولة⁽³⁾.

2- الوضع القانوني للطيار الموجهة عن بعد بالمقارنة مع الطيار التقليدي:

تعد اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) الأداة الملزمة الوحيدة التي تتناول الطائرات دون طيار، والتي تنظم الوضع القانوني للطائرات بنوعها الطائرات المأهولة وغير المأهولة، والتي تم النص عليها في المادة الثامنة⁽⁴⁾، وهي تتطلب حصول الطيار على ترخيص خاص للطائرات الموجهة عن بعد، وهو ما يتطلب تناول القواعد القانونية المنظمة للطيار عن بعد، ومسألة الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيار الموجه لهذه الطائرات.

فمن ناحية القواعد المنظمة للطيار الموجه للطائرات عن بعد فإن نص المادة السابقة يدخل في إطارها الطائرات دون طيار، وهو ما يثير مسألة قانونية باعتبار أن الموجه لتلك الطائرات ليس بطيار بالمفهوم التقليدي، استناداً إلى نص المادة (32) من اتفاقية شيكاغو التي تنص على أن يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقى أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيه الطائرة، وهو ما فسر بأن الطيارين الموجهين لتلك الطائرات ليس لديهم الكفاءات اللازمة لتغطية كافة عمليات ونظم الطائرات عن بعد، حيث تمت المبادرة من الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي إلى تعديل الملحق الثاني من اتفاقية

(1) عماد الدين أحمد عبد الحفي، مرجع سابق، ص756.

(2) المرجع السابق، ص756 وما بعدها؛ وانظر،

Tzafestas, S. G., et al. op .cit, p. 2.

(3) Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op .cit, p. 89

(4) Du, Haomiao, and Michiel A. Heldeweg. "An Experimental Approach to Regulating Non-Military Unmanned Aircraft Systems." *International Review of Law, Computers & Technology*, 2018, p. 3.

شيكاغو عام ٢٠١٢م ليكون التعديل رقم ٤٣ عبر إدراج قواعد قياسية تلزم بأن يكون الطيارون عن بعد الذين يقودون تلك الطائرات مجازين بطريقة تتسق مع الملحق الأول من الاتفاقية الذي يتكلم عن إجازة العاملين على متن الطائرات⁽¹⁾. وبشأن مسألة الاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيار الموجه عن بعد، والمستند القانوني لهذا الاعتراف، فإن الأمر يتطلب الرجوع إلى اتفاقية شيكاغو في المادة (33) والتي تنطبق على كلا النوعين من الطائرات دون تمييز فيما يتعلق بالاعتراف بالشهادات المطلوبة للطاقم ورخص تشغيل الطائرة فيما بين الدول، وهو ما يتطلب ضرورة وضع قواعد دولية خاصة بالاعتراف بشهادات الطيارين عن بعد لكي يتمكن هؤلاء من الحصول على هذه الشهادات ومن ثم الاعتراف بها من قبل الدول لتقوّلهم لقيادة هذه الطائرات.

وبخصوص المستند القانوني للاعتراف بالشهادات المطلوبة للطيارين عن بعد، فإن المادة (33) من اتفاقية شيكاغو تستهدف الشهادات والرخص الواجب توافرها في الطيارين وأفراد الطاقم على متن الطائرات بمقتضى المادة (٣٢) من ذات الاتفاقية، لا يعد الطيار الموجه عن بعد الذي يقود الطائرة قائداً للطائرة، وأن ضرورة الاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص بين الدول المنصوص عليها في المادة (٣٣)، لا يشمل الشهادات والرخص المطلوبة من الطيارين الموجهين عن بعد⁽²⁾.

ثانياً: -التنظيم القانوني للطائرات دون طيار وفقاً لاتفاقية مونتريال ونظم اتفاقية وارسو:

تنطبق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م أو نظام اتفاقية وارسو على الحالات الناشئة عن النقل الدولي عن طريق نظم الطائرات دون طيار، والتي تعد أساساً فعلاً لإسناد المسؤولية عن الضرر على سطح الأرض الذي تسببه الطائرات الأجنبية المأهولة وغير المأهولة⁽³⁾.

ونتيجة لعدم تحقيق الغرض الذي من أجله وضعت اتفاقية وارسو، وهو القضاء على تنازع القوانين في مسائل النقل الجوي، انعقد مؤتمر مونتريال عام 1999م بحيث تتفاوض فيه أعضاء المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن اتفاق جديد لتحديث قواعد اتفاقية وارسو وإعادة صياغتها في شكل أداة قانونية واحدة تقدم بها للمضرورين مستوى مناسب من التعويض، وقد اختتم المؤتمر أعماله بوضع اتفاقية دولية تحل محل اتفاقية وارسو والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها وتعرف باسم اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في الثامن والعشرين من مايو 1999م، وهي تعالج عدة مسائل في (57) مادة، وتقع في سبعة فصول، وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في الرابع من نوفمبر 2003م⁽⁴⁾.

(1) عماد الدين أحمد عبد الحي، مرجع سابق، ص 759 وما بعدها.

(2) المرجع السابق، ص 762 وما بعدها.

(3) الوثيقة: LC/36-WP/2-4، سبق الإشارة إليها، ص 16 بند 5-2.

(4) محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع: دراسة في تفسير المادة 26 من اتفاقية وارسو، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع 1،

وهي تخضع النقل الجوي الدولي للمسافرين والأمتعة والبضائع لاتفاقية مونتريال، حيث يكون خاضع لبود هذه الاتفاقية، ومن ذلك، تأجيل رحلته، تلف أو فقدان أمتعته، تعرضه لإهانة شخصية من قبل شركة الطيران، أو أي ضرر يلحق به، أو رغبته في طلب تعويض عن الضرر، أو حاجته لإرسال أو استلام البضائع من بلد إلى آخر عن طريق الجو، وتستنتى الاتفاقية من نطاق تطبيقها نقل المواد البريدية، وما تقوم به الدولة لأغراض غير تجارية تتعلق بالسيادة، ونقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة من تلك الدولة أو المستأجرة بواسطتها والتي حجزت حمولتها كلياً بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها⁽¹⁾.

وفيما يتعلق باتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التعويض عن التدخل غير المشروع، فالأمر يحتاج فيما يخص نظم الطائرات عن بعد التحقق من هوية المشغل لأغراض إسناد المسؤولية، حيث تشير اتفاقية 2009م إلى أن اثبات المتسبب عن الضرر هي مسألة واقع حسب كل حالة، فقد تكون للمالك المسجل كمشغل أو الشخص المستفيد من الطائرة كمستأجر لها⁽²⁾.

المطلب الثاني

وضع اللوائح التنظيمية للطائرات دون طيار في القوانين الوطنية

تتحمل سلطات الطيران المدني المسؤولية عن ضمان سلامة الطيران والحماية العامة من المخاطر المرتبطة بعمليات الطيران، وأن مشغلي الطائرات، سواء كانت مأهولة أم غير مأهولة، مسؤولون أيضاً عن تشغيلها بطريقة آمنة، ونظراً للنمو المتسارع في استخدام نظم الطائرات غير المأهولة يطرح تحديات جديدة لم تكن في الحسبان في تاريخ الأطر التنظيمية للطيران، ولذا ينبغي وضع أي إطار تنظيمي لعمليات نظم هذه الطائرات، أن تلم الجهة التنظيمية بوضع هذه النظم في دولتها وتجري تقييماً لهذا الوضع⁽³⁾.

أولاً: - الحاجة إلى ضرورة وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات دون طيار في التشريعات الوطنية، وأن يراعى:

1-التحديات الناشئة عن تطبيق هذه اللوائح، وهي تتمثل في التحديات القانونية، والمخاطر العامة، والإدخال التدريجي للوائح، واللوائح التنظيمية القائمة على الأداء، وهي على النحو التالي:

أ-التحديات القانونية، وهي تتمثل في:

- إدارة توقعات قطاع الطائرات غير المأهولة.

2006م ص386، 387؛ وانظر،

Jean-Louis Van de Wouwer. Op. cit, pp. 135.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص388، 389.

(2) الوثيقة: LC/36-WP/2-4، سبق الإشارة إليها، بند 3-5.

(3)قواعد أو إرشادات، منظمة الطيران المدني الدولي،

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب
الإسرائيلية على غزة
د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- استكمال المشاريع التنظيمية ضمن الفترة الزمنية المحددة لها.
 - دعم تطوير مواقع الاختبارات لتعزيز فرص البحث والتطوير بالتكنولوجيات الحديثة.
 - توفير مواد التدريب خلال الأحداث المتعلقة بنظم الطائرات دون طيار من أجل تثقيف مشغلي هذه الطائرات.
 - تعزيز التنسيق مع النظراء الدوليين.
 - تطوير التدريب والمواد الإرشادية بشأن عمليات نظم هذه الطائرات.
 - تعزيز العلاقات مع الوكالات الحكومية الأخرى لفهم أدوار كل منها.
 - إشراك السلطات القانونية لتعزيز قدرات التنفيذ بواسطة وكالات إنفاذ القانون.
 - إدارة أعداد كبيرة من المشغلين الجدد أو أنواع جديدة من العمليات⁽¹⁾.
- ب- إدارة المخاطر، حيث تعتبر إدارة المخاطر نشاطاً استباقياً يدرس المخاطر التي تم تحديدها وما يرتبط بها، ويساعد في اختيار مجموعة من التدابير لتخفيف هذه المخاطر، والحفاظ على مستوى مناسب من السلامة عند مواجهتها. وينبغي على الدول اتخاذ قرارات رئيسة بشأن السياسة العامة لنظم الطائرات دون طيار وما يتصل بها من برامج وجوانب فنية وتنظيمية، ولذلك لا بد من تحديد مدى ضرورة تأقلم اللوائح التنظيمية المقترحة مع قواعد ومعايير وإجراءات وممارسات الطيران التقليدية، بحيث تتناسب مع اللوائح والأنظمة المعمول بها من قبل منظمة الطيران⁽²⁾. وبشأن نظم إدارة السلامة فقد وضعت منظمة الطيران المدني عدة نظم تقيم على أساسها المخاطر لتنظيم الطائرات دون طيار إلى اثنين من أنواع المخاطر الرئيسية، وهي مخاطر تسبب هذه الطائرات في وفيات الأشخاص وتدمير ممتلكاتهم على سطح الأرض، ومخاطر التصادم بينها وبين مستخدمي الفضاء الجوي الآخرين، وذلك ناتج عن عدم تواجد الشخص بالطائرة مثلما يوجد بالطائرات المأهولة واستطاعة القائد رؤية الطائرات الأخرى، وكذلك احتمال فقدان السيطرة والتحكم في الطائرة مع محطة التحكم عن بعد⁽³⁾.
- كما أنه من الضرورة أن يتضمن تقييم المخاطر مراعاة العوامل المؤثرة على عمليات التشغيل المعقدة، بما في ذلك حجم الطائرة، والموقع، ومستوى الارتفاع، وتصنيف المجال الجوي، وتعقيد العمليات، وتوقيتها في النهار أو الليل، وتدبير الحد من المخاطر التي يمكن توقعها، حيث يشكل حجم الطائرة والخصائص المادية لها-الكتلة والمواد-التي

(1) وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Regulation_ar.aspx؛ أيضاً، قواعد أو إرشادات، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

(2) وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

(3) *Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems*. vol. 81, Federal Information & News Dispatch, Inc, Washington, 2016, p.17, also, Clothier, Reece A., et al. "Risk Perception and the Public Acceptance of Drones." *Risk Analysis*, vol. 35, no. 6, 2015, p. 1168.

يمكن أن تؤثر على احتمال تسببها في ضرر للأشخاص والممتلكات أو إتلاف طائرة أخرى، كما أن القرب من المطارات أو مناطق المجال الجوي المقيد أو غير المخصص يمكن أن يزيد من احتمالات التصادم مع مستخدمي المجال الجوي الآخرين، فضلاً عن عمليات التشغيل في المناطق المأهولة بالسكان أو المناطق المزحمة قد يزيد من احتمال إصابات الأشخاص وفقدان السيطرة بسبب التشويش على الترددات أو بسبب انقطاع خدمة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية أو أي عوامل أخرى، بالإضافة إلى أن مستوى الارتفاع أو تصنيف المجال الجوي قد يؤثر كذلك على احتمال التصادم مع مستخدمي المجال الجوي الآخرين، كما أن مهام الطيارين المعقدة أو بيئات التشغيل المعقدة يمكن أن تزيد من احتمال وقوع الحوادث والوقائع، وغير ذلك من التدابير المتعلقة بالحد من مخاطرها⁽¹⁾.

ج-الإدخال التدريجي للوائح التنظيمية، حيث يتعين على الدول تحديد ما إذا كان الهدف الأولي هو استيعاب عمليات نظم الطائرات دون طيار في منظومة الطيران وفقاً لكل حالة على حدة بعد إجراء تحليل وتقييم المخاطر أو ما إذا كان القصد هو السماح بالاستخدام الروتيني لعدد محدود من فئات هذه الطائرات أو استخدامها جميعاً في منظومة الطيران، أم هو مزيج من مجموعة متنوعة من النهج، وفي هذا الشأن يمكن للدول أن تنظر في اللوائح التنظيمية لنظم هذه الطائرات التي وضعتها دول أخرى أو تعمل بها وتقيم مدى ملاءمتها، وقد يكون من الأجدر اتباع نهج تدريجي في هذا القطاع الناشئ الذي قد يتطور بصورة تختلف عن توقعات سلطات الطيران المدني.

وهنا ينبغي تقييم المخاطر لوضع اللوائح التنظيمية المتعلقة بهذه الطائرات ووضع متطلبات تنظيمية مع مراعاة حجم الطائرة وموقعها ومدى تعقيد عملياتها، ومن أجل السماح مبدئياً باستخدامها للعمل ضمن منظومة الطيران، ويمكن للدول أن تحصر نوعية العمليات المسموح بها في عمليات معينة متدنية المخاطر مع الحفاظ في الوقت ذاته على المرونة التي تمكن من استيعاب تكنولوجيات أخرى في المستقبل⁽²⁾.

د-اللوائح التنظيمية القائمة على الأداء أو اللوائح التنظيمية الملزمة، ينبغي عند صياغة اللوائح التنظيمية أن تنظر الدول في استخدام اللوائح التنظيمية القائمة على الأداء، والتي تهدف إلى تحقيق النتائج المرجوة، وتصف اللوائح التنظيمية القائمة على الأداء النتائج المتوقعة بدلاً من الكيفية التي ينبغي أن تحقق بها هذه النتائج، وقد تكون هناك حاجة إلى حد أدنى من قواعد السلامة الملزمة لمعالجة هذه المتطلبات، مثل طيف الترددات الذي يمكن استخدامه في القيادة والتحكم، ويمكن لهذه اللوائح التنظيمية أن تكون متوازنة بحيث تصبح مزيجاً من القواعد الملزمة والقواعد القائمة

(1) قواعد أو إرشادات، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها؛ وللمزيد حول فئات المخاطر سواء الفئة المنخفضة أو الفئة المتدنية والخاضعة للوائح التنظيمية، وكذلك فئة المستوى المقبول من المخاطر والخاضعة للوائح التنظيمية، وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

(2) وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها؛ وفي متطلبات الطيران المأهولة كما وردت في الفصل الثالث من خلال قانون المتطلبات، انظر،

على الأداء، كما ينبغي على الدول إجراء تقييم داخلي بشأن تأثير المتطلبات التنظيمية المقترحة على برنامج الطيران المدني الخاص بها، ويمتد ذلك إلى المراقبة والامتثال وإنفاذ متطلبات السلامة وكذلك الأثر المالي للتراخيص، وإدارة البيانات، ويمكن تحقيق النتائج المرجوة من التشغيل الآمن لنظم هذه الطائرات بوضع متطلبات تنظيمية واضحة ويمكن التنبؤ بها وإنفاذها بدعم من برامج متينة للتوعية والتثقيف والإنفاذ.

كما أنه بالإمكان وضع الدول لقواعد محددة واضحة لتحديد الأنشطة والعمليات التي تحتاج إلى ترخيص والتي لا تتطلب ذلك من السلطة التنظيمية، وباستطاعة سلطات الطيران المدني أن تطبق الشروط والقيود على التراخيص الأخرى التي تتعلق بعمليات محددة⁽¹⁾.

2- اعتماد الأنظمة المتعلقة بالتدريب والتثقيف في مجال الطائرات دون طيار:

وهي تلك التي وردت في دليل نظم الطائرات الموجهة عن بعد، حيث تهدف إلى توفير مادة إرشادية بشأن المسائل الفنية والعملية التي تنطبق على دمج هذه الطائرات في المجال الجوي غير المخصص والمطارات، وهو يعكس متطلبات الكفاءة للطيارين عن بعد، ومستوى مخاطر العمليات التشغيلية، وهناك عدة مستويات من المتطلبات تمتد لتشمل على سبيل المثال:

– التدريب الأساسي من تعليم إلكتروني ودورات تعليمية أو أية وسيلة أخرى تكون مناسبة لعمليات التشغيل منخفضة المخاطر.

– منح الشهادات في الدراسة النظرية والتدريب العملي على العمليات التشغيلية المنخفضة والمتوسطة المخاطر.
– منح الشهادات في الدراسة النظرية والتدريب العملي والاختبارات العملية ومتطلبات أخرى قد تشمل الحصول على إجازة استخدام أجهزة الاتصالات اللاسلكية أو الخبرة في عمليات الطيران المأهول للعمليات التي تنطوي على مخاطر عالية وعمليات التشغيل خارج نطاق المتابعة البصرية، وقد تكون الخطوة النهائية لهذا التدريب هي الحصول على إجازة الطيران عن بعد.

كما ينبغي تثقيف العاملين في سلطة الطيران المدني فيما يتعلق بتشجيع التواصل بين سلطات الطيران المدني والمصنعين والمشغلين، وإلمام العاملين في سلطة الطيران المدني بالمسائل الفنية المتعلقة بنظم هذه الطائرات، وأن يكونوا خبراء في المسائل التشغيلية.

كل ذلك مع مراعاة أن المهارات التي تتطلبها الطائرات دون طيار تختلف عن تلك المهارات المطلوبة للطائرات التقليدية المأهولة، فقد تتطلب قيادة طائرة غير مأهولة مهارات أقل، ولكن هناك مجموعة مهارات أخرى مطلوبة في

⁽¹⁾ وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

برمجة الطيران والتحلي بوعي ظرفي غير اعتيادي، وقد لا يدرك الطيارون عن بُعد أهمية اكتساب مهارات الطيران المهني.

كما أن المصنعون قد لا يكونوا على دراية بمتطلبات الطيران، وقد لا يستوعب مصنعو الألعاب الإلكترونية المخاطر والعواقب المحتملة التي تشكلها منتجاتهم على سلامة الطيران، فضلاً عن تحمل مشغلو الطيران، سواء كانوا من الأفراد أو المهنيين أو الشركات التجارية، مسؤولية تدريب وضمان كفاءة أي شخص يشغل طائراتهم غير المؤهلة أو يعمل مراقباً لها⁽¹⁾.

ويرى الباحث أهمية الدخول في اتفاقيات إقليمية ودولية تكفل حماية الحق الخاص، والحق العام والتعاون المشترك لدرء المخاطر وسلامة تطبيق الأنظمة والقوانين.

ثانياً: -اتخاذ الدول نهج حكومي شامل فيما يتعلق بنظم الطائرات دون طيار:

وهذا ناتج عن التحدي التنظيمي المتمثل في الطلب المتزايد على أنظمة الطائرات دون طيار والقيود التنظيمية المفروضة على اختبار واعتماد هذه الأنظمة بما يوجب على الدول اتخاذ نهج شامل نظراً لغياب لوائح أنظمة هذه الطائرات أو عدم الاعتراف المتبادل بالمعايير الوطنية، وأن يشتمل ذلك على تعزيز الابتكارات التكنولوجية مع تقليل المخاطر التي يمكن أن توجدتها تلك الابتكارات⁽²⁾.

كما يقع على عاتق الجهات التنظيمية مسؤولية إعداد ونشر معايير واضحة وموجزة بشأن سلامة ومراقبة الطيران، وإجراء استعراضات منتظمة للسلامة من أجل رصد أداء هذا القطاع وتحديد اتجاهات السلامة والمخاطر فيه، وكذلك إصدار التراخيص وتسجيل الطائرات والتصاريح الأخرى، وتقييم المستجدات على صعيد السلامة الدولية، وتشجيع قطاع الطيران على الحفاظ على معايير عالية للسلامة وتوفير التثقيف والتدريب والمشورة، وتعزيز التشاور والتواصل الكاملين والفعالين مع جميع الأفراد والمنظمات المعنية في مجال سلامة الطيران⁽³⁾، وتعمل الدول عن طريق تشريعاتها الوطنية على التحكم في تأثيرات الطائرات الصغيرة دون طيار على الأشخاص والسلامة والأمن والخصوصية، وتكاملتها بتقنيات السياج الجغرافي بحيث تكون بمثابة تدابير وقائية لمنع مشغلي هذه الطائرات من دخول المجال الجوي المحظور عن طريق الخطأ أو غيره⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ التوصيات العامة بشأن التدريب والتثقيف، منظمة الطيران المدني الدولي،

https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Training_ar.aspx ؛

وانظر أيضاً في متطلبات التدريب،

Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems. op .cit, p.19.

⁽²⁾ Du, Haomiao, and Michiel A. Heldeweg. op .cit, pp. 6-7.

⁽³⁾ اعتبارات إضافية، منظمة الطيران المدني الدولي،

https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Considerations_ar.aspx.

⁽⁴⁾ Lykou, Georgia, et al. op. cit, P. 7.

كما يشير الباحث إلى أهمية وضع استراتيجية حكومية شاملة لنظم الطائرات دون طيار لتستفيد منها جميع الإدارات ويمكن أن تشمل المكونات الأساسية والتي من بينها، خارطة طريق تحدد أهداف السلامة والأمن والأهداف الاقتصادية في مستقبل قطاع نظم هذه الطائرات، وكذلك إنشاء لجنة مشتركة من الإدارات الحكومية تكون مختصة بنظم هذه الطائرات لتبادل المعلومات ومساعدة الإدارات التي تعمل في مجال تشغيلها في تخطيط أنشطتها، فضلاً عن إعداد منهجية لمواءمة احتياجات قطاع الطيران مع الموارد الحكومية، بالإضافة إلى تنسيق الأنشطة لتحسين وصول الجهات المعنية في قطاع الطيران إلى التمويل اللازم من أجل استكشاف التكنولوجيا الجديدة وتطبيقاتها السوقية.

وبعد اعتماد هذا النهج ينبغي على الدول أن تنشئ آلية لتبادل الخبرات المتصلة بالطائرات دون طيار مع سلطات الطيران المدني الأخرى بغرض تنسيق اللوائح التنظيمية فيما بينها، خاصة الدول التي لديها معها حدود مشتركة، كما يتسم العمل مع الشركاء من المنظمين الدوليين بأهمية خاصة عند إعداد الإطار التنظيمي لعمليات تشغيل هذه الطائرات خارج نطاق المتابعة البصرية، ويتعين أن تنظر الدول في التعاون بشأن المسائل الخاصة بها في المجالات التالية:

- المتطلبات الفنية والتشغيلية والمتعلقة بالسلامة من أجل تشغيل آمن لعمليات هذه الطائرات.
- أنشطة البحث والتطوير، بما في ذلك تقاسم النتائج وتحديد فرص التعاون في المشاريع المستقبلية وبالأخص في إدارة الحركة الجوية.
- استراتيجيات الامتثال والإنفاذ بما في ذلك من خلال الشراكات مع وكالات إنفاذ القانون.
- برامج تدريب الموظفين الحكوميين المسؤولين عن مراقبة نظم هذه الطائرات.
- التوعية بشأن السلامة وحملات التوعية.

كما يتعين على الدول تحديد جهاز إنفاذ أنظمة الطائرات دون طيار وإعداد استراتيجية للإنفاذ، ولضمان فعالية الإنفاذ يجب أن تكون هذه الطائرات محددة الهوية، وأكثر الطرق شيوعاً لتحديد الهوية هو التسجيل، وتسجيلها يعترف المالك بمسؤوليته وخضوعه للمساءلة بشأن التشغيل الآمن لها.

وتتراوح أساليب الإنفاذ من توفير التثقيف والتوعية إلى إصدار المخالفات والغرامات التي تتوقف على فداحة المخالفة، ويمكن أن يقع عبء مسؤولية الإنفاذ على عاتق السلطات الوطنية أو على وكالات إنفاذ القانون المحلية، والكثير من ضباط إنفاذ القانون ليست لديهم دراية كافية باللوائح مما يؤدي إلى عدم التناسق بين الإنفاذ واللوائح التنظيمية، كما أنه يجب أن تحدد الدول الوكالة الأنسب للقيام بعمليات الإنفاذ وضمان حصولها على الصلاحيات والتدريب الكافي لأداء عملها بفعالية، مع مراعاة النظر في تطبيق سياسات الطيران أو سياسات إنفاذ القانون القائمة فيما يتصل بممارسات الطيران الخطرة أو المتهورة أو الطائشة⁽¹⁾.

(1) اعتبارات إضافية، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

ثالثاً: -الإبلاغ عن الحوادث والوقائع:

وهو ضروري لضمان تنمية قطاع نظم الطائرات دون طيار على نحو آمن وضمان فعالية إجراءاتها التنظيمية حيث تحتاج السلطات الوطنية إلى بيانات لتشجيع هذا القطاع الجديد وإبلاغ السلطات التنظيمية بالحوادث والوقائع، كما أن اعتماد آلية غير قائمة على العقاب سيكون من المفيد لنظام الإبلاغ وجمع البيانات، وأن تكون إجراءات تقديم التقارير المتعلقة بالأخطار واضحة وموثقة وتشتمل على تفاصيل المكان والجهة التي يجب أن تقدم إليها هذه التقارير⁽¹⁾.

وبالرغم من أن الإبلاغ عن حوادث الطائرات دون طيار ليس إلزامياً حتى الآن إلا أن هناك العديد من الحوادث

التي تم رصدها عن طريق بيانات مفتوحة ومتاحة للجمهور مثل وكالات الأنباء وغيرها، وأهم هذه الحوادث:

1- المملكة المتحدة، وقع حادث في لندن بين 19-21 ديسمبر 2018م، أدى إلى وقف مطار (جاتويك- London Gatwick Airport) عملياته بسبب هجوم بطائرة دون طيار، وذهب محققو الشرطة إلى أن الهجوم كان مخططاً له من شخص لديه معرفة داخلية بإجراءات تشغيل المطار، كما تم إصابة العديد من الركاب، وكذلك تحويل وإلغاء نحو ألف رحلة، بالإضافة إلى خسائر الهجوم على المطار التي بلغت نحو 1.4 مليون جنيه إسترليني، فضلاً عن الأضرار التي لحقت شركات الطيران، ومن بينها شركة إيزي جيت (EasyJet) حيث خسرت نحو 15 مليون جنيه إسترليني خلال الهجوم الذي استمر 3 أيام، كما حدث اضطراب مماثل بعد شهر واحد في مطار (هيثرو- London Heathrow Airport) في يناير 2019م، وإن كان لفترة محدودة.

2- أيرلندا: تم تعليق عمليات الطيران في مطار (دبلن- Dublin Airport) لمدة نصف ساعة في فبراير 2019م بسبب الرؤية المؤكدة لطائرة دون طيار فوق المطار بالرغم من حظر هذه لمسافة 5 كم من المطارات الأيرلندية.

3- ألمانيا: تم إغلاق مطار (فرانكفورت- Frankfurt Airport) لمدة ساعة في التاسع من مايو 2019م حيث أوقف المشغلون الرحلات الجوية بسبب رؤية طائرة دون طيار، وتم إلغاء 143 عملية استلام وهبوط، وتحويل 48 طائرة إلى مطارات أخرى من بين إجمالي 1500 رحلة مجدولة.

4- سنغافورة: وقع حادثان حيث كانت طائرة دون طيار غير مصرح بها وأدى إلى أضرار تأخير 52 رحلة وتحويل ثمان رحلات بسبب مشاهدة هذه الطائرات في مطار (شانغي- Singapore Changi Airport) مرتين في أسبوع واحد خلال شهر يونيو 2019م.

5- الإمارات العربية المتحدة: تم إغلاق مطار دبي الدولي (DXB) ثلاث مرات (إغلاق متراكم لمدة 115 دقيقة)، ففي عام 2016م بسبب أنشطة الطائرات دون طيار غير القانونية بالقرب من المطار، حيث قدرت الخسائر

(1) المرجع السابق.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب
الإسرائيلية على غزة
د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

المالية بنحو 95368 دولار للدقيقة بسبب الإغلاق الناجم عن هذه الطائرات، وبلغت الخسائر الإجمالية للمطار عام 2016م نحو 11 مليون دولار.

6-اليابان: أدت مشاهدة طائرة دون طيار وهي تحلق بالقرب من مطار (كانساي الدولي-Kansai Airport) في أوساكا في أكتوبر 2019م إلى الإغلاق المؤقت للمركز الرئيسي بالرغم من حظر تحليق الطائرات دون طيار بالقرب من المطار كانساي أو إحضار هذه الطائرات داخل المطار.

7-كندا: اصطدمت طائرة من طراز Beech King Air A100 تابعة لشركة Skyjet Aviation بطائرة دون طيار في أكتوبر 2017م أثناء اقترابها من مطار Jean Lesage بالقرب من مدينة كيبيك، وهبطت الطائرة بسلام بالرغم من اصابتها بجناحها، ولم يتم العثور على الطائرة دون طيار ولا المشغل، وكانت الطائرة دون طيار تحلق على ارتفاع 1500 قدم، أي خمسة أضعاف الارتفاع الأقصى المسموح به لمثل هذه الطائرات في كندا.

8-نيوجيرسي، الولايات المتحدة: تم إغلاق مطار (نيوارك-Newark Liberty International Airport) بسبب وجود طائرة دون طيار في المنطقة المجاورة لمدة 90 دقيقة في يناير 2019م، وبلغت تكلفة إغلاق المطار نحو مليون دولار للدقيقة⁽¹⁾، وتم تحويل الطائرات إلى مطارات أخرى باستخدام استهلاك الوقود الإضافي وزيادة الخسائر الاقتصادية لشركات الطيران.

9-نيويورك، الولايات المتحدة: اصطدمت طائرة دون طيار مدنية بطائرة هليكوبتر بلاك هوك فوق الساحل الشرقي لجزيرة ستاتن (Staten Island) في سبتمبر 2017م، وتمكنت المروحية من مواصلة الطيران والهبوط في أحد المطارات، ولم تسجل اصابات تذكر، وقد تم العثور على جزء من الطائرة دون طيار في الجزء السفلي من النظام الدوار الرئيسي.

10-ساوث كارولينا، الولايات المتحدة: تحطمت طائرة هليكوبتر مدنية في فبراير 2018م، وكان هذا أول حادث تحطم طائرة مرتبطة بطائرة دون طيار، حيث اصطدم ذيل المروحية بشجرة أثناء محاولتها الإفلات من طائرة صغيرة بدون طيار، مما أدى إلى تحطم الطائرة، ونجاة الطيارين الطالب والمدرّب، ولم يصابوا بأذى وفق تقرير قسم شرطة تشارلستون⁽²⁾.

رابعاً: -مراعاة الخصوصية:

أشارت منظمة الطيران المدني إلى أنه من المفيد للدول التي ليست لديها تشريعات في مجال الخصوصية أو وكالات مسؤولة عن التحقيق في شكاوى الخصوصية تعيين وكالة لمراقبة الخصوصية المتعلقة بالطائرات دون طيار،

⁽¹⁾ Lykou, Georgia, et al. op. cit, p. 5.

⁽²⁾ Ibid, p. 6.

والنظر في وضع قوانين للخصوصية مع ضمان اتباع نهج متوازن بشأن السلامة والخصوصية قد يتطلب الاستجابة للشكاوى المتعلقة بتشغيلها في المناطق الحيوية⁽¹⁾.

ويمكن للدول الاسترشاد بالقواعد العامة التي يمكن تطبيقها على الطائرات دون طيار بالرغم من عدم تعاملها مع أنظمة هذه الطائرات على وجه التحديد، لمواجهة الآثار السلبية المحتملة على السلامة والخصوصية وحماية البيانات والبيئة، مثل قوانين الضرر والتأمين حال التعويض عن الأضرار الناجمة عن تشغيل هذه الطائرات، وانطباق اتفاقات حقوق الإنسان الخاصة بحماية الخصوصية على الطائرات دون طيار وأهمها، العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية (المادة 17)، وميثاق الحقوق الأساسية للاتحاد الأوروبي (المادة 7)، وأيضاً قوانين حماية البيانات بشكل عام على أنظمة هذه الطائرات وعملياتها عند وجود خطر على خصوصية البيانات والتدابير المشروعة والأمانة لمعالجة البيانات، حيث إن الحق في حماية البيانات الشخصية لم يقتصر على اتفاقات حقوق الإنسان، بل تم النص عليه في تشريعات أخرى مثل لائحة حماية البيانات العامة للاتحاد الأوروبي، والقانون الفيدرالي السويسري بشأن حماية البيانات، وقوانين حماية البيانات الأيرلندية، وبشأن حماية البيئة وما يمكن أن تصدره الطائرات دون طيار من ضوضاء يتم تطبيق التشريعات الوطنية الصادرة في إطار اختصاص الدولة في هذا الشأن⁽²⁾.

⁽¹⁾ اعتبارات إضافية، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

⁽²⁾ Du, Haomiao, and Michiel A. Heldeweg. op .cit, pp. 4-5.

المبحث الثالث

الإطار القانوني الذي تخضع له الطائرات المسلحة دون طيار أثناء النزاعات المسلحة

تزايد استخدام الطائرات العسكرية دون طيار في النزاعات المسلحة في الوقت الراهن، وهو ما يثير مخاوف إنسانية وقانونية، ومن بينها مدى مشروعية هذه الطائرات؟ وهل تمثل لواجب توخي الحذر الدائم لحقن دماء المدنيين؟ ومن الذي ينبغي أن يتحمل المسؤولية عن وقوع انتهاكات محتملة للقانون؟ وغير ذلك من التساؤلات الناتجة عن استخدام هذه التكنولوجيا⁽¹⁾.

وقد وضع القانون الدولي الإنساني قيوداً لأساليب الحرب والوسائل المستخدمة فيها، وهذه القيود تنطبق على نوع وطريقة الأسلحة المستعملة، والتصرف العام لجميع الأطراف المشاركة في النزاع المسلح، كما يقضي مبدأ التمييز ضرورة التمييز بين أطراف النزاع المسلح في جميع الأوقات بين المقاتلين والمدنيين، وكذلك الأهداف العسكرية والأعيان المدنية، وتوجيه عملياتها ضد الأهداف المشروعة دون غيرها⁽²⁾.

وسوف نتناول أهم العمليات التي تقوم بها الطائرات دون طيار في المجال العسكري، ومدى مشروعيتها، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

الطائرات دون طيار والقتل المستهدف

تقوم الطائرات المسلحة دون طيار بالقتل المستهدف، وعلى وجه التحديد الولايات المتحدة والكيان الصهيوني، والتي يتم تبريره بعدة مبررات، وهو ما يتطلب تناوله كما يلي:

أولاً: -القتل المستهدف الذي تقوم به الطائرات المسلحة دون طيار:

استخدم مصطلح القتل المستهدف أو المنتقى كثيراً من قبل الكيان الصهيوني ضد الفلسطينيين كسياسة نهج الاستهداف نتيجة التصعيد في الصراع ضدهم، وهي تهدف من وراء ذلك عدم تفضيلها لمصطلح سياسة الاغتيالات، واستبدالها بمصطلحات أخرى كعقوبة الإعدام خارج نطاق القضاء، والاستهداف الانتقائي، والمطاردة الساخنة بعيدة المدى، والقتل المسمى، وذلك لوصف ركييزة عقيدة مكافحة الإرهاب الخاصة بها، واستخدام مصطلح الضربات الوقائية من أجل تنفيذ أهدافها السياسية، ولم يقتصر الأمر على الكيان الصهيوني فقد استخدمته الولايات المتحدة فيما يسمى الحرب على الإرهاب، والحرب ضد تنظيم القاعدة⁽³⁾.

(1) اللجنة الدولية للصليب الأحمر، ينبغي الامتثال للقوانين عند استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار، 2013/5/10م،

<https://www.icrc.org/ara/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>.

(2) وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

(3) هزار على سليمان العكش، القتل المستهدف في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، 2016م، ص 11، 12.

1-تعريفه:

لا يوجد تعريف محدد للقتل المستهدف سواء من قبل فقهاء القانون الدولي أو المحاكم الدولية، وهو ما يؤدي إلى وجود معايير مختلفة حيال الحكم على إجراءات الاستهداف، والذي يؤثر على تصنيفها القانوني⁽¹⁾. وأهم التعريفات التي قيلت بشأنه، تعريف (ميلزر-Melzer) المستشار القانوني للجنة الدولية للطبيب الأحمر بأنه استخدام القوة المميتة والتي تعزى إلى شخص من أشخاص القانون الدولي مع سبق الإصرار والترصد وبعد المداولات بقصد قتل أشخاص مختارين بشكل فردي من الذين ليسوا تحت حماية الدولة الفعلية التي تريد استهدافهم، وعرفه (سوليس-Solis) بأنه القتل المتعمد للمُعِينين من غير المدنيين مع عدم وجود إمكانية معقولة للقبض عليهم، والذين يشاركون مباشرة في الأعمال العدائية، والاستهداف يتم القيام به في اتجاه وإذن من الدولة في سياق نزاع مسلح دولي أو غير دولي، كما عرفه (ستيفين-Steven) بأن قتل متعمد لشخص معين أو مجموعة من الأفراد والاضطلاع بها مع موافقة حكومية صريحة، وعرفه آخرون بأنه القتل المتعمد خارج نطاق القضاء من قبل الحكومة الليبرالية لشخص لغرض عام، كما تناوله المقرر الخاص للامم المتحدة (فيليب الستون-Philip Alston) بشأن الإعدام خارج نطاق القضاء والإعدام التعسفي بقوله، الاستخدام المتعمد مع سبق الإصرار والمتعمد للقوة المميتة من جانب الدول أو وكلائهم تعمل تحت غطاء القانون أو متصرفاً بموجب القانون أو من قبل مجموعة مسلحة نظمت في النزاع المسلح ضد شخص معين الذي لا يخضع تحت سيطرة الجاني⁽²⁾.

ومن كل ما سبق يمكن تعريفه بأنه قتل متعمد لشخص أو عدة أشخاص لا تملك الدولة السيطرة الفعلية عليهم في إطار نزاع دولي أو غير دولي بعد موافقة الجهات الأمنية أو الاستخباراتية بها خارج نطاق حدودها الجغرافية.

2-القواعد المنظمة للقتل المستهدف:

يدور الحديث حول قواعد القتل المستهدف بالحديث حول الطبيعة القانونية للنزاعات، ومن هو المستهدف، وذلك للقول بمدى مشروعيتها، وسوف نتعرض له في ضوء قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، والقانون الدولي الإنساني: أ-القتل المستهدف في ضوء قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان:

(1) المرجع السابق، ص10.

(2) انظر هذه التعريفات وغيرها، المرجع السابق، ص13 وما بعدها، وأيضاً،

Troy, Jodok. "International Society's Challenge of Targeted Killing by Drones." *International Politics*, vol. 55, no. 5, 2018, p. 713.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

ثمة اتفاق واسع على أن الطائرات دون طيار ليست أسلحة غير قانونية في حد ذاتها، غير أنه لا يوجد توافق بشأن كيفية تطبيق قواعد القانون الدولي التي تنظم استخدام القوة على هذه الطائرات، بالرغم من أنها أصبحت تكنولوجيا معروفة⁽¹⁾.

ويهتم القانون الدولي اهتماماً بالغاً بالحق في الحياة باعتباره أسمى الحقوق، ووصف الحق في عدم الحرمان التعسفي من الحياة بأنه قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي، إضافة إلى كونه مبدأ عاماً من مبادئ القانون الدولي وقاعدة من القواعد الآمرة، وقد ورد هذا في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان في المادة الثالثة، كما تنص عليه الأنظمة القانونية المختلفة للدول من تجريم القتل غير القانوني.

وقد تم التأكيد على الحق في الحياة بموجب مختلف معاهدات حقوق الإنسان وآليات الرصد التي أنشأتها تلك المعاهدات للتعامل مع الانتهاكات التي ترتكبها الدول الأطراف، وأيضاً العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، يسميه حقاً أصيلاً، وهو الأمر الذي يوحي بأنه موجود بشكل مستقل عن الاعتراف الوارد في العهد، كذلك تعترف بأهمية الحق في الحياة الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية-الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان-، والاتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان، إضافة إلى الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب كقاعدة عامة، وكذلك المبدأ التاسع من المبادئ الأساسية المتعلقة باستخدام القوة والأسلحة النارية من قبل موظفي إنفاذ القانون حيث ينص على أن الاستخدام المميت للأسلحة النارية عن قصد لا يجوز إلا عندما يتعذر تجنبه مطلقاً من أجل حماية الأرواح، كما يجب أن تكون أي قوة ضرورية ومتناسبة، ولا يمكن استخدام القوة عن قصد إلا في حالة الضرورة القصوى لتوفير الحماية من أي تهديد وشيك بالحياة⁽²⁾.

ومن ذلك يتضح أن قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان لا تجيز بحسب الأصل حرمان أحد من حياته تعسفاً، ومنع استخدام القوة المميتة دون أسباب قانونية، ومن ثم فإنه لا يجوز اللجوء إلى القتل المستهدف باعتباره غير مشروع بصفة عامة⁽³⁾، وفي هذا السياق لا يجوز قانوناً استخدام الطائرات دون طيار كأداة مستخدمة لاستهداف الأفراد والجماعات للقتل⁽⁴⁾.

وبناء على ذلك لا يجوز استخدام الطائرات دون طيار في عملية القتل إذ يترتب على إطلاق قذيفة منها ضد شخص ما أثر مميت على الدوام إذا ما أصابت القذيفة هدفها، ومن ثم يجب استخدام هذا النوع من الطائرات في

(1) تقرير المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج نطاق القانون أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي، الأمم المتحدة، الوثيقة: A/68/382/ البند 13.

(2) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 12؛ انظر في هذا المعنى أيضاً هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص 28؛

Schweiger, Elisabeth. "Targeted Killing" and the Lack of Acquiescence." *Leiden Journal of International Law*, vol. 32, no. 4, Dec. 2019, p. 744.

(3) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 13.

(4) هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص 28.

سياق يكون القانون الدولي لحقوق الإنسان هو النظام القانوني المنطبق (مع استثناء القانون الدولي الإنساني) ما لم يكن ذلك ضرورياً من أجل إنقاذ الأرواح من تهديد وشيك، وذلك وفق نص المبدأ التاسع من المبادئ الأساسية المتعلقة باستخدام القوة والأسلحة النارية من قبل موظفي إنفاذ القانون الذين يتعين عليهم عدم استخدام أسلحة نارية ضد الأفراد إلا في حالات الدفاع عن النفس أو لدفع خطر وشيك يهدد الآخرين بالموت أو بإصابة خطيرة أو لمنع ارتكاب جريمة بالغة الخطورة تنطوي على تهديد خطير للأرواح أو للقبض على شخص يمثل خطراً من هذا القبيل ويقاوم سلطتهم أو لمنع فرار هذا الشخص، وذلك عندما تكون الوسائل الأقل شدة غير كافية لتحقيق هذه الأهداف، وفي كل الأحوال لا يسمح باستخدام الأسلحة النارية الفتاكة عن قصد إلا عندما يتعذر تماماً تجنبها من أجل حماية الأرواح⁽¹⁾.

ب- القتل المستهدف في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني:

أشار المقرر الخاص المعني بتعزيز وحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب (بن إيمرسون - Ben Emmerson) في تقريره للجمعية العامة للأمم المتحدة، من عدم استخدامه عبارة الاستهداف بالقتل في هذا التقرير لأن معناها ودلالاتها يختلفان وفقاً للنظام القانوني الواجب التطبيق في كل مجموعة محددة من الظروف الوقائية، ففي الحالة التي تتوافر فيها خصائص النزاع المسلح، لا يكون اعتماد قائمة محددة مسبقاً من الأهداف العسكرية الفردية عملاً غير مشروع؛ وإذا كان الأمر مبنياً على أساس معلومات استخباراتية موثوقة، فإنه يكون تطبيقاً نموذجياً لمبدأ التمييز، وفي غير حالات النزاع المسلح، يحظر القانون الدولي لحقوق الإنسان على النقيض من ذلك أي نوع تقريباً من عمليات مكافحة الإرهاب التي تنطوي على استخدام القوة المميتة كغرض وحيد أو رئيس لها⁽²⁾. ومن ثم يجوز قانوناً استخدام الطائرات دون طيار كوسيلة عند تطبيق قواعد النزاع المسلح الخاضعة للقانون الدولي الإنساني، وذلك وفق قواعد ومبادئ هذا القانون، والتي من أهمها مراعاة قواعد الإنسانية⁽³⁾.

كذلك ينبغي وفق ما أشار إليه التقرير المقدم للأمم المتحدة على تأثير الهجمات بالطائرات المسلحة دون طيار على حقوق الإنسان، وتأثيرها الخطير والواسع النطاق على الأفراد بما فيهم الأطفال والمسنون والأشخاص ذوو الإعاقة ومجتمعاتهم المحلية، حيث تؤثر هذه الهجمات على الحياة اليومية للمجتمع وعلى تمتع الأفراد بحقوق الإنسان الخاصة بهم بما في ذلك حقهم في التجمع السلمي وحرية تكوين الجمعيات وحرية الدين والتعليم والصحة، وغير ذلك من الحقوق، فضلاً عن توجيه الانتباه إلى الشواغر التي أثارته من قبل المقررة الخاصة المعنية بحالات الإعدام خارج القضاء أو

(1) تقرير المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج القضاء أو بإجراءات موجزة أو تعسفاً، الأمم المتحدة، الوثيقة: A/71/372 البند 55، 69؛ الوثيقة، A/HRC/28/38، البند 6.

(2) الوثيقة، A/68/389 بند 24.

(3) للمزيد انظر، حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 14 وما بعدها؛ 32 ص 162 وما بعدها؛ محمد حسن القاسمي، المشكلات القانونية والأخلاقية المثارة بشأن استخدام الطائرات بدون طيار، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات مج 22، ع 1، 2014م ص 214 وما بعدها؛ وأيضاً، هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص 13.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

بإجراءات موجزة أو تعسفاً بشأن عمليات القتل المحددة الهدف عن طريق استخدام الطائرات دون طيار في اليمن، وما أشارت إليه دراسة نقدية عام 2010م لعمليات القتل المحددة الهدف بما في ذلك التي تستخدم فيها الطائرات المسلحة دون طيار⁽¹⁾.

وقد أشار المقرر الخاص المعني بتعزيز وحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب إلى أن القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني كلاهما ينطبقان ويتداخلان في حالات النزاع المسلح، ولا يتعلق بالاختيار بينهما، وأن لمفهوم عمليات القتل المحددة الهدف مدلولاً مختلفاً بحسب المنظور القانوني المستخدم، ففي إطار القانون الدولي الإنساني، ينظر عادة إلى "الاستهداف" نظرة إيجابية، في حين أن استهداف الأفراد نادراً ما يكون مشروعاً بموجب القانون الدولي لحقوق الإنسان، وأن السؤال الأهم بشأن عمليات القتل المحددة الهدف في هذا السياق هو ما إذا كان استخدام الطائرات المسلحة دون طيار قد تم في حالة نزاع مسلح⁽²⁾، والتي يجب مراعاة مبادئ التناسب والضرورة في استخدام القوة الفتاكة حيث لا يمكن إدعاء دولة ما ضرورة استخدام القوة الفتاكة لأنها لا تملك وسيلة أخرى لإلقاء القبض على شخص مشتبه في أنه إرهابي، فإن عليها أن تثبت أن الشخص المعني يشكل تهديداً وشيكاً لحياة الناس، كما أن الواقع أظهر عدم استخدام هذه الطائرات لمواجهة تهديد وشيك أو في الحالات التي لا توجد فيها بدائل أخرى، وأنه تم توثيق العديد من الهجمات بالطائرات المسلحة دون طيار في شمال وزيرستان وغيرها حيث لا يوجد دليل على أن الشخص الذي قتل يشكل تهديداً وشيكاً لشخص آخر أو للدولة⁽³⁾.

ثانياً: -مبررات القتل المستهدف، والانتقادات الموجهة له:

1-مبررات القتل المستهدف الذي تقوم به الطائرات المسلحة دون طيار:

نظراً لما أثير حول القتل المستهدف عن طريق الطائرات دون طيار من جدل، وما تقوم به من قتل البشر، سواء كانوا من فئة الإرهابيين أم لا، فإنه من المتفق عليه أن القتل مع سبق الإصرار يعد جريمة في الأنظمة القانونية العالمية بما فيها الولايات المتحدة، بالإضافة إلى أن عمليات القتل السياسي التي تقوم بها الطائرات بدون طيار غالباً ما تكون محظورة في الولايات المتحدة أيضاً، والأمر كما يذهب البعض يعد جريمة أكثر شناعة عندما ترتكب في أراض

، البند 7-38.9/28/HRC/A⁽¹⁾ الوثيقة،

الوثيقة السابقة البند 13.⁽²⁾

؛ وانظر، 38/28/HRC/A⁽³⁾ وللمزيد من الحالات أنظر، الوثيقة،

Kreps, Sarah E., and Geoffrey P. Wallace. "International Law, Military Effectiveness, and Public Support for Drone Strikes." *Journal of Peace Research*, vol. 53, no. 6, 2016, p. 831.

أجنبية دون موافقة الدولة المعنية وبتجاهل صارخ لسيادتها⁽¹⁾، وهو ما تم انتقاده وعدم جواز شرعيته استناداً إلى مزاعم الدفاع عن النفس أو الحرب على الإرهاب⁽²⁾، وهو ما سوف نتناوله على النحو التالي:
أ-الدفاع عن النفس:

يعرف بأنه حق يقرره القانون الدولي لأحد أعضاء المجتمع الدولي، ويسمح له باستخدام القوة لرد عدوان مسلح طالما كان لازماً لدرئه ومتناسباً مع قدره وذلك لحين تدخل مجلس الأمن بالتدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدوليين، وكما هو مقرر لحماية حياة الأفراد، مقرر أيضاً للدول للحفاظ على بقائها⁽³⁾.

ويشترط لتحقيقه توافر عدة شروط من بينها: وجود عدوان مسلح حال ومباشر يهدد حقوق الدولة الجوهريّة، وأن يكون الوسيلة الوحيدة لرد العدوان، وأن يوجه إلى مصدر العدوان فقط، وأن تكون القوة المبدولة متناسبة معه بالقدر الضروري والكافي دون مبالغة أو تجاوز⁽⁴⁾.

ويعد الدفاع الشرعي أهم المبررات التي تقودها الولايات المتحدة دفاعاً عن استخدام القوة المميّنة خارج إقليمها في سياق عمليات مكافحة الإرهاب، وفي سياق ذلك يحق لها الدفاع عن نفسها باستخدام الطائرات دون طيار استناداً إلى ميثاق الأمم المتحدة واستهداف أعضاء المنظمات التي تشارك مباشرة في النزاع المسلح بصرف النظر عن أماكن تواجدها.

وتعتمد الولايات المتحدة وبعض الدول الأخرى رأياً مؤداه أن قانون الدفاع عن النفس يتيح للدول، رهنا بظروف معينة، الدخول في عمليات عسكرية في إقليم دولة أخرى، دون الحصول على موافقتها واستهداف جماعات مسلحة تشكل تهديداً مباشراً وفورياً بوقوع هجوم، حتى في الحالات التي تنتفي فيها الصلة بين تلك الجماعات والدولة المضيفة من الناحية العملية⁽⁵⁾.

وبناء على الزعم نفذت الولايات المتحدة هجماتها بالطائرات دون طيار باليمن من القتل المستهدف للمواطنين الأمريكي أنور العولقي الموجود بها، حيث وافق مجلس الأمن القومي للرئيس الأسبق أوباما عام 2010م على استهدافه لاشتباكه بأنه زعيم بارز لتنظيم القاعدة باليمن، وهو ما تم بالفعل تنفيذه عن طريق الطائرات دون طيار في الثلاثين من سبتمبر 2011م، مما أدى بوالده إلى رفع دعوى قضائية ضد الإدارة الأمريكية، غير أن المحكمة قضت لصالح

(1) Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op .cit, 2014, p. 84.

(2) Schweiger, Elisabeth. Op. cit, p. 745.

(3) جعفر حموم ، أسباب الإبادة وموانع المسؤولية في القانون الدولي الجنائي، مجلة دراسات وأبحاث ع 13 ، 2013م، ص134.

(4) المرجع السابق، ص135؛ نواف موسى، استخدام القوة في القانون الدولي لفرض الشرعية الدولية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية مج 51، ع

2، 2009م ص367، 368؛

Mélanie De Groof, op .cit, p. 142.

(5) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص23، 24.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

السلطة التنفيذية، وبعدها صدرت تصريحات بأن القتل الفردي لزعماء القاعدة هو قانوني ولا يتقيد بحدود جغرافية ويتم قتل الأفراد في غارات هذه الطائرات، إذ يتم إعداد قائمة الاستهداف من قبل جهاز الاستخبارات الأمريكي⁽¹⁾. ويمكن القول بأن الدفاع الشرعي هو الحالة الوحيدة لاستخدام القوة، ولا تسمح المادة (4/2) من الميثاق بنقض حكمها باعتبارها قاعدة آمرة، وأن الدفاع عن النفس الاستباقي مخالف للميثاق بسبب عدم وفائه بمتطلبات وشروط الدفاع الشرعي المنصوص عليها في المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة.

ب- الحرب على الإرهاب:

وهذا الأمر يتعلق باستخدام التدابير اللازمة لتحقيق حالة الحرب إذا ما توافرت الضرورة العسكرية، ولكي تكون قانونية ينبغي أن تتفق مع القوانين والأعراف وأن تكون مؤقتة وذات طابع استثنائي، وهو ما أشارت إليه لجنة القانون الدولي فيما يتعلق ببيان الضرورة العسكرية، وكيفية الحكم على صحته في المادة (25) في تقريرها لعام 2001م، حيث لا يجوز أن تحتج الدولة بالضرورة كأساس للمشروعية عن فعل غير مطابق للالتزام دولي لتلك الدولة ما لم يكن القانون هو السبيل الوحيد أمام تلك الدولة لصون مصلحة أساسية لها أو للدول التي كان الالتزام قائماً تجاهها، أو للمجتمع الدولي ككل⁽²⁾.

وهو ما تم ربطه بالقتل المستهدف في حالة الضرورة لمن يشتهب من الأفراد أو الجماعات بتورطهم بالإرهاب، بحيث ينبغي استنفاد كافة الوسائل والتدابير لإلقاء القبض عليهم قبل استخدام القوة لقتلهم، فإذا كان من الممكن اعتقاله اعتبر قتله انتهاكاً لحق الحياة، وغير ذلك من الشروط التي من الصعب تحقيقها إلا في أضيق الحدود وفي حالات معينة تقدر بقدرها⁽³⁾.

وبالرغم من ذلك فإن المجتمع الدولي لم يستقر على تعريف محدد للإرهاب، وإن كان البعض أشار إلى تضمينه اللجوء إلى أعمال قسرية ضد الأشخاص أو الأشياء المحمية دولياً مثل: المدنيين الأبرياء أو الدبلوماسيين أو السفن أو الطائرات أو غيرها بهدف الحصول على نتيجة معينة كالمحافظة على السياسات الاقتصادية أو الاجتماعية لدولة أو إقليم ما أو تغييرها، وهو ما يتضمن عنصراً أجنبياً يتمثل في الأشخاص أو الأشياء المحمية كأن يكون الفاعل أو الضحية من رعايا دول مختلفة أو يقع الفعل في أكثر من دولة أو غير ذلك⁽⁴⁾.

(1) هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص93 وما بعدها.

(2) المرجع السابق، ص106.

(3) للمزيد المرجع السابق، ص109.

(4) أحمد أبو الوفا محمد، ظاهرة الإرهاب الدولي على ضوء أحكام القانون الدولي العام، مجلة البحوث والدراسات العربية، مصر ع 17، 18، 1990م ص68؛ وللمزيد حول صور الإرهاب، انظر، ذات المرجع ص73.

وتزعم الولايات المتحدة أنها ضالعة في نزاع مسلح غير دولي ذي طابع الحرب العالمية مع تنظيم القاعدة والقوات المرتبطة به، وهو ما أيدته المحكمة العليا بها، وذلك في حكمها الصادر في قضية (حمدان ضد رامسفيلد Hamdan v. Rumsfeld)، حيث لا تعترف بأي قيود إقليمية تقيد من قواعد الاستهداف الواردة بالقانون الدولي الإنساني بحجة أن جغرافية النزاع قد تطورت وأنه ما من ساحة قتال تقليدية إذا كانت الدولة طرفاً في نزاع مسلح غير دولي مع جماعة مسلحة غير تابعة للدول وتتواجد عبر حدود أكثر من دولة⁽¹⁾.

وهو أيضاً ما يقوم به الكيان الصهيوني في الوقت الراهن من استهداف الفلسطينيين بحجة الإرهاب، وهو ما يتناقض مع اشتراط تورط الشخص بالفعل في أنشطة إرهابية، وأن يكون لديها أدلة واضحة على ممارسة تلك الأنشطة وأنه يشكل خطراً حقيقياً ولموسماً يهدد حياة الآخرين والتي لا يمكن إحباطها دون مهاجمته⁽²⁾.

2- الانتقادات الموجهة لتبريرات القتل المستهدف والحرب على الإرهاب باستخدام الطائرات دون طيار:

تم توجيه النقد إلى تبريرات استخدام الطائرات دون طيار في مجال الدفاع عن النفس والحرب على الإرهاب التي تقوم بها الولايات المتحدة والكيان الصهيوني وبعض الدول الأخرى، بعدة حجج من بينها عدم تحقق شروط الدفاع عن النفس، وانتفاء عنصر الموافقة.

أولاً:- انتفاء شروط حق الدفاع الشرعي:

يستند حق الدفاع عن النفس إلى نص المادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة التي تناولت الحق في استخدام القوة للدفاع عن النفس حال وقوع هجوم مسلح على أحد أعضاء الأمم المتحدة، وفي رأي محكمة العدل الدولية، أن استعمال حق الدفاع الشرعي يتطلب أن يبلغ حجم الهجوم وآثاره حداً معيناً من الخطورة التي تجيز للدولة في حال الاعتداء المسلح استخدام القوة للدفاع عن النفس، وأن التفسير السليم للمادة (٥١) لا يجيز مثل هذه الهجمات إلا متى كانت رداً على خطر قائم، وهو ما يمنع استخدامه لشن هجوم استباقي لمنع خطر آخر قد ينشأ في المستقبل، والذي ينطبق على معظم الهجمات التي تنفذها الطائرات دون طيار، إذ أن غالبية المستهدفين هم في أقاليم أخرى بعيدة عن الولايات المتحدة، بما يعني انتفاء عنصر الخطر القائم أو الوشيك⁽³⁾.

(1) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 24.

(2) هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص 102؛ وانظر في ممارسة الولايات المتحدة للاستهداف عبر الطائرات دون طيار والذي أصبح سمة لها رغم عدم وجود دليل على فعالية الضربات التي تقوم بها، وأيضاً ما يقوم به الكيان الصهيوني من ممارسة منتظمة للقتل المستهدف عبر الطائرات دون طيار بزعم أنها في حالة حرب من نوع مختلف تتطلب مطاردة دولية تجعل العدو في حالة هروب وفرار قبل تقديمهم للعدالة،

Troy, Jodok. Op. cit, p. 714.

(3) محمد حسن القاسمي، مرجع سابق، ص 175 وما بعدها؛ هزار على سليمان العكش، مرجع سابق، ص 66 وما بعدها.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

كما أن استخدام الطائرات دون طيار كزريعة للدفاع عن النفس أمر مشكوك فيه نتيجة عدم توافر شروط الدفاع عن النفس من الأساس، وعدم توافر الضرورة والتناسب في رد الاعتداء المسلح، فضلاً عن أن الاستخدام غير المناسب للقوة تسبب كثيراً في وقوع ضحايا مدنيين وأضرار مادية مفرطة، حيث أدى استخدام الطائرات دون طيار في كثيراً من الأحيان إلى عدم مراعاة الضرورة والتناسب، مما دعا البعض وبحق على أنه رغم خلو نص المادة (51) من شرطي التناسب والضرورة إلا أن ذلك يجد أساسه في القانون العرفي الدولي الذي يحدد نطاق الحق وشروط ممارسته⁽¹⁾، ومن ثم عدم انطباق شروط الدفاع الشرعي بشأن استخدام الطائرات دون طيار.

ثانياً: الموافقة

ينبغي حتى يعد استخدام الدولة للطائرات دون طيار مشروعاً امتثالها لقواعد استخدام القوة بين الدول، حيث تحظر المادة (4/2) من ميثاق الأمم المتحدة والقانون الدولي العرفي التهديد باستعمال القوة بين الدول إلا في حالات محدودة، حيث يجوز أن توافق دولة على أن تستخدم دولة أخرى القوة في أراضيها، كما يباح للدولة إجراءات الدفاع عن النفس إذا ما توافرت شروطه، وفي هذا الشأن ينبغي على الولايات المتحدة استيفاء شروط الدفاع عن نفسها وأهمها، الموافقة أو الحصول على إذن من سلطات الأقاليم المراد إجراء الهجمات فيها، وهو ما لم يحدث إذ أن معظم الهجمات التي نفذتها في اليمن وأفغانستان وباكستان تمت دون الحصول على هذه الموافقات، وبالتالي عدم شرعية هذه الهجمات التي تقوم بها عن طريق طائراتها دون طيار⁽²⁾، كما أنه لا يفسر صمت الدولة بأنه قبول لما تقوم به الطائرات دون طيار من عمليات عسكرية وقتل مستهدف، حيث تمس قاعدة آمرة من قواعد القانون الدولي وهي قاعدة حظر استخدام القوة، وبالتالي ينبغي عدم المساس بالقاعدة أو الانتقاص منها إلا بقاعدة أخرى لاحقة يكون لها نفس الطابع⁽³⁾، وهو ما لم يتحقق في هذه الممارسات الأمريكية أو ما يقوم به الكيان الصهيوني.

وهو ما دعا البعض إلى انتقاد استخدام الطائرات دون طيار في الدفاع الوقائي عن النفس باعتبار أن ذلك يمثل انتصاراً سريعاً ورخيصاً يعكس الانبهار بالتكنولوجيا من واقع أن الحرب لها أبعاد سياسية وإنسانية وأن استخدام

(1) محمد حسن القاسمي، المرجع السابق، ص180؛ هزار على سليمان العكش، المرجع السابق، ص70؛ وانظر في تعارض القتل المستهدف بالطائرات دون طيار مع المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة،

Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op. cit, pp. 95-96.

(2) حسام عبد الأمير خلف، مرجع سابق، ص 24 وما بعدها، وللمزيد حول الحالات التي وافقت فيها الدولة على استخدام الولايات المتحدة الطائرات دون طيار على أراضيها كما في حالة اليمن، وعدم الموافقة كما في حالة باكستان، وعدم وجود حكومة فعالة تسمح لها بالموافقة كما في حالة الصومال، Mélanie De Groof, op. cit, pp. 139-141.

(3) Schweiger, Elisabeth. Op. cit, p. 749,

وانظر فيما ذهبت إليه لجنة القانون الدولي من عدم اعتبار الصمت قبولاً لما تقوم به الطائرات العسكرية دون طيار الأمريكية أو طائرات الكيان الصهيوني في مجال السياق السياسي وأن هناك أسباباً مختلفة للرفض، ومنها عدم القدرة على القيام بذلك أو عدم وجود مصلحة مباشرة، حيث لا ترى بعض الدول ضرورة قانونية للاعتراض، ذات المرجع، ص753، ص757.

هذه الطائرات قد لا يتحقق معه النظر إلى هذه الأبعاد⁽¹⁾، كما يوجه النقد إلى استخدام هذه الوسيلة واعتبار أن ما تقوم به من قتل مستهدف يبرر الدفاع عن النفس بزعم أن المستهدفون هم إرهابيون وليسوا قادة سياسيين⁽²⁾. كما أن القتل المستهدف عن طريق الطائرات دون طيار حتى وإن استخدم بزعم القضاء على الإرهاب إلا أنه لا يتم أسر الأشخاص مما يحرم الاستفادة من استجوابهم والتحقيق معهم، كما ثبت أيضاً أن هذه العمليات التي تقوم بها الطائرات دون طيار هي عمليات قاتلة للمدنيين الأبرياء⁽³⁾، حيث تشير بعض الإحصاءات إلى أن نحو 90% من قتلى الطائرات الأمريكية عام 2013م بشمال شرق أفغانستان كانت عن طريق أهداف غير مقصودة⁽⁴⁾. كما تم انتقاد ما تقوم به الولايات المتحدة أيضاً بالصومال بزعم قيام طائراتها دون طيار بتنفيذ عملياتها دفاعاً عن النفس وبموافقة من السلطات بالصومال حيث إن ما تقوم به يفند التنسيق مع الحكومة الفيدرالية الصومالية⁽⁵⁾.

المطلب الثاني

ضرورة امتثال الطائرات المسلحة دون طيار لقواعد القانون الدولي

من الأهمية بمكان الحفاظ على التمييز بين حالات النزاع المسلح وحالات إنفاذ القانون، فالنظام القانوني المنطبق على الحالة الأخيرة-القانون الدولي لحقوق الإنسان- يكون أكثر تقييداً مما هو عليه في الحالة الأولى في حالات النزاع المسلح حيث يطبق كل من القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني، ويكون استخدام القوة في إطار النزاع المسلح متصلاً بالوقائع، كما لا ينطبق القانون الدولي الإنساني إلا إذا كان استخدام القوة متصلاً بالنزاع المسلح، ومن ثم فإن تقييم مدى مشروعية استخدام القوة ضد شخص ما من خلال القانون الدولي لحقوق الإنسان حصراً، ولا ينص القانون الدولي على أن قانون الدفاع عن النفس فيما يتصل باستخدام القوة فيما بين الدول يمكن أن يعتبر أساساً قائماً بذاته لاستخدام القوة ضد شخص ما⁽⁶⁾.

وبشأن القانون الدولي الإنساني فإنه يجوز استهداف الذين يشاركون مشاركة مباشرة في العمليات العدائية، وبالتالي يجيز وفقاً له استخدام القوة المميتة ضدهم، غير أن الأمر لا يخلو من التعقيد في حالات عديدة كما في الحالة التي تنشأ عندما يشارك شخص ما مشاركة مباشرة في العمليات العدائية على أرض دولة غير متحاربة أو عندما ينتقل إلى أرض دولة غير متحاربة بعد مشاركته في نزاع مسلح، وهنا يتم التساؤل عن ما إذا كان مشروعاً استخدام القوة المميتة ضده وتحت طائلة أي إطار قانوني، وهنا اختلفت الآراء، حيث تتبنى اللجنة الدولية للرأي القائل إن القانون الدولي الإنساني لن ينطبق في مثل هذه الحالة، أي أنه لا ينبغي اعتبار هذا الشخص هدفاً مشروعاً بمقتضى قانون

(1) Troy, Jodok. Op. cit, p. 717.

(2) Ibid, p. 718.

(3) Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. " op .cit, p. 93.

(4) "Armed Drones." Ploughshares Monitor, vol. 40, no. 4, Winter 2019, p. 12.

(5) Cannon, B. J. op .cit, pp. 786-787.

(6) الوثيقة: A/71/372، سبق الإشارة إليها، البند 68.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

النزاعات المسلحة، والرأي الآخر يعني أن العالم بأكمله من المحتمل أن يصبح ساحة قتال وأن الأشخاص الذين ينتقلون في جميع أنحاء العالم يمكن أن يصبحوا أهدافاً مشروعة بموجب القانون الدولي الإنساني، في أي مكان يحتمل وجودهم فيه، ويمكن بالطبع مساءلة الشخص المعني عن أفعاله وينطبق قانون حقوق الإنسان على أي استخدام للقوة قد يكون ضرورياً⁽¹⁾.

وينبغي مراعاة التقيد بأساليب الحرب والوسائل المستخدمة أثناء النزاع المسلح، وهذه القيود تنطبق على نوع الأسلحة المستعملة، وطريقة استعمالها والتصرف العام لجميع الأطراف المشاركة في النزاع المسلح، وخاصة مبدأ التمييز بين أطراف النزاع المسلح في جميع الأوقات ينبغي التمييز بين المقاتلين والأهداف العسكرية، وكذلك السكان المدنيين والأعيان المدنية، حيث يكون توجيه العمليات ضد الأهداف المشروعة فقط⁽²⁾.

وفضلاً عما سبق ينبغي امتثال هذه الطائرات في عملياتها للمبادئ المسلم بها حالياً، ومن أهمها⁽³⁾:

- مبدأ عدم استخدام القوة أو التهديد بها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي للدول.
- مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، والذي يعد من القواعد الآمرة في القانون الدولي، استناداً إلى مبدأ سيادة الدولة، حيث لا يجوز اللجوء إليه إلا في إطار الاستثناءات المنصوص عليها، بناءً على طلب الدولة أو الأمن الجماعي من قبل مجلس الأمن.
- مبدأ تحقيق السلام والسكينة والطمأنينة في ربوع النظام الدولي الحالي، وهو يمثل الغاية النهائية لأي نظام قانوني.

- مبدأ احترام السلامة الجسدية للأفراد وكذلك احترام الحقوق المكتسبة لهم والدول والجماعات.

وبالرغم من ذلك فإن الولايات المتحدة باعتبارها أحد الأعضاء الدائمين في مجلس الأمن وأكثر الدول التي استخدمت الطائرات دون طيار في أعمالها العسكرية قد انتهكت قواعد القانون الدولي الإنساني مستغلة الفجوات في ميثاق الأمم المتحدة كما يذهب رأي فقهي، ومن هذه الفجوات:

1- ما تقضي به المادة (42) من ميثاق الأمم المتحدة أنه إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها في المادة (41) من الميثاق لا تفي بالغرض أو ثبت أنها لم تف به جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية أو البرية من الأعمال ما يلزم لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه، وتعد هذه الأعمال

⁽¹⁾ وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، سبق الإشارة إليها.

⁽²⁾ المرجع السابق؛ وانظر أيضاً،

Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. op .cit, p. 84.

⁽³⁾ بتصريف من الباحث، أحمد أبو الوفا محمد، ظاهرة الإرهاب الدولي على ضوء أحكام القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص105.

وفق ما أشار إليه هذا الرأي أعمالاً حربية أو بمعنى آخر تعد حرباً، وما يدل على ذلك ما اتخذ مجلس الأمن من أعمال حربية في كوريا حيث وصف بأنها أعمال بوليسية.

2- ما تقضي به المادة (2/27) من الميثاق إذ تقوم الحرب إذا استعمل أحد الأعضاء الدائمين حقه في الاعتراض، وبذلك يعجز مجلس الأمن عن اتخاذ أي قرار في مواجهة أي نزاع مسلح يقوم بين الدول، حتى في حالة التسليم للجمعية العامة بقرار الاتحاد من أجل السلم، حيث لا تخرج قراراتها عن كونها توصيات غير ملزمة قانوناً بالرغم من طابعها الأدبي.

3- ما تقضي به المادة (51) من الميثاق، من عدم وجود نص في الميثاق يرد أو ينتقص من الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء الأمم المتحدة، إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، حيث يحق للدول رد العدوان المسلح عليها إذا توافرت شروطه.

وفضلاً عما سبق ما تمر به الأمم المتحدة من ضعف، وعجزها عن مواجهة الوظائف التي عهد بها إليها بمقتضى الميثاق في معالجة العديد من القضايا والنزاعات⁽¹⁾، والذي يجعل تحقيق هذه الشروط بعيدة المنال في الوقت الراهن.

وهناك من العديد من الممارسات التي ردت فيها الدول، على استخدام الدول الأخرى لنطاقها الجغرافي ودخول طائراتها دون طيار مجالها، حيث قامت باعتراض أو إسقاط هذه الطائرات، ومن هذه الحالات، احتجاج إيران على سقوط طائرات المراقبة الأمريكية بدون طيار في أراضيها في يوليو وأغسطس 2005م، وديسمبر 2011م، وكذلك إطلاقها النار على طائرة استطلاع أمريكية في الخليج العربي نوفمبر 2012م، وقيامها كذلك بإسقاط طائرة استطلاع دون طيار تابعة للكيان الصهيوني في أغسطس 2014م، وتحليق إيران بطائرات استطلاع دون طيار بالقرب من حامله الطائرات الأمريكية في أغسطس 2017م، وإسقاط باكستان طائرة دون طيار إيرانية في يونيو 2017م، وكذلك إسقاطها لطائرات مراقبة هندية دون طيار في أعوام 2015م، 2016م، 2017م، وغير ذلك من الحالات⁽²⁾.

(1) حامد سلطان، الحرب في نطاق القانون الدولي، المجلة المصرية للقانون الدولي، مج 25، 1969م، ص 16 وما بعدها.

(2) لمزيد من التفاصيل حول هذه الحالات، انظر،

Cornthwaite, Joshua L. "Can We Shoot Down That Drone? An Examination of International Law Issues Associated with the Use of Territorially Intrusive Aerial and Maritime Surveillance Drones in Peacetime." *Cornell International Law Journal* 52, no. 3 (Fall 2019): pp. 486-495.

المبحث الرابع

المسؤولية الدولية عن الأضرار والانتهاكات التي تسببها الطائرات دون طيار

نتناول في هذا المبحث المسؤولية الناشئة عن الطائرة دون طيار، ونستبعد الجرائم الإرهابية التي تقع على الطائرة والتي تنظمها اتفاقيات طوكيو لعام 1963م المتعلقة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، واتفاقية لاهاي لعام 1970م المتعلقة بمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، واتفاقية مونتريال لعام 1971م التي تتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والبروتوكولات الملحقة بها⁽¹⁾، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار التي تسببها الطائرات دون طيار

ونتناول في هذا المطلب كل من المسؤولية المدنية وكذلك الجزاءات التي توقع على الدولة ذاتها كشخص معنوي نتيجة قيام أحد أجهزتها بانتهاك قواعد القانون الدولي، وفي هذا الشأن فإن المسؤولية المالية فيما يتعلق بالطيران الدولي يحكمها نظامان قانونيان دوليان منفصلان ومتميزان، حيث تخضع المسؤولية بشأن الركاب، والبضائع لاتفاقية مونتريال عام 1999م بخصوص توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي وحدت نظام المعاهدات والبروتوكولات التي كانت تنظمها اتفاقية اتفاقية وارسو عام 1929م بخصوص توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في معاهدة واحدة، وأما بشأن المسؤولية المرتبطة بالوفاة والإصابة الشخصية وتلف ممتلكات الأطراف الثالثة على سطح الأرض، فتحكمها اتفاقية روما لعام 1952م الخاصة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، والمعدلة ببروتوكول مونتريال لعام 1978م، وقد كان نظام اتفاقية روما كما هو حال نظام اتفاقية وارسو موضوع تحديث شامل نتج عنه اتفاقية المخاطر العامة لعام 2009م بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناجم عن أفعال التدخل غير المشروع⁽²⁾.

وهذه الأحكام تنطبق على الطائرات دون طيار حيث تخضع من حيث المبدأ لمجموعة من القواعد للحصول

على إذن الطيران بشكل عام، ومنها على سبيل المثال قواعد الملكية، فضلاً عن عدة مسائل أهمها:

1- المسؤولية، إذ قد تسبب تلفيات في الممتلكات العامة أو الخاصة.

(1) للمزيد حول هذه الاتفاقيات المتعلقة بالجرائم الإرهابية الناشئة عن اختطاف الطائرات والأمثلة عليها، انظر، علي حسين الدوسري، جرائم الإرهاب الجوي، مجلة الحقوق، الكويت، مج41، ع4، 2017م، ص106 وما بعدها؛ نبيل أحمد حلمي، التحديد القانوني لجريمة الإرهاب الدولي، في المؤتمر العلمي السنوي الثالث لكلية الحقوق جامعة المنصورة بعنوان (المواجهة التشريعية لظاهرة الإرهاب على الصعيدين الوطني والدولي)، 1998م، ص37، 38؛ د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحقة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق، الكويت، مج19، ع1، 1995م ص81 وما بعدها.

(2) الوثيقة: LC/36-WP/2-4، سبق الإشارة إليها، بند (1/3)، 2؛ وانظر، عماد الدين أحمد عبد الحي، مرجع سابق، ص764 وما بعدها.

- 2-التأمين، وهو غير إلزامي على خلاف السيارات، ويكون غالباً حسب وزن الطائرة كما في الاتحاد الأوروبي⁽¹⁾.
- 3-رخصة القيادة، حيث تنص التشريعات الوطنية في العديد من الدول كالولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا على الالتزام بحصول الطيارين على ترخيص حسب حجم الطائرة أو وزنها أو السرعة أو المعدات أو الأهداف.
- 4-سلامة الاستخدام، إذ يتعين على السلطات اتخاذ تدابير لضمان الحد الأقصى للسلامة عند تشغيل الطائرة دون طيار، وهو يعني فرض ضوابط على الجودة حفاظاً على سلامة الأشخاص في حالة سقوط الطائرة.
- 5-البيئة، وذلك بالرغم من أن معظم هذه الطائرات لا تطلق غازات ملوثة إلا أن أصل الكهرباء الموصلة لها والمواد المستخدمة في بطاريتها تسبب التلوث والضوضاء⁽²⁾.

أولاً: -المسؤولية المدنية للطائرات دون طيار:

من واقع تعريف المقصود بالمسؤولية المدنية من الالتزام بالتعويض عن الضرر تجاه الغير، فإنه يشترط عدة شروط للقول بوجود المسؤولية المدنية التي تستدعي التعويض، وهي:

1-إصابة الغير بضرر.

2-أن تكون الإصابة بالضرر على سطح الأرض.

3-نشوء الضرر عن الطائرة (علاقة السببية)⁽³⁾.

وتشدد المسؤولية بناء على الخطأ الإرادي حيث أتاحت اتفاقية وارسو لعام 1929م قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955م، إمكانية تخلص المضرور من تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، ومطالبته بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة، حيث نصت المادة (25) من الاتفاقية على أنه متى أثبت المضرور الخطأ الإرادي من جانب الناقل أو أحد تابعيه، أو إذا كان الضرر قد نشأ عن غشه أو خطأ يعتبر في نظر المحكمة المطروح عليها النزاع مساوياً للغش⁽⁴⁾.

وفي جميع الحالات تخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة في المسؤولية العقدية والتي تشترط ارتكابه خطأ سبب ضرراً للغير، كما تعد صحيحة وفقاً لهذه القواعد الاتفاقات التي كان يدرجها الناقل في عقد النقل الجوي لإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها، ولا يلحقها البطلان إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع عبء إثباته على الطرف المضرور، ونظراً لعدم تكافؤ المراكز القانونية لأطراف العقد حيث تكون الغلبة في البداية للناقل الذي يدرج الشروط

(1) Jean-Louis Van de Wouwer. Op. cit , p. 137.

(2)Ibid, p138.

(3) للمزيد من التفاصيل، انظر، أكرم يا ملكي، المسؤولية المدنية لمستثمر الطائرة تجاه الغير على سطح الأرض، مجلة البحوث والدراسات العربية، العراق، ع 12، 1983م، ص49 وما بعدها.

(4) المرجع السابق، ص363 وما بعدها.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الأقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

لإعفائه من المسؤولية أو الحد منها، فقد كانت الجهود تبذل نحو حث الجماعة الدولية والمشرعون الوطنيون لإقامة التوازن بين المصالح المختلفة في العقد⁽¹⁾.

كما أن اتفاقية مونتريال لعام 1999م ونظام اتفاقية وارسو 1929م تناولا مسؤولية الناقل إذ نصت المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام 1999م على وجه التحديد على أن المعاهدة تنطبق على مسؤولية الناقل الجوي فيما يتعلق بكل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل أو النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي، وهو ما ينطبق على الطائرات دون طيار التي تدخل في نطاق اتفاقية مونتريال لعام 1999م.

كما تخضع الطائرات دون طيار بشأن الحصول على الشهادات المشغلة لنظم هذه الطائرات التي تعرض أو تقدم النقل الدولي للأشخاص أو الامتعة أو البضائع بمقابل أو بدون مقابل أحكام مؤسسة النقل الجوي المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال 1999م ونظام اتفاقية وارسو 1929م⁽²⁾.

وهو ما طبقته بعض المحاكم، ومنها المحكمة الكندية في إحدى القضايا على الطائرة دون طيار التي خرجت عن السيطرة خارج نطاق 200 متر في منطقة سكنية وهبطت من خلال النافذة وأدت إلى مقتل شخص، فالبرغم من أن الطائرة ترفيهية ولم يكن الطيار يعتمد القتل إلا أن المحكمة اعتبرت عمله طائشاً وكان ينبغي عليه توقع الضرر، وفي قضية أخرى رأت المحكمة في كندا أن الطيار من واجبه أن يتوقع هبوط طائرته دون طيار لأماكن تتجاوز الحدود، وعدم إمكانية السيطرة عليها، ومن ثم ترى المحكمة أن مثل هذه القضايا تدخل في السلوك العمد وهو لا يشمل فقط الخطأ المتعمد بل يظهر اللامبالاة في أمر واجب المعرفة، ويكفي أنه خاض مخاطرة غير معقولة وعدم حساب العواقب⁽³⁾.

الاعفاءات أو الاستثناءات بشأن مسؤولية الطائرات دون طيار:

وهي تحكمها القواعد العامة إذا كان الضرر نتيجة قوة قاهرة، أو خطأ ارتكبهته الدولة التي أصابها الضرر، كما لا يعد إعفاءً من المسؤولية أن يكون نشاط الدولة مشروعاً وسبب ضرراً استناداً إلى نظرية المخاطر، والتي تشير إلى قيام المسؤولية بمجرد وقوع الضرر دون الحاجة إلى إثبات وجود فعل غير مشروع، ومن ذلك اتفاقية التلوث الناتج عن استغلال الموارد المعدنية في قاع البحار لعام 1969م، واتفاقية المسؤولية عن الأضرار التي تسببها أجسام تدور في الفضاء لعام 1972م.

(1) وللمزيد حول ذلك، انظر، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 391 وما بعدها.

(2) الوثيقة: LC/36-WP/2-4، سبق الإشارة إليها، البند 3-3-1؛ طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني لتأجير الطائرات، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر مج 58، ع 1، 2016م، ص 7.

(3) Jean-Louis Van de Wouwer. Op. cit , p. 141.

وبالنظر إلى ما قد يترتب على ما تقوم به هذه الطائرات من أضرار جسيمة تتجاوز حدود الدولة التي تستخدمها، عظمت أهمية تلك المسؤولية، مما أدى ببعض الفقهاء إلى المطالبة بتطوير قواعد المسؤولية الناتجة عنها بعيداً عن القواعد التقليدية التي قد تكون عقبة في سبيل حصول من تصيبهم هذه الأضرار على التعويض العادل⁽¹⁾، حيث إن أضرار هذه الطائرات قد تحدث من دون أن يكون بالإمكان نسبة أي خطأ إلى الدولة المسؤولة عن الطائرة، حيث من الصعوبة أن يكون لهذه للطائرات مظهر خارجي يدل على صفاتها وجنسياتها مما يزيد من صعوبة عملية الإثبات، خاصة تكون الدولة التي استخدمتها غير دولة التصنيع، وهناك حالات كثيرة يصعب معها تطبيق قواعد المسؤولية التقليدية⁽²⁾.

وفي هذه الحالات تنطبق اتفاقية مونتريال 2009م حيث إنه في أعقاب نجاح مؤتمر مونتريال لعام 1999م، تم عقد مؤتمر دبلوماسي من 4/20-5/2009م اعتمد نصي الاتفاقيتين-اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، واتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات-، وتسعى الاتفاقيتين إلى تحقيق التوازن بين المصالح المزدوجة للدول الأطراف في التعويض العادل للضحايا من الأطراف الثالثة وحماية صناعة الطيران مالياً، والمعاهدتان تفرضان مسؤولية مشددة على مشغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة دولية ويجوز للدول الأطراف أن توسع نطاق تطبيق المعاهدتين ليشمل الرحلات الجوية الداخلية، ولا تنطبق أي من الاتفاقيتين على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة، التي تستخدم في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة⁽³⁾، وهو ما يمكن تطبيقه بشأن الطائرات دون طيار فيما يتعلق بكلتا الاتفاقيتين⁽⁴⁾.

وبناء على ما تقدم فإن نظام المسؤولية المطبق على الطائرات التقليدية يطبق معظمه على الطائرات دون طيار، بالرغم من بعض الاختلافات، ومن ثم يطبق بشأنها ما ينطبق على الطائرات التقليدية والتي تناولتها اتفاقات مونتريال لعام 1999م، واتفاقية وارسو لعام 1929م، واتفاقية روما لعام 1952م بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض⁽⁵⁾.

ثانياً: -المسؤولية الدولية للدولة (الشخص المعنوي):

(1) للمزيد حول المسؤولية الناتجة عن مخاطر التطور العلمي الذي يسبب أضراراً للغير نتيجة نشاط مشروع ودون انتهاك لالتزام دولي، د. عبدالمعز عبدالغفار نجم، د. عبدالقادر محمود الأقرع، القانون الدولي العام (1)، دار النشر الدولي للنشر والتوزيع، 2020م، ص142.

(2) طارق المجذوب، مرجع سابق؛ براء منذر كمال عبد اللطيف، مرجع سابق، ص18 وما بعدها.

(3) انظر، الوثيقة: LC/36-WP/2-4، سبق الإشارة إليها، البند 4-1، ص12.

(4) وللمزيد حول خاصية المسؤولية في اتفاقيتي مونتريال لعام 2009م، من حيث النطاق الشخصي الذي تقوم عليه المسؤولية، وحدود تلك المسؤولية، وتطبيقاً على الطائرات دون طيار، انظر، عماد الدين أحمد عبد الحفي، مرجع سابق، ص787 وما بعدها.

(5) وللمزيد من التفاصيل بشأن التمايز بين نظام المسؤولية المطبق على الطائرات دون طيار، انظر، عماد الدين أحمد عبد الحفي، المرجع السابق، ص767 وما بعدها.

لا تسأل الدولة جنائياً وفقاً للرأي الراجح بصفتها المعنوية، حيث تقوم بأعمالها عن طريق ممثليها⁽¹⁾، ومن ثم فإن المسؤولية التي تخضع لها الدولة حال ارتكاب طائراتها المسلحة دون طيار جرائم الحرب وضد الإنسانية هي المسؤولية المدنية من تعويض الضحايا الذين وقع عليهم الضرر أو ورتتهم في حال الوفاة نتيجة الضربات التي تقوم بها، وذلك فإن العقوبات التي يمكن أن توقع على الدولة هي:

1-العقوبات الاقتصادية:

وهي تلك العقوبات التي تهدف إلى التأثير على إرادة الدولة في ممارسة حقوقها لإجبارها على احترام التزاماتها الدولية، وتقوم سلوكها بما يتماشى مع أحكام القانون الدولي، ويدخل في إطار هذه العقوبات⁽²⁾:

أ-**الحظر الاقتصادي**، من منع إرسال صادرات الدولة للدول الأخرى بهدف معاقبتها على مخالفتها لالتزاماتها الدولية، وهو أحد وسائل الضغط التي يمكن أن يوجهها المجتمع الدولي لحمل حكومة هذه الدولة بتغيير سياستها نتيجة تأثير قراراتها الحكومية على أفراد الشعب ومن ثم امتداد عقوبة الحظر إلى أفرادها.

ب-**المقاطعة الاقتصادية**، وهي تشير إلى قطع العلاقات التجارية والمالية مع الدولة التي تخالف التزاماتها الدولية، وهذه العقوبة تتطلب التعاون بين أعضاء المجتمع الدولي من أجل إحكام هذه المقاطعة.

ج-**الحصار الاقتصادي**، وهو يمثل تطويقاً اقتصادياً ضد الدولة من الدول المجاورة لها، وذلك بهدف إجبارها على تصحيح أخطائها، وقد كان يأخذ هذا النوع شكل احتجاز السفن التابعة للدولة المخالفة حتى ترجع عن المخالفة.

د-**العقوبات الدبلوماسية**، والتي تعني التأثير على تمثيل مصالح الدولة من النواحي الاستراتيجية والاقتصادية والقانونية، فالعقوبات الدبلوماسية تؤثر بطريق مباشر أو غير مباشر على مصالح الدولة مثل: العقوبات المالية من تجميد الأرصدة ومنع أو تعليق القروض، أو قطع العلاقات الدبلوماسية أو تعليق عضوية الدولة لدى إحدى المنظمات الدولية، أو العقوبات التجارية من فرض رسوم جمركية عالية على السلع التابعة لهذه الدولة، أو منع الاستثمار المباشر لدى الدولة المخالفة، أو العقوبات التكنولوجية من منع تصدير التكنولوجيا المتقدمة إليها، أو عقوبات الطاقة ومنع تصدير النفط لهذه الدولة المخالفة، وغير ذلك من الأشكال⁽³⁾.

2-العقوبات العسكرية:

(1) نصيرة نحاري، أسس المسؤولية الجنائية الفردية في القانون الدولي، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر ع8، 2016م، ص87.

(2) المرجع السابق، ص187 وما بعدها.

(3) المرجع السابق، ص190.

ويتم اللجوء إليها في حال عدم فعالية العقوبات غير العسكرية، وعن طريقها تتدخل القوات المسلحة لردع الدولة المخالفة أو المنتهكة لأحكام القانون الدولي والمتعلقة بالسلم والأمن الدوليين، وقد نظم أحكام هذه الوسيلة القانون الدولي حيث يتم اللجوء إليها في حالي الدفاع الشرعي والأمن الجماعي من خلال مجلس الأمن الدولي حال انتهاك وإمعان الدولة في انتهاك ميثاق الأمم المتحدة.

وتستند مسؤولية الدولة عن انتهاكات الطائرات العسكرية دون طيار إلى مسؤوليتها عن أفعال قواتها المسلحة، وهي بدورها تعد تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية الدولية حيث تسأل الدولة عن الأعمال العدوانية التي ترتكبها قواتها والتي تلتزم بمقتضاه بتعويض كل الأضرار المترتبة عليها، بصرف النظر عن مدى مخالفتها لقواعد النزاعات المسلحة، ومن الأمثلة على ذلك ما حدث بعد العدوان العراقي على الكويت من إنشاء مجلس الأمن لصندوق التعويضات عن الأضرار التي يسببها هذا العدوان⁽¹⁾.

المطلب الثاني

المسؤولية الدولية الناتجة عن انتهاك الطائرات المسلحة دون طيار لقواعد القانون الدولي الإنساني تسأل الدولة عن أفعالها غير المشروعة دولياً، وأن كل فعل غير مشروع دولياً يستتبع مسؤوليتها الدولية⁽²⁾، ومن ثم فإن الدولة تسأل عن انتهاكات الطائرات دون طيار لقواعد القانون الدولي الإنساني أثناء النزاعات المسلحة⁽³⁾، حيث يوجب هذا القانون على الدول الالتزام باستخدام القوة في الحدود المسموح بها، ومن ثم في حالة انتهاك الدولة لهذه الحدود تتحمل المسؤولية، وتعويض الضرر، وهو يتقرر إذا توافر شرطي، الخطأ في حق الدولة أو الإسناد، وخرق التزام دولي وفق ما أشارت إليه لجنة القانون الدولي في المادة الثانية من مشروع المواد الخاصة بمسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دولياً⁽⁴⁾.

وكل ذلك ناتج عن الاستخدامات العسكرية للطائرات دون طيار باعتبارها أسلحة تهدف إلى القتل بما يشكل جريمة حرب، حيث إن القواعد الدولية لا تسمح بقتل الأعداء إلا في حالة وجود تهديد مباشر أو في حالات المواجهة⁽⁵⁾. وبتطبيق ذلك على الطائرات دون طيار قد يكون المتحكمون في تشغيلها غير موجودين في ساحة القتال، وهنا يتم التساؤل على من تقع المسؤولية؟ وهل يجوز استهداف المتحكمين في تشغيلها بموجب القانون الدولي الإنساني؟

(1) أحمد أبو الوفا، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض، 1441هـ-2020م، ص476.

(2) A/RES/56/83

(3) للمزيد حول قواعد القانون الدولي الإنساني والتي ينبغي ألا تتجاوزها الطائرات دون طيار، عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لأحكام القانون الدولي الإنساني، مرجع سابق، ص949-957؛ عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الحماية الدولية للأطفال أثناء النزاعات المسلحة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، مجلة مصر المعاصرة، مج110، ع534، 2019م، ص11-13.

(4) Mélanie De Groof, op. cit, p. 150.

(5) Jean-Louis Van de Wouwer. Op. cit, p. 132.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الأقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

غالباً ما يكون المتحكمون عن تشغيل هذه الطائرات بعيدين عن ساحة القتال حيث يديرون نظامها ويحددون هدفها وإطلاق الصواريخ عن بعد، وهؤلاء يعملون تحت قيادة مسؤولة، ومن ثم يكونون وقياداتهم عرضة للمساءلة عما يحدث بموجب القانون الدولي الإنساني، ولا يغير من طبيعة عملهم كونهم بعيدين عن ساحات القتال، ومن ثم لا يعفون من مسؤولياتهم التي تشمل الالتزام بمبدأي التمييز والتناسب واتخاذ كافة التدابير الاحترازية اللازمة عند الهجوم، ولا فرق بين المتحكمين في تشغيل الطائرات دون طيار وبين قائي الطائرات أو المقاتلات الأخرى من حيث التزامهم بالامتثال للقانون الدولي الإنساني، وبالتالي يجوز استهدافهم بموجب قواعد هذا القانون⁽¹⁾.

ووفقاً لما تقدم فإن قواعد القانون الدولي الإنساني تضع التزاماً دولياً بالتحقيق مع المسؤولين في القضايا التي يوجه فيها للأفراد المسؤولية عن ارتكاب جرائم الحرب ومعاقبتهم عند الاقتضاء، وكذلك إذا وجدت أسباب لاستقصاء ما إذ كانت قد وقعت انتهاكات لهذا القانون أثناء النزاعات المسلحة نتيجة لشن غارة بطائرة دون طيار لأشخاص كأهداف أو إلحاق ضرر غير متناسب بالمدنيين، تقتضي المساءلة إجراء تحقيق أولي، وتحديد الإصابات التي وقعت في صفوف المدنيين والكشف عنها⁽²⁾.

وتقع المسؤولية على المتحكم في الطائرات دون طيار إذا انتهكت الحماية المقررة للأشخاص الذين لا يشاركون في القتال، مثل المدنيين أو الطواقم الطبية أو العاملين في مجال الإغاثة، كما تقع المسؤولية حال انتهاك الحماية المقررة للأشخاص الذين لم يعودوا قادرين على القتال، مثل الجنود الجرحى أو الأسرى، فضلاً عن المسؤولية في حالة انتهاك حظر استهداف المدنيين حيث يعد استهدافهم جريمة حرب.

ومن ذلك تسأل الدولة عن أبرز انتهاكات القانون الدولي الإنساني وهي جرائم الحرب، والتي لم يتفق الفقهاء حول تعريف محدد لها، حيث انقسمت الآراء بشأنها حسب الأسلوب المتبع فمنهم من يتبع أسلوب التعريف العام لها من حيث وضع معايير عامة من خلالها يتم تحديد من تنطبق عليه أفعال جرائم الحرب، أو أسلوب التعريف الحصري الذي يعتمد على تحديد دقيق ومفصل للأفعال التي تعد جرائم حرب، أو أسلوب التعريف المختلط الذي يعتمد على تعريف عام ويلحق به تعداد على سبيل المثال بحيث يسمح لإدخال حالات أخرى لها نفس الطبيعة⁽³⁾.

(1) <https://www.icrc.org/ar/doc/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>, also, <https://www.icrc.org/ar/doc/assets/files/red-cross-crescent-movement/31st-international-conference/31-int-conference-ihl-challenges-report-11-5-1-2-ar.pdf>

(2) الوثيقة: A/68/382، سبق الإشارة إليها، بند 101؛ وانظر في هذا المعنى،

Noorman, Merel. op .cit, p. 818.

(3) للمزيد حول جرائم الحرب وتطورها التاريخي، أشرف عمران محمد زايد البركي، المسؤولية الجنائية والعقاب عن جرائم الحرب، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الفاتح، طرابلس، 2007م، ص 6 وما بعدها.

وهنا يحكمها المسؤولية الجنائية الفردية عن جرائم الحرب، وكذلك مسؤولية القادة والرؤساء، أو ما يعرف بأوامر أولينانز، كما ورد النص عليها في المادتين (86، 87) من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف 1977م، حيث يحكمه واجب القادة في تدريب الخاضعين لإمرتهم فيما يتعلق بقانون النزاعات المسلحة وواجبهم في منع الانتهاكات ووضع حد لها، كما يقع على الجنود واجب الامتثال للقانون الدولي الإنساني بما في ذلك المسؤولية عن الجرائم ضد الإنسانية، والعدوان، والتي يسأل عنها المتحكمون في هذه الطائرات، والذين يخضعون للتحقيقات، والمحاكمة والتعويض، وتوقيع العقوبات عن الجرائم المرتكبة⁽¹⁾.

ويحكم هذه المسؤولية مبدأ الاختصاص العالمي فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة بالمخالفة لاتفاقيات جنيف الأربع لعام 1949م، وكذلك البروتوكول الإضافي الأول لها 1977م الذي نص في مادته (85) من أن الجرائم الخطيرة المذكورة تتضمن جرائم حرب، كما أن الاتفاقيات الأربع فرضت على الدول الموقعة ضرورة أخذ كافة التدابير الضرورية من أجل تحديد العقوبة المناسبة لغرض تطبيقها على هذه الجرائم أو إعطاؤها الأوامر بارتكابها، كما يقع على عاتق الدول الموقعة التزاماً بملاحقة المتهمين بارتكاب هذه الجرائم بصرف النظر عن جنسيتهم ما لم تكن تمت محاكمته من قبل طرف آخر موقع على هذه الاتفاقيات، وقد تم فرض الاختصاص العالمي في اتفاقية نيويورك الموقعة في الرابع من ديسمبر 1989م بشأن إدانة توظيف واستعمال وتمويل المرتزقة⁽²⁾.

كما يعد مبدأ الاختصاص القضائي العالمي أحد الأدوات الرئيسية لضمان منع الانتهاكات الخطيرة للقانون الدولي الإنساني وتجريم مرتكبيها وقمعها، وهو ما توجه به اللجنة الدولية للصليب الأحمر اهتمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، حيث ينص نظام المخالفات الجسيمة في اتفاقيات جنيف الأربع والوارد بشكل موسع في البروتوكول الإضافي الأول لعام 1977م، على أن الدول الأطراف ملزمة بالبحث عن الأشخاص الذين يدعى ارتكابهم، أو إصدارهم أوامر بارتكاب، انتهاكات لاتفاقيات جنيف الأربع وبروتوكولها الأول، والتي تعتبر مخالفات جسيمة، وبمحاكمة هؤلاء الأشخاص، بصرف النظر عن جنسيتهم، أمام محاكمها، أو تسليمهم إلى دولة طرف معنية أخرى كي تحاكمهم، وهذا الأمر يتطلب التنفيذ الفعال لهذه الالتزامات، وأن توسع كل دولة طرف نطاق الاختصاص القضائي العالمي ليشمل

(1) انظر، الوثيقة: A/68/382، سبق الإشارة إليها، ص30 وما بعدها؛ أشرف عمران محمد زايد البركي، المرجع السابق، ص4؛ 52 ص142 وما بعدها.

(2) كمال التواتي أبو شاح، فاعلية الاختصاص العالمي، مجلة العلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون بالخمسة، جامعة المرقب، ليبيا ع2، 2017م، ص108، 109؛ وللمزيد حول مبدأ الاختصاص العالمي وتطبيقاته، انظر، فوضيل هيصام، المسؤولية الجنائية عن جرائم الحرب الإسرائيلية في ضوء مبدأ الاختصاص الجنائي العالمي، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ع22، 2015م، ص68، 69؛ وانظر أيضاً، عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الاستغلال الجنسي للأطفال عبر الانترنت في ضوء موثيق حقوق الإنسان وقواعد القانون الدولي الجنائي، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسبوط، كلية الحقوق، ع41، ج1، ديسمبر 2017م، ص357، 358.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

قائمة المخالفات الجسيمة المدرجة في تشريعاتها الوطنية مع تحملها مسؤولية التحقيق ومحاكمة الأشخاص الذين يدعى ارتكابهم انتهاكات جسيمة للقانون الدولي الإنساني، والموجودين على إقليمها أو في أماكن خاضعة لولايتها القضائية⁽¹⁾. وفي جميع الحالات ينبغي إخضاع المسؤولية الدولية عن انتهاكات الطائرات دون طيار إلى القواعد التي تنظم سير العمليات العسكرية والتي أهمها⁽²⁾:

- 1- تحريم أساليب القتال التي تسبب أضراراً غير مبررة بالمقاتلين.
 - 2- عدم اتباع طريقة الأعمال الانتقامية.
 - 3- أن حق طرفي النزاع في الإضرار بالآخر ليس مطلقاً.
 - 4- عدم الهجوم على المدنيين.
 - 5- التمييز بين المدنيين والعسكريين.
 - 6- التمييز بين الأهداف المدنية والأهداف العسكرية.
 - 7- اتباع المعاملة الإنسانية.
 - 8- حظر الأمر بعدم إبقاء أحد على قيد الحياة.
 - 9- إجلاء الأشخاص المحتجزين من مناطق القتال.
- فإذا خالفت أو انتهكت الطائرات دون طيار إحدى هذه القواعد فإنها تتقرر بشأنها المسؤولية الدولية، وبذلك فإن المسؤولين عن هذه الانتهاكات تطبق بشأنهم أيضاً عدة قواعد أهمها⁽³⁾:

- 1- عدم قابلية جرائم الحرب للتقادم.
- 2- التعاون الدولي من أجل البحث والقبض وتسليم ومعاينة مرتكبي هذه الجرائم.
- 3- المسؤولية الفردية لمرتكبي تلك الجرائم.
- 4- مبدأ قمع الانتهاكات الجسمية التي تقع بالمخالفة لتلك القواعد.

(1) الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الحادية والسبعون، اللجنة السادسة، كلمة اللجنة الدولية للصليب الأحمر، أكتوبر 2016، بعنوان، نطاق مبدأ الولاية القضائية العالمية وتطبيقه: الجمعية العامة للأمم المتحدة-كلمة اللجنة الدولية للصليب الأحمر،

<https://www.icrc.org/ar/document/ntq-mbd-lwly-lqdy-llmy-wttbyqh-ljmy-lm-llmm-lmthd-klm-lljn-ldwly-llslyb-lhmr>

(2) أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي العام، مرجع سابق، 452-454.

(3) المرجع السابق، ص 454-455؛ وللمزيد من التفاصيل ذات المرجع، ص 468-470.

والهدف من تقرير هذه المسؤولية هو ملاحقة ومعاقبة من يرتكبون مثل هذه الجرائم حتى لا يظلوا دون عقاب، والآخر هو ردع من تسول له نفسه ارتكاب مثل هذه الجرائم في المستقبل⁽¹⁾، وبطبيعة الحال ينطبق ذلك على ما يرتكب بواسطة الطائرات دون طيار.

ويمكن القول أن الآثار المترتبة على استخدام الطائرات المسلحة دون طيار تقع ضمن اختصاص مجلس حقوق الإنسان، وأن الإطار القانوني الحالي كاف وواضح مع تطبيق القانون الدولي لحقوق الإنسان في جميع الأوقات، وأن هذه الطائرات المسلحة دون طيار لا تستخدم دائماً في سياق النزاعات المسلحة، كما يعتبر القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الداخلي المصدرين الرئيسيين للقانون الواجب التطبيق على استخدام هذه الطائرات، وعندما ترقى الحالة إلى مستوى النزاع المسلح، يظل القانون الدولي لحقوق الإنسان واجب التطبيق ويُفسر الحق في الحياة من منظور القانون الدولي الإنساني، كما أن الممارسات الحالية في استخدام الطائرات دون طيار تثير مسائل خطيرة تتعلق بالامتثال للقانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان، ويجب احترام الحق في الحياة بمكونيه-الحق في عدم التعرض للحرمان التعسفي من الحياة، والمساءلة عن انتهاك هذا الحق-وأن انتهاك أي مكون منهما هو انتهاك للحق في الحياة نفسه⁽²⁾.

(1) أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 470.

(2) A/HRC/28/38 الوثيقة،

المبحث الخامس

دور الطائرات دون طيار في الحرب الإسرائيلية على غزة

كان للطائرات دون طيار دوراً فاعلاً في الحرب الإسرائيلية على غزة بعد أحداث حي الشيخ جراح بالقدس الشرقية ومحاولة قوات الاحتلال قمع التظاهرات في الحي، وذلك بعد إدعاء الجمعيات اليهودية ملكية أراضيهم ومن ثم طردهم بأحكام قضائية من محاكم الاحتلال، وهو ما سعد من النزاع بين الطرفين، ودخول كتائب القسام الجناح العسكري لحركة حماس في صدام المواجهة بعد نداءات أبناء الحي المتكررة للتدخل، وهو ما ردت عليه قوات الاحتلال ببدء الحرب على القطاع والتي استخدم فيها كلا الطرفين الطائرات دون طيار مما عجل بإنهاء هذه الحرب خشية زيادة الخسائر نتيجة تعطل حركة الحياة داخل الكيان الصهيوني، وهو ما يستدعي التعرض لحي الشيخ جراح بالتعريف، ودور الطائرات دون طيار في الحرب على غزة، وذلك على النحو التالي:

أولاً: -التعريف بحي الشيخ جراح وأهميته:

يقع حي الشيخ جراح على بعد 2-3 كم شمالي البلدة القديمة⁽¹⁾ في مدينة القدس بالقرب من باب العمود، وتعود تسميته نسبة إلى الأمير حسام الدين بن شرف الدين عيسى الجراحي، طبيب القائد الإسلامي صلاح الدين الأيوبي، والذي سمي الحي باسمه.

واكتسب الحي أهميته من موقعه الجغرافي إذ يربط البلدة القديمة عبر شارع صلاح الدين وطريق نابلس المركزيين بالأحياء الشمالية للمدينة (شعفاط وبيت حنينا)، ومنهما إلى مدينة رام الله وشمال الضفة الغربية، وهي ملاصقة لحدود الرابع من يونيو، وبذلك يكتسب أهميتها الإستراتيجية في نظر الاحتلال، كما أن القرية ملاصقة لما بات يعرف بـ"خط الهدنة" الذي تم ترسيمه عام 1949م، وهو الخط الأخضر الفاصل بين شطري المدينة الشرقي والغربي، ولشطب الخط الأخضر الفاصل بين شطري المدينة بالكامل، أقامت سلطات الاحتلال ثلاث فنادق تابعة لها. كما أنه يضم عدداً كبيراً من المؤسسات الوطنية والدولية التي يعتمد معظم الشعب الفلسطيني على كثير منها، ليس في القدس فحسب، بل في سائر الأراضي الفلسطينية⁽²⁾، ومن أهم هذه المؤسسات، قنصليات كل من السويد، وتركيا، وبلجيكا، وإيطاليا، وإسبانيا، وبريطانيا، وفرنسا، كما كان يضم، حتى يونيو 1967م قنصليات كل مصر، والعراق، ولبنان، والسعودية، وسوريا، كما يوجد بالحي مبنى مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية

(1) تعد البلدة القديمة أحد المعالم التاريخية المقدسية، وتبلغ مساحتها ضمن الأسوار قرابة 2كم²، وتمتاز بمعالمها من المساجد، والمآذن، والمدارس، والكنائس، فضلاً عن الحارات والأحياء التاريخية القديمة.

(2) نظمي الجعبة، حي الشيخ جراح ومعركة البقاء، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 127 - صيف 2021م، ص35.

(OCHA)، ومكاتب منظمة الصحة العالمية، ومكاتب ممثلية الاتحاد الأوروبي، ومبنى جمعية الشابات المسيحيات، ومباني الصليب الأحمر الدولي، ومكاتب مؤسسة فريدريك إيبيرت-Friedrich-Ebert-Stiftung، ومؤسسة فريدريك ناومنFriedrich-Naumann-Stiftung، ومؤسسة التعاون البلجيكي، وكذلك المقر المركزي لوكالة الأمم المتحدة لإغاثة وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين في الشرق الأدنى (الأونروا)⁽¹⁾.

وقد بدأت الأزمة الأخيرة من باب العامود في القدس منتصف أبريل 2021م، وانتقلت إلى حي الشيخ جراح ثم إلى المسجد الأقصى، ثم إلى قطاع غزة حيث وصلت إلى سائر الأراضي الفلسطينية لتشمل فلسطيني 1948م والضفة الغربية، واستمرت الأزمة مدة أسبوعين، وصعد من حدتها نداءات الاستغاثة التي وجهها المتظاهرين في المسجد الأقصى بتدخل المقاومة بغزة حيث هتفت باسم محمد الضيف-فائد أركان كتائب القسام، الأمر الذي دفع قيادة المقاومة أمام تكرار استفزازات سلطات الاحتلال إلى إنذاره بالكف عن اعتداءاته على المصلين في الأقصى ورفع يده عن حي الشيخ جراح، محددة لذلك الساعة السادسة من مساء يوم التاسع من مايو 2021م، وهو ما لم يجد تجاوباً من سلطات الاحتلال، وبذلك جاء الرد من المقاومة باستهداف مواقع الاحتلال في القدس بالصواريخ الموجهة لردعها عن التمادي في اعتداءاته على القدس، وهي المرة الأولى التي تربط فيها المقاومة بغزة فعلها العسكري بالقدس، في عملية تأكيد أن محاولات عزلها عن باقي الوطن لم تفلح بعد حصارها الذي امتد لخمس عشرة سنة، وهو ما ردت عليه قوات الاحتلال بالعدوان على غزة مستخدمة كافة أنواع الأسلحة الفتاكة⁽²⁾.

وتعود مشكلات عائلات حي الشيخ جراح الـ 28 إلى عام 1948م الذي تشرذ فيه عدد كبير من الفلسطينيين ومن بينهم تلك العائلات، حيث تم تهجير هذه العائلات وغيرها من القرى المحيطة بالقدس، وكذلك من القدس الغربية التي استولى عليها اليهود بالكامل، وقد لجأت إلى القدس الشرقية وأقامت الخيام وسكنت فيها، وتم اعتبارها لاجئة ومنحها بطاقة لاجئ، أو ما كان يطلق عليه (بطاقة التموين)، والتي كانت تصدرها وكالة الأمم المتحدة لغوث اللاجئين الفلسطينيين وتشغيلهم (الأونروا).

وفي عام 1950م أصدر الكيان الصهيوني قانون ملكية الغائبين وهو قانون غير شرعي ويتنافى مع القانون الدولي حيث جرد الفلسطينيين من أملاكهم ونقل ملكيتها إلى الكيان، وفي ظل عدم السماح للفلسطينيين بحق العودة أعتبر هذا القانون بمثابة سرقة بالجملة كما يراه البعض، وهو يحقق غرضين من وجهة نظر سلطات الاحتلال، الأول ضمان عدم عودة اللاجئين الفلسطينيين أو محاولة المطالبة بملكاتهم المسروقة في فلسطين، والثاني منح الكيان غطاءً

⁽¹⁾ المرجع السابق، ص 41، 42؛ وللمزيد حول المؤسسات الوطنية والدولية، والآثار التاريخية التي تعود للعصور القديمة والحديثة بالحي، انظر،

Jubeh, Nazmi. "Shaykh Jarrah A Struggle for Survival." *Jerusalem Quarterly*, no. 86, Summer 2021, pp. 129-130.

⁽²⁾ أديب زيادة، "المتغير الأمريكي في ظلال معركة سيف القدس: تغير في المواقف أم انزياح في المشهد." مجلة دراسات شرق أوسطية: مركز دراسات الشرق الأوسط، ص 96،

2021م، ص 73.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الأقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

قانونياً لمصادرة أراضيهم ومنازلهم بشكل دائم⁽¹⁾، ونظراً لتعارضه مع قواعد القانون الدولي فإن هذا القانون لا يسقط حقهم في العودة واسترداد أراضيهم وممتلكاتهم التي استولى عليها الكيان دون وجه حق.

وفي عام 1967م، تم احتلال الجزء الشرقي من مدينة القدس، بالإضافة إلى الضفة الغربية، وتطبيق قانونه المدني عليها، وهو ما استدعى صدور قرار مجلس الأمن رقم (252) في مايو 1968م برفض هذا القانون وما يترتب عليه من آثار معتبراً القدس أرضاً محتلة لا يجوز عمل أي إجراءات إدارية أو تشريعية بما فيها جميع الأعمال التي قام بها الكيان من مصادرة الأراضي والأماكن التي من شأنها أن تؤدي إلى تغيير الوضع القانوني للقدس، فضلاً عن إصدارها عام 1980م قانون أساس الذي زعمت بمقتضاه أن القدس عاصمة له، وهو ما رد عليه مجلس الأمن بقراره رقم (478) بعدم شرعية هذا القانون وتوجيه الدعوة للدول التي أقامت بعثات دبلوماسية بسحبها من القدس باعتبارها مدينة محتلة تخضع لقانون الاحتلال واتفاقات جنيف⁽²⁾.

وفي عام 1970م أصدر الكيان تشريعاً جديداً للشؤون القانونية والإدارية، نص على أن اليهود الذين فقدوا ممتلكاتهم في القدس الشرقية عام 1948م يمكنهم استردادها إلى ملكيتهم، وفي المقابل كان الفلسطينيون يملكون 30% من عقارات القدس الغربية، لكن هذا التشريع لا يسري عليهم، كما أصدر قانون مصادرة الأراضي للمصلحة العامة، وقانون تنظيم البناء، وغيره مما يدعم به سياسة الاستعمار، ومن إجمالي ذلك فقد ساهمت هذه القوانين إلى مصادرة نحو 87% من مساحة القدس لخدمة المشروع الاستعماري الذي يسعى إلى جعل عدد اليهود يصل إلى نحو 88% من سكان المدينة الموسعة⁽³⁾، حيث أثبت الكيان الصهيوني أن القدس ليست موحدة وأنها تنفذ نظامان قانونيان مختلفان، أحدهما مصمم لليهود ومصالحهم، والآخر مصمم للسيطرة على الفلسطينيين واجتثاث جذورهم، وليس أدل على ذلك ما ينفذ بحى الشيخ جراح⁽⁴⁾.

كما قامت سلطات الاحتلال في نوفمبر 2008م بالطرد القسري لأولى الأسر الفلسطينية من الحي، وهي أسرة الغاوي، وقيامها باحلال اليهود مكانها، والتي كانت تقييم بالحي منذ خمسينيات القرن الماضي.

(1) Baroud, Ramzy. "The Nakba of Sheikh Jarrah: How Israel Uses 'The Law' to Ethnically Cleanse East Jerusalem." *Washington Report on Middle East Affairs*, vol. 40, no. 3, May 2021, pp. 22–23, also, Kunzl, Kelly. "Fear and Fury in Sheikh Jarrah." *Electronic Intifada*, 5/12/2021.

(2) أديب زيادة، "مرجع سابق، ص 74، 75؛ وللمزيد حول قرارات الأمم المتحدة بشأن القدس سواء الصادرة عن مجلس الأمن أو الجمعية العامة، انظر، عبدالقادر محمود محمد الأقرع، مدى مشروعية القرار الأمريكي بالاعتراف بالقدس عاصمة لإسرائيل في ضوء أحكام القانون الدولي، *مجلة مصر المعاصرة*، مج 110، ع 533، 2019م، ص 23–29، وللمزيد من الإجراءات التي اتخذتها سلطات الاحتلال وتحويل العديد من المباني بالحي إلى مباني حكومية ومنها مبنى وزارة الداخلية كخطوة نحو الاستعمار المبكر في الحي بمجرد احتلاله عام 1967م،

Jubeh, Nazmi. op. cit, pp. 135-137.

(3) أديب زيادة، مرجع سابق، ص 75، 76؛ وانظر،

Baroud, Ramzy. op. cit, pp. 6–7.

(4) Jubeh, Nazmi. op. cit, p. 144, also, Kunzl, Kelly. op. cit.

وفي عام 2021م أمهلت المحكمة الإسرائيلية العليا أربعة عائلات فلسطينية مهددة بالإخلاء من حي الشيخ جراح عدة أيام من أجل التوصل إلى اتفاق مع الشركة الاستعمارية بشأن ملكية الأراضي المقامة عليها منازلهم، وذلك في إطار تسوية غير عادلة مع المستعمرين بشأن إيجاد آلية لدفع بدل إيجار لهم بأثر رجعي، ومواصلة دفع الإيجار إلى أن يتوفى رب المنزل الفلسطيني، بحيث لا ينتقل الإيجار المحمي لأولاده، وهو ما رفضته هذه العائلات باعتبار أن ذلك يعد اعترافاً منها بملكية المستعمرين للأراضي، وأنه لا مانع لديها من إيداع مبالغ بدل الإيجار في صندوق خاص تابع للمحكمة إلى أن يتم البت في قرار ملكية الأرض، مع مناشدتها للحكومة الأردنية ووكالة غوث اللاجئين من أجل الضغط على سلطات الاحتلال بمنع إخلائهم من المنازل التي أسكنتهم فيها السلطات الأردنية في خمسينيات القرن الماضي⁽¹⁾، وبذلك يتبين مدى الممارسة التمييزية من قبل سلطات الاحتلال ومواصلته لانتهاكاته استناداً أيديولوجية سياسية وليست قانونية، تقع ضمن إجراءات الفصل العنصري والتطهير العرقي⁽²⁾، وهو ما أكدته منظمة هيومن رايتس ووتش من معاملة الفلسطينيين في القدس الشرقية وغزة وغيرها هو فصل عنصري، وتعد جريمة معترف بها دولياً يمارسه الكيان باستخدام أجهزته القضائية لحرمان الفلسطينيين من حقهم في منازلهم وممتلكاتهم⁽³⁾.

ثانياً: -الحرب الإسرائيلية على غزة في العاشر من مايو 2021م ودور الطائرات دون طيار خلالها:

أثارت قضية ترحيل عائلات حي الشيخ جراح، وسعي الجمعيات اليهودية الاستعمارية إلى استصدار حكم قضائي بإخلاء البيوت من ساكنيها، صدى كبير، إذ تحولت من معركة ساحاتها القضاء إلى معركة ساحاتها الشوارع والحارات، ومن احتجاجات إلى مواجهات دامية، حتى صار حي الشيخ الجراح رمزاً جديداً من رموز القضية الفلسطينية، وهو ما اعتبره البعض أنه منذ نكبة 1948م لم تكن هناك هبة فلسطينية مسبوقة بهذا الأداء وهذه القوة التي أحدثتها معركة سيف القدس بعد أحداث الحي⁽⁴⁾.

واستمرت هذه الحرب أحد عشر يوماً (10-21 مايو 2021م)، وقد أظهرت بعداً جديداً وغير مسبوق من التطورات والتحول الاستراتيجي في الأعمال العسكرية للجناح العسكري لحركة حماس في تدعيم الجانب الفلسطيني ضد

(1) محكمة إسرائيلية تمهل عائلات بحي الشيخ جراح بالقدس حتى الخميس للتوصل لاتفاق مع المستوطنين، 2021/5/2م، الجزيرة، <https://www.aljazeera.net/news/politics/2021/5/2>

(2) للمزيد حول مسألة هل المشكلة قانونية وحلها القانوني، انظر، نظمي الجعبة، مرجع سابق، ص52 وما بعدها.

(3) Asmar, Marwan. "The International Transformation of Public and Diplomatic Opinion towards Israel Following the Fourth War on Gaza." *Middle East Studies Journal (MESJ)*, vol. 25, no. 96, Summer 2021, p. 209.

تنظيم استعمارية جماعات الأحداث 4/13 – 2021/6/5م من وقت إعلان لأبرز الزماني⁽⁴⁾ أديب زيادة، مرجع سابق، ص74، وللمزيد حول التسلسل مدينة في الإسرائيليين مئات القدس " حتى الخامس من يونيو وتظاهر يوم" يسمى ما بمناسبة، (مايو 10 (رمضان 28 يوم الأقصى للمسجد اقتحام أوسع المقاومة قال إن التي الأهداف عن السنوار يحيى غزة في حماس -الإسلامية المقاومة حركة رئيس تصريحات جديدة، و حكومة لتشكيل دعماً القدس، الحرب، أنظر في تسلسل هذه الأحداث، عصام هذه لنتائج بها التي سنقوم الاستثمار وأشكال والأولويات النتائج وعن الأخيرة، الحرب خلال حقيقتها مجلة دراسات شرق أوسطية: مركز دراسات الشرق الأوسط مج25، ع96، 2021م. "عبيادات،" أحداث الشيخ جراح والأقصى والمواجهة العسكرية . 135 – 153 :

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الأقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

الكيان الصهيوني، كما أظهرت صمود الجانب الفلسطيني ضد الاعتداءات التي شنها الكيان أعوام 2008م، 2012م، 2014م، وأن ما تتميز به الحرب الأخيرة-سيف القدس- هو انتقال أصدائها إلى داخل الكيان حيث ناشد رئيس سلطات الاحتلال المنتهية ولايته رؤوفين ريفلين على تويت، الجاليات العربية واليهودية بالهدوء وتحذيره من وقوع حرب أهلية لا معنى لها، وهو ما لم يرى داخل الكيان منذ عقود، فضلاً عن وصول صواريخ القطاع إلى داخل الكيان بمدنه الرئيسية والتي أصبحت حقيقة مشاهدة للعيان، حيث تم إطلاق أكثر من 4000 صاروخ من المقاومة على المدن والمطارات وخطوط الأنابيب والقواعد العسكرية له رداً على عدوانه على المسجد الأقصى وما تقوم به تجاه أبناء حي الشيخ الجراح والقصف العسكري على غزة، فمنذ الساعات الأربع والعشرين الأولى من يوم 10 مايو تم إطلاق 470 صاروخاً، مع إطلاق 132 صاروخاً على تل أبيب وحدها، وهو ما أدى إلى اضطرار سلطات الكيان إلى إغلاق مطار بن غوريون الدولي بتل أبيب في الحادي عشر من مايو، وأظهر الخلل في نظام القبة الحديدية الذي تتباهى به، وذلك نتيجة عدم استطاعته التصدي لصواريخ المقاومة، وهو ما تم بسببه توجيه الاتهام لرئيس وزراء الكيان آنذاك بنيامين نتنياهو ببده النزاع وقرار الإخلاء غير القانوني لأبناء الحي من منازلهم⁽¹⁾، وما زاد الأمر تعقيداً للكيان الصهيوني استهدافه المتعمد للمباني السكنية المدنية ومقار وكالات الأنباء، وهو الأمر الذي لم تر معه القادة بحركة الجهاد الإسلامي سوى خيار الرد بالمثل⁽²⁾، ولم يجد الكيان بد سوى قبول الوساطة المصرية ووقف إطلاق النار، وبالرغم من ذلك ظلت الأوضاع متوترة في ظل مسيرات آلاف القوميين الإسرائيليين اليمينيين عبر القدس الشرقية، والتي أعقبها إطلاق بالونات متفجرة من غزة تسببت في حرائق متعددة في جنوب الكيان، وهو ما أدى إلى غارات جوية على القطاع، وهو ما أوجد تحدياً كبيراً أمام رئيس الوزراء نفتالي بينيت الذي وصل إلى السلطة بعد الإطاحة ببنيامين نتنياهو من أجل الالتزام بوقف إطلاق النار⁽³⁾.

وقد كان من نتائج هذه الحرب استشهاد نحو 260 فلسطينياً في الفترة من 10 مايو 2021م إلى 21 من ذات الشهر، وقيام الحركة بالرد بإطلاق الصواريخ من القطاع غزة والذي أدى إلى مقتل 13 جندي من قوات الاحتلال⁽⁴⁾. وقد نفذ الكيان الصهيوني خلال هذه الحرب والتي أطلق عليها اسم عملية حارس الأسوار نفذ نحو 6 آلاف ساعة تشغيل لطائرات دون طيار، وهو أكثر من أي وقت مضى، حيث نفذ ما معدله 24 طائرة دون طيار في وقت واحد طوال فترة الحرب، وقد قامت هذه الطائرات بعمليات استطلاعية وضربات بالتنسيق مع مروحيات ومقاتلات، كما

(1) Asmar, Marwan. op. cit, pp. 206, 207.

(2) "In Gaza, More Bloodshed Appears Inevitable." *Stratfor Analysis*, May 2021, p. 22.

(3) Ray, Siladitya. "Tensions Flare As Palestinians And Israeli Settlers Clash In Jerusalem Neighborhood." *Forbes.Com*, June 2021.

(4) Asmar, Marwan. op. cit, p. 208.

تم نشر أسراب من الطائرات دون طيار الصغيرة⁽¹⁾، وهو ما دعا الفصائل الفلسطينية إلى تحذير المواطنين من الصعود لأسطح المنازل والتواجد في المناطق المفتوحة، خشية إصابتهم أثناء سقوط الطائرات أو الأعيرة النارية⁽²⁾، كما كشفت صحيفة ידיعوت أحرونوت عن استخدام جيش الاحتلال لأول مرة طائرات استطلاع بدون طيار متطورة خلال هذه العملية على قطاع غزة، ونوهت الصحيفة إلى أن تلك الطائرات دخلت الخدمة من جديد، وهي من طراز Sky Racing، من الطبقة الوسطى، والتي صنعت من قبل شركة "البيت" للصناعات العسكرية، وأن هذه الطائرات يتم تشغيلها من قبل فرقة تدريب عليها لمدة عام كامل، ويتم تشغيلها من البر والبحر⁽³⁾.

كما تعد المرة الأولى التي استخدم فيها الكيان للطائرات دون طيار في حربه على غزة عام 2021م عن طريق السرب، وهو عبارة عن كيان شبكي واحد يطير بنفسه باستخدام الذكاء الاصطناعي، ويمكن أن تغطي مساحة واسعة وتستمر في العمل حتى لو فقدت العديد من الوحدات، وتتطلب فقط مشغل بشري واحد لتوجيهها نحو الأهداف⁽⁴⁾. وتعد هذه الطائرات من أكثر أنواع الأسلحة خطورة حيث تشير بعض الدراسات إلى أنها من أكثر الأسلحة انتشاراً وخطورة إذ تعد الأكثر من بين الأسلحة الناجم عنها بتر الأطراف مقارنة بالاصابات التي تسببها الأسلحة المتفجرة الأخرى في قطاع غزة⁽⁵⁾.

وبالمقابل تزداد أهمية الطائرات دون طيار الفلسطينية، والتي تخشاه قوات الاحتلال بالرغم من عدم إمكانية مقارنتها بأسلحة الكيان المتطورة، حيث تعمل قوات الاحتلال على استهداف مواقع إنتاج وتدريب هذه الطائرات لخطورتها عليها من منطلق استطاعة طائرات المقاومة القيام بأمر معقدة حتى في مجال المخابرات، وأن قوات الاحتلال بحاجة إلى وسائل مواجهة تكون فاعلة للتصدي لها في ظل ما تمثله من تهديدات لأمنها واستقرارها، وفي المقابل تشكل طائرات الاحتلال تهديداً للفصائل والشعب الفلسطيني لما تقوم به على نطاق واسع من تنفيذ الاغتيالات والتفجيرات⁽⁶⁾، حيث أعلنت مصادر صحية فلسطينية في قطاع غزة، ارتفاع عدد القتلى إلى 35 شخصاً في غارات جوية على مدينة غزة،

(1) "بلو غارديان"... إسرائيل تختتم أول تدريب عسكري دولي لمشغلي الطائرات المسيّرة، جريدة النهار، 2021/7/22م،

[https://www.annahar.com/arabic/section/10-](https://www.annahar.com/arabic/section/10-%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A7%D8%AA/22072021043237882)

<https://www.alkhaleej.ae/2021-06-05>، 2021/6/5م، صحيفة الخليج،

(2) «مسيّرات» إسرائيلية تجتاح غزة.. وبنيت يهدد بالحرب، صحيفة الخليج، 2021/6/5م،

(3) ما هي الطائرة المسيّرة التي استخدمها جيش الاحتلال خلال الحرب الأخيرة بغزة؟، دنيا الوطن،

<https://www.alwatanvoice.com/arabic/news/2021/07/31/1425648.html>

(4) Frantzman, Seth J. "Israel-Hamas War Showcased Iran's Rocket Threat." *Bloomberg Opinion*, 5/22/2021.

(5) Heslein-Lossius, Hanne, et al. "Traumatic Amputations Caused by Drone Attacks in the Local Population in Gaza: A Retrospective Cross-Sectional Study." *The Lancet Planetary Health*, vol. 3, no. 1, Jan. 2019, pp. e40–e47.

(6) <https://al-ain.com/article/drones-weapons-palestinian-israeli> الطائرات المسيّرة.. أحدث أسلحة المواجهة الفلسطينية الإسرائيلية، 2019/11/24م، العين الاخبارية، " (6) ايمان أحمد ،

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة

د. عبد القادر محمود الاقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

أشرف عليها وزير دفاع الاحتلال "بيني غانتس"، في ليلة واحدة شهدت مشاركة أكثر من 200 طائرة حربية في الهجمات⁽¹⁾.

ويعود تصنيع أول طائرة دون طيار انتحارية للكيان الصهيوني إلى سنة 2008م (هاريي)، والتي تم تطويرها وتحديثها سنة 2015م تحت مسمى (هاروب)، وهي من تصميم شركة (يسرائيل إيركرافت إندستريز) وإنتاج شركة الصناعات الجوية التابعة لسلاح جو الاحتلال، وتزن نحو 135 كجم، ومزودة برأس يحمل 23 كجم من المواد المتفجرة، وتعمل بواسطة منظومة رادار متطورة، ترصد هدفها وتصيبه بالسقوط المباشر والانفجار فوقه وتدميره، كما أنها قادرة على الطيران ست ساعات في الجو وبمسافة 100 كم، وسعرها يصل إلى مليون دولار⁽²⁾.

وقد ساعدت المحكمة العليا للكيان على استخدام تلك الطائرات، إذ زعمت في عام 2006م أن الكيان متورط في نزاع مسلح مع منظمات إرهابية، وبناء عليه فإن القوانين المنظمة لاستخدام القوة المسلحة تنطبق بما يسمح من قيامها بعمليات القتل المستهدف، وأن هناك شروطاً يتم تقييمها بشكل فردي، من حيث الحاجة إلى أدلة موثوقة، وعدم وجود مسارات عمل بديلة لحماية الأمن القومي، وتوافر الحد الأدنى من الأضرار الجانبية، وإجراء تحقيق شامل بعد الهجوم⁽³⁾، وقد عمل الكيان منذ انسحابه من غزة عام 2005م على السعي نحو استبدال السيطرة البرية بالمراقبة الجوية على القطاع عن طريق الطائرات دون طيار⁽⁴⁾.

وفي المقابل استخدمت كتائب القسام-الجناح العسكري لحركة حماس- طائرة أبابيل 1، وهي طائرة دون طيار للرد على استخدام قوات الاحتلال لطائراته دون طيار، وذلك في حرب "العصف المأكول" عام 2014م، حيث حلقت فوق وزارة الحرب في تل أبيب، والتقطت صوراً حيوية حسبما أشارت كتائب القسام في بث عدة مقاطع تظهر طائراتها الهجومية، والتي تحمل على ظهرها صواريخ قتالية صغيرة قادرة على إصابة أهداف محددة عن بعد، وهو ما دفع قوات الاحتلال إلى القول بأن "حماس صارت تمتلك القدرة على تصنيع هذه الطائرات قبل أن يمتلكها أي من الدول العربية، كما استخدمت هذه الطائرات في هجماتها ضد منصة للبتروكيماويات قبالة ساحل غزة، كما استهدفت بها تجمعات للجند في موقع كيسوفيم العسكري، وهو ما يشير إلى عظم استخدام الطائرات دون طيار الفلسطينية وتهديدها للاحتلال، وما تمثله من قوة في ترسانة المقاومة، حيث كشفت كتائب القسام عن جيل جديد من الطائرات دون طيار خلال عملية

(1) بأكثر من 200 طائرة حربية.. إسرائيل تقتل 35 فلسطينياً في غزة، 2021/5/16م، قناة عربية سكاى نيوز، <https://www.skynewsarabia.com/middle-east/1437630>

(2) إسرائيل تعترف باستخدام طائرات انتحارية في الحرب على غزة، 1443/2/15هـ - 2021/9/22م، جريدة الشرق الأوسط، <https://aawsat.com/home/article/3203901>

(3) Theussen, Amelie. "International Law Is Dead, Long Live International Law: The State Practice of Drone Strikes." *International Politics*, 2021, p. 12.

(4) Archambault, Emil, and Yannick Veilleux-Lepage. "Drone Imagery in Islamic State Propaganda: Flying like a State." *International Affairs*, vol. 96, no. 4, July 2020, p. 962.

"سيف القدس"، وقالت الكتائب في بيانها إن طائرة "الزوري" محلية الصنع نفذت طلعات رصد واستطلاع لأهداف ومواقع للاحتلال.

ويعود الظهور الأول لطائرة أباييل لعام 2014م، إذ مثل إعلان هذه الطائرة عن تحويل مخاوف الاحتلال إلى واقع، ومن ثم ترصدت قادة وحدة الطائرات دون طيار بكتائب القسام، حيث استهدفت أهم قاداتها "الزوري" بتونس في الخامس عشر من ديسمبر 2016م، والتي وجهت الحركة أصابع الاتهام في استشهاده إلى سلطات الاحتلال⁽¹⁾. وتعود أهمية الطائرات دون طيار الفلسطينية إلى أن الدول التي تنتجها وتصنعها قليلة بالمنطقة (تركيا والكيان الصهيوني)، وأن دخول المقاومة الفلسطينية على خط الانتاج والتصنيع يمثل تحول جذري في ميزان الصراع، وخاصة في ظل تطور طائرات المقاومة وعدم اقتصارها على الرصد وتحديد الأهداف بل قيام طائرات شهاب بالقتال المباشر وإصابة الهدف⁽²⁾.

ومن كل ما سبق تتضح أهمية الطائرات دون طيار الفلسطينية في تعجيل إنهاء الحرب على غزة لما قد تسببه من أضرار بالغة بالكيان الصهيوني، وذلك بعد أحداث حي الشيخ جراح الفلسطيني بمدينة القدس عام 2021م.

(1) "Hamis Accuses Israel of Killing Drone Program Head." *Philippines News Agency*, 18 Dec. 2016, also, Archambault, Emil, and Yannick Veilleux-Lepage. op. cit, p. 960.

(2) أول طائرة عربية تُحلق فوق وزارة الدفاع الإسرائيلية.. ماذا تعرف عن طائرات القسام المُسيّرة؟، 2021/5/20م، ميدان، الجزيرة، <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2021/5/20>

الخاتمة

تم في هذا البحث المعنون بـ "النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب الإسرائيلية على غزة" تناول ما يتعلق بالطائرات دون طيار من حيث المقصود بها ومدى انطباق أنظمة الطائرات المأهولة عليها، وكذلك أحكامها فيما يتعلق بأنظمة منظمة الطيران الدولية وضرورة التعاون بين الدول من أجل وضع القوانين والتشريعات الوطنية لسد الفجوات التي يمكن أن تحدث نتيجة وضع تشريعات وطنية تختلف من دولة لأخرى بعد أن توسع استخدامها في المجالات المختلفة.

كما أن لهذه الطائرات دوراً في مجال حقوق الإنسان ويمكن أن تؤدي إلى انتهاكات في هذا الشأن، وهو ما ينبغي مراعاته وإلا تعرضت للمسؤولية الدولية سواء المدنية أو الجنائية، وكذلك ما قد ينتج عن استخدامها في النزاعات المسلحة من انتهاكات لقواعد وأعراف الحرب حيث ينبغي أن تتقيد بقواعد القانون الدولي الإنساني وذلك كونها سلاح من الأسلحة المستخدمة ضمن وسائل وأساليب القتال، وهو ما يؤدي إلى تناول دورها في العمليات التي قامت وتقوم بها الولايات المتحدة والكيان الصهيوني لتنفيذ عملياتها من القتل المستهدف بزعم الدفاع الشرعي أو محاربة الإرهاب، كما أن لها دوراً كبيراً في الحرب الأخيرة على غزة بعد أحداث حي الشيخ جراح في مايو 2021م.

وفي نهاية البحث نشير إلى عدة نتائج ونوصي بعدة توصيات على النحو التالي:

أولاً: -النتائج:

- تعدد المفاهيم التي قيلت بشأن تعريف الطائرات دون طيار، كما تتعدد أشكال وأوزانها، وأسعارها والتي في مجملها أقل من أسعار الطائرات المأهولة إلا بعض الأنواع التي تحتوي على أجهزة ومعدات باهظة الثمن.
- تعدد الاستخدامات التي يمكن أن تقوم بها الطائرات دون طيار، ويمكن أن تدخل في القريب في جميع المجالات الحياتية، كما تستخدم في الوقت الحاضر في المجالات المدنية والعسكرية، وفي المجالات الخطرة من إطفاء الحرائق والمراقبة والاستطلاع وتنفيذ العمليات العسكرية.
- أن لهذه التكنولوجيا أهمية كبيرة في الوقت الراهن نظراً لاستخداماتها في المجالات المختلفة وما يمكن أن تحققه من رفاهية للإنسان، غير أن لها عيوب تتعلق بانتهاكها لحق الخصوصية، كما يمكن أن يترتب على استخدامها انتهاك الحق في الحياة نتيجة استخدامها في عمليات القتل المستهدف، وما قد يقع منها من جرائم حرب أو جرائم ضد الإنسانية أثناء النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية.
- عدم وجود نظام قانوني خاص بالطائرات دون طيار، حيث يطبق بشأنها النظام الذي يحكم الطائرات المأهولة والذي تنظمه اتفاقات الطيران المدني، وخاصة اتفاقيات شيكاغو 1944م، ومونتريال 1999م.

- الاستخدام الكثير والمتعدد للطائرات دون طيار من قبل الولايات المتحدة في تنفيذ عملياته من قتل مستهدف لبعض القادة في اليمن وباكستان وأفغانستان والصومال بزعم الدفاع الشرعي ومكافحة الإرهاب والذي ترتب عليه خسائر فادحة بحق الأبرياء والمدنيين من الأطفال والنساء والشيوخ، وكذلك ما يقوم به الكيان الصهيوني من استهداف لقادة المقاومة بفلسطين وغزة.
- عدم وجود نظام خاص بالطائرات دون طيار فيما يتعلق بعملياتها العسكرية أثناء النزاعات المسلحة، حيث يحكمها النظام الذي ينظم أساليب الحرب ووسائلها ومبادئ القانون الدولي الإنساني العرفية واتفاقيات جنيف لعام 1949م والبروتوكولات الملحق بها.
- تعاضم الدور الذي قامت به أثناء الحرب الإسرائيلية على غزة بعد أحداث حي الشيخ جراح بالقدس في مايو 2021م، والتي أظهرت مدى الخطورة التي يمكن أن تشكلها على أمن واستقرار الكيان حال عدوانه مرة أخرى.

ثانياً: -التوصيات:

- نتيجة لعدم وجود إقرار قواعد محددة تنظم الطائرات دون طيار، فإن النظام الذي يحكمها هو نظام الطائرات المأهولة مع مراعاة الخصوصية التي تتمتع بها كون قيادتها تتم عن بعد وأن المتحكم في الطائرة بعيداً عنها.
- ينبغي إقرار الوضع الذي ينظم الطيار عن بعد والمتحكم في الطائرة نظراً للعديد من الاختلافات بينه وبين الطيار الذي يقود الطائرة المأهولة والتي استقرت القواعد التي تنظم عمله.
- نظراً للاستخدامات المتعددة للطائرات دون طيار ودخولها مجالات كثيرة في حياة الإنسان فإنه ينبغي وضع الحلول للاشكاليات التي يمكن أن تسببها للطائرات المأهولة التقليدية من حيث ابتعادها عن أماكن الإقلاع والهبوط من المطارات المدنية، وكذلك ابتعادها عن التجمعات والمناطق السكنية، وعدم احتوائها على الأجهزة والكاميرات حفاظاً على الخصوصية.
- أن النظام الذي يمكن أن يحكم الطائرات دون طيار لا يختلف كثيراً عن النظام الذي يحكم الطائرات المأهولة، ومن ثم فإن الحاجة ليست ملحة لوضع قواعد خاصة مغايرة لما ينظم الطائرات المأهولة سواء المدنية أو العسكرية.
- أن التعاون الدولي ما يزال في مراحله الأولى، وهو ما يدعو الى مراعاة ما تصدره منظمة الطيران المدني من أجل التنسيق والتعاون بين الدول بشأن التراخيص وإجراءات السلامة ومراعاة الخصوصية، والإبلاغ عن الحوادث.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب
الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- أن الأمر يتطلب التعاون بين الدول لإصدار تشريعات ولوائح تنظم استخدام الطائرات دون طيار داخل أجوائها بما لا يؤثر على سلامة الطيران المدني بها، ونشر قواعد القانون الدولي الإنساني لكي يلتزم بها المسؤولون عن إدارة هذه الطائرات أثناء النزاع المسلح.
- ينبغي الالتزام بقواعد الحرب وأعرافها أثناء استخدام الطائرات دون طيار أو ما يعرف بقواعد القانون الدولي الإنساني، ومن ثم فإن المسؤولية الجنائية الدولية تتحقق حال انتهاك هذه الطائرات لتلك القواعد بما يشكل جرائم حرب أو جرائم ضد الإنسانية، والتي تخضع للاختصاص القضائي العالمي حيث يمكن محاكمة المسؤول عن هذه الطائرات في أي دولة بما يحقق العدالة الجنائية الدولية من معاقبة المسؤول وجبر المضرور.
- كما أن لهذه الطائرات دوراً في مجال حقوق الإنسان ويمكن أن تؤدي إلى انتهاكات في هذا الشأن، وهو ما ينبغي مراعاته وإلا تعرضت للمسؤولية الدولية سواء المدنية أو الجنائية.

قائمة المراجع

أولاً: -مراجع باللغة العربية:

1. د. أحمد أبو الوفا محمد، ظاهرة الإرهاب الدولي على ضوء أحكام القانون الدولي العام، مجلة البحوث والدراسات العربية، مصر ع 17، 18، 1990م.
2. د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، مكتبة الرشد ناشرون، الرياض، 1441هـ-2020م.
3. أديب زيادة، "المتغير الأمريكي في ظلال معركة سيف القدس: تغير في المواقف أم انزياح في المشهد". مجلة دراسات شرق أوسطية: مركز دراسات الشرق الاوسط مج25، ع96، 2021م.
4. أشرف عمران محمد زايد البركي، المسؤولية الجنائية والعقاب عن جرائم الحرب، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة الفاتح، طرابلس، 2007م.
5. د. أكرم يا ملكي، المسؤولية المدنية لمستثمر الطائرة تجاه الغير على سطح الأرض، مجلة البحوث والدراسات العربية، العراق، ع 12، 1983م.
6. د. براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الإنساني، 2016م، <http://law.asu.edu.jo/2016/images/drbraa.pdf>
7. بن تومي سليمة، و حياهم سعاد، و بونار صافية، الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار: المجال الإعلامي نموذجاً، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علوم الإعلام والاتصال وعلم المكتبات، الجزائر، 2015-2016م.
8. جعفر حموم، أسباب الإباحة وموانع المسؤولية في القانون الدولي الجنائي، مجلة دراسات وأبحاث ع 13، 2013م.
9. د. حامد سلطان، الحرب في نطاق القانون الدولي، المجلة المصرية للقانون الدولي، مج 25، 1969م.
10. د. حسام عبد الأمير خلف، القتل المستهدف باستخدام الروبوتات (الطائرات بدون طيار) في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، كلية القانون، مج. 29، ع. 1، 2014م.
11. د. حسين الساعدي؛ د. وائل الوائلي، الطائرات المسيرة وتطبيقاتها العسكرية، بغداد، 2014م، <https://portal.arid.my/Publications/610d863f-f365-49.pdf>
12. زكي محمود، الروبوت المقاتل الأمريكي والحرب العراقية، الطبعة الأولى، دار الروضة للنشر والتوزيع، 1424هـ-2003م.
13. د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني لتأجير الطائرات، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر مج58، ع1، 2016م.
14. د. طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار الدرونز Les Drones، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر مج58، ع2، 2016م.
15. د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق، الكويت، مج 19، ع 1، 1995م.

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب
الإسرائيلية على غزة
د. عبد القادر محمود الأقرع

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

16. د. عبد المعز عبدالغفار نجم؛ د. عبدالقادر محمود الأقرع، القانون الدولي العام (1)، دار النشر الدولي للنشر والتوزيع، 2020م.
17. د. عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الاستغلال الجنسي للأطفال عبر الانترنت في ضوء موثيق حقوق الإنسان وقواعد القانون الدولي الجنائي، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسيوط، كلية الحقوق، ع41، ج1، ديسمبر 2017م.
18. د. عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الحماية الدولية للأطفال أثناء النزاعات المسلحة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، مجلة مصر المعاصرة، مج110، ع534، 2019م.
19. د. عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لأحكام القانون الدولي الإنساني، المجلة القانونية: جامعة القاهرة-كلية الحقوق-فرع الخرطوم مج8، ع3، 2020م.
20. د. عبدالقادر محمود محمد الأقرع، مدى مشروعية القرار الأمريكي بالاعتراف بالقدس عاصمة لإسرائيل في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة مصر المعاصرة، مج110، ع533، 2019م.
21. عصام عيادات، "أحداث الشيخ جراح والأقصى والمواجهة العسكرية". مجلة دراسات شرق أوسطية: مركز دراسات الشرق الأوسط مج25، ع96، 2021م.
22. د. علي حسين الدوسري، جرائم الإرهاب الجوي، مجلة الحقوق، الكويت، مج41، ع4، 2017م.
23. د. عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر مج59، ع2، 2017م.
24. فوزيل هيصام، المسؤولية الجنائية عن جرائم الحرب الإسرائيلية في ضوء مبدأ الاختصاص الجنائي العالمي، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، ع22، 2015م.
25. د. كمال التواتي أبو شاح، فاعلية الاختصاص العالمي، مجلة العلوم الشرعية والقانونية، كلية القانون بالخمسة، جامعة المرقب، ليبيا ع2، 2017م.
26. د. محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسئولية الناقل الجوي الدولي للبضائع: دراسة في تفسير المادة 26 من اتفاقية وارسو، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع1، 2006م.
27. د. محمد حسن القاسمي، المشكلات القانونية والأخلاقية المثارة بشأن استخدام الطائرات بدون طيار، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، الامارات مج22، ع1، 2014م.
28. د. نبيل أحمد حلمي، التحديد القانوني لجريمة الإرهاب الدولي، في المؤتمر العلمي السنوي الثالث لكلية الحقوق جامعة المنصورة بعنوان (المواجهة التشريعية لظاهرة الإرهاب على الصعيدين الوطني والدولي)، 1998م.
29. د. نصيرة نهاري، أسس المسؤولية الجنائية الفردية في القانون الدولي، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر ع8، 2016م.

30. نظمي الجعبة، حي الشيخ جزاح ومعركة البقاء، مجلة الدراسات الفلسطينية، العدد 127 – صيف 2021م.
31. د. نواف موسى، استخدام القوة في القانون الدولي لفرض الشرعية الدولية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية مج 51، ع 2، 2009م.
32. د. هزار على سليمان العكش، القتل المستهدف في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه، غير منشورة، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، عمان، 2016م.
- ثانياً: -مراجع باللغة الأجنبية:

1. Abeyratne, Ruwantissa, and Arman Khan. "State use of Unmanned Military Aircraft: A New International Order?" *Journal of Transportation Security*, vol. 7, no. 1, 2014, pp. 83-98.
2. Archambault, Emil, and Yannick Veilleux-Lepage. "Drone Imagery in Islamic State Propaganda: Flying like a State." *International Affairs*, vol. 96, no. 4, July 2020, pp. 955–973.
3. Asmar, Marwan. "The International Transformation of Public and Diplomatic Opinion towards Israel Following the Fourth War on Gaza." *Middle East Studies Journal (MESJ)*, vol. 25, no. 96, Summer 2021.
4. Baroud, Ramzy. "The Nakba of Sheikh Jarrah: How Israel Uses 'The Law' to Ethnically Cleanse East Jerusalem." *Washington Report on Middle East Affairs*, vol. 40, no. 3, May 2021.
5. Cannon, B. J. "What's in It for Us? Armed Drone Strikes and the Security of Somalia's Federal Government." *Small Wars and Insurgencies*, vol. 31, no. 4, Accessed 5 Apr. 2021. pp. 773–800.
6. Clothier, Reece A., et al. "Risk Perception and the Public Acceptance of Drones." *Risk Analysis*, vol. 35, no. 6, 2015, pp. 1167-1183.
7. Cornthwaite, Joshua L. "Can We Shoot Down That Drone? An Examination of International Law Issues Associated with the Use of Territorially Intrusive Aerial and Maritime Surveillance Drones in Peacetime." *Cornell International Law Journal* 52, no. 3 (Fall 2019): pp 475–543.
8. Du, Haomiao, and Michiel A. Heldeweg. "An Experimental Approach to Regulating Non-Military Unmanned Aircraft Systems." *International Review of Law, Computers & Technology*, 2018, pp. 1-24.
9. Frantzman, Seth J. "Israel-Hamas War Showcased Iran's Rocket Threat." *Bloomberg Opinion*, 5/22/2021.
10. Heszlein-Lossius, Hanne, et al. "Traumatic Amputations Caused by Drone Attacks in the Local Population in Gaza: A Retrospective Cross-Sectional Study." *The Lancet Planetary Health*, vol. 3, no. 1, Jan. 2019, pp. e40–e47.
11. Ianovsky, E., Kreimer, J. An optimal routing policy for unmanned aerial vehicles (analytical and cross-entropy simulation approach). *Ann Oper Res* 189, 2011, pp, 215–253.
12. James Mardell, Mark Witkowski and Robert Spence, A comparison of image inspection modes for a visual search and rescue task, *Behaviour & Information Technology*, Vol. 33, No. 9, 2014, pp. 905–918.
13. Jean-Louis Van de Wouwer. "Nascent Drone Regulations Worldwide: A Legal Framework for Civil RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)." *European Networks Law and Regulation Quarterly (ENLR)*, vol. 4, no. 2, 2016, pp. 132.

14. Jubeh, Nazmi. "Shaykh Jarrah A Struggle for Survival." *Jerusalem Quarterly*, no. 86, Summer 2021.
15. Kreps, Sarah E., and Geoffrey P. Wallace. "International Law, Military Effectiveness, and Public Support for Drone Strikes." *Journal of Peace Research*, vol. 53, no. 6, 2016, pp. 830-844.
16. Kunzl, Kelly. "Fear and Fury in Sheikh Jarrah." *Electronic Intifada*, 5/12/2021.
17. Luisa Marin and Kamila Krajčiková, Deploying Drones in Policing Southern European Borders: Constraints and Challenges for Data Protection and Human Rights, In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016.
18. Lykou, Georgia, et al. "Defending Airports from UAS: A Survey on Cyber-Attacks and Counter-Drone Sensing Technologies." *Sensors (Basel, Switzerland)*, vol. 20, no. 12, June 2020.
19. Markowitz, Ezra M., et al. "What's that Buzzing Noise? Public Opinion on the use of Drones for Conservation Science." *Bioscience*, vol. 67, no. 4, 2017, pp. 382-385.
20. Mélanie De Groof, Death from the Sky: International Legal and Practical Issues on the Use of Armed Drones. In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016, https://doi.org/10.1007/978-3-319-23760-2_7, pp. 131-156.
21. Noorman, Merel. "Responsibility Practices and Unmanned Military Technologies." *Science and Engineering Ethics*, vol. 20, no. 3, 2014, pp. 809-826.
22. *Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems*. vol. 81, Federal Information & News Dispatch, Inc, Washington, 2016.
23. Primož Gorkič, The (F)utility of Privacy Laws: The Case of Drones?, In: Završnik A. (eds) Drones and Unmanned Aerial Systems. Springer, Cham. 2016.
24. Ray, Siladitya. "Tensions Flare As Palestinians And Israeli Settlers Clash In Jerusalem Neighborhood." *Forbes.Com*, June 2021.
25. Rhodes, Ashleigh B. "Legislating Agency use of Unmanned Aerial Vehicles in Washington State." *Washington Law Review*, vol. 91, no. 2, 2016, pp. 887.
26. Schweiger, Elisabeth. "Targeted Killing" and the Lack of Acquiescence." *Leiden Journal of International Law*, vol. 32, no. 4, Dec. 2019, pp. 741-757.
27. Theussen, Amelie. "International Law Is Dead, Long Live International Law: The State Practice of Drone Strikes." *International Politics*, 2021.
28. Troy, Jodok. "International Society's Challenge of Targeted Killing by Drones." *International Politics*, vol. 55, no. 5, 2018.
29. Twidwell, Dirac, et al. "Smokey Comes of Age: Unmanned Aerial Systems for Fire Management." *Frontiers in Ecology and the Environment*, vol. 14, no. 6, 2016, pp. 333-339.
30. Tzafestas, S. G., et al. *On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace System: Issues, Challenges, Operational Restrictions, Certification, and Recommendations*. vol. 36, Springer Netherlands, Dordrecht, 2009;2008;, doi:10.1007/978-1-4020-8672-4.

31. Wilson, J. R. *The Future of Military Unmanned Aircraft*. vol. 25, PennWell Publishing Corp, 2014.
32. "Armed Drones." *Ploughshares Monitor*, vol. 40, no. 4, Winter 2019, pp. 12–13.
33. "Hamis Accuses Israel of Killing Drone Program Head." *Philippines News Agency*, 18 Dec. 2016.
34. "In Gaza, More Bloodshed Appears Inevitable." *Stratfor Analysis*, May 2021.

ثالثاً: -الإنترنت:

1. انطوان نجيم، الطائرات من دون طيار، مجلة الجيش، لبنان، العدد 257 - 258 - تشرين الثاني 2006م.
2. ايمان أحمد ، "الطائرات المسيّرة" .. أحدث أسلحة المواجهة الفلسطينية الإسرائيلية، 2019/11/24م، العين الاخبارية، <https://al-ain.com/article/drones-weapons-palestinian-israeli>
3. طارق المجذوب، الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب (ملاحظات أولية عسكرية-قانونية)، مجلة الجيش، لبنان، العدد 82 - تشرين الأول 2012م.
4. "بلو غارديان" ... إسرائيل تختتم أول تدريب عسكري دولي لمشغلي الطائرات المسيّرة، جريدة النهار، 2021/7/22م، <https://www.annahar.com/arabic/section/10-%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A7%D8%AA/22072021043237882>
5. «مسيّرات» إسرائيلية تجتاح غزة.. وبينيت يهدد بالحرب، صحيفة الخليج، 2021/6/5م، <https://www.alkhaleej.ae/2021-06-05>
6. <https://www.icrc.org/ar/doc/assets/files/red-cross-crescent-movement/31st-international-conference/31-int-conference-ihl-challenges-report-11-5-1-2-ar.pdf>
7. <https://www.icrc.org/ar/doc/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>
8. إسرائيل تعترف باستخدام طائرات انتحارية في الحرب على غزة، 1443/2/15هـ - 2021/9/22م، جريدة الشرق الاوسط، <https://aawsat.com/home/article/3203901>
9. اعتبارات إضافية، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Considerations_ar.aspx
10. أول طائرة عربية تُحلق فوق وزارة الدفاع الإسرائيلية.. ماذا تعرف عن طائرات القسام المُسيّرة؟، 2021/5/20م، ميدان، الجزيرة، <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2021/5/20>
11. بأكثر من 200 طائرة حربية.. إسرائيل تقتل 35 فلسطينياً في غزة، 2021/5/16م، قناة عربية سكاي نيوز، <https://www.skynewsarabia.com/middle-east/1437630>
12. التصاريح، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Authorization_ar.aspx
13. التوصيات العامة بشأن التدريب والتثقيف، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Training_ar.aspx
14. الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الحادية والسبعون، اللجنة السادسة، كلمة اللجنة الدولية للصليب الأحمر، أكتوبر 2016، بعنوان، نطاق مبدأ الولاية القضائية العالمية وتطبيقه: الجمعية العامة للأمم المتحدة-كلمة اللجنة الدولية للصليب

النظام القانوني للطائرات بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي: مع الإشارة إلى دورها في الحرب
الإسرائيلية على غزة

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- الأحمر، <https://www.icrc.org/ar/document/ntq-mbd-lwly-lqdy-llmy-wttbyqh-ljmy-lm-llmm-lmthd-klm-lljn-ldwly-llslyb-lhmr>
15. الدراسة الاستقصائية القانونية بشأن نُظم الطائرات الموجهة عن بُعد، اللجنة القانونية- الدورة السابعة والثلاثون، مونتريال، 4-7/9/2018م، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة: LC/37-WP/2-1
16. الطائرات الموجهة من دون طيار، موسوعة مقاتل الصحراء، http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Askria6/AslihaEncy/ch18/sec1800.doc_cvt.htm
17. قواعد أو إرشادات، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Toolkit-Guidelines_ar.aspx
18. اللجنة الدولية للصليب الأحمر، ينبغي الامتثال للقوانين عند استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار، 10/5/2013م، <https://www.icrc.org/ara/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>
19. ما هي الطائرة المسيرة التي استخدمها جيش الاحتلال خلال الحرب الأخيرة بغزة؟، دنيا الوطن، <https://www.alwatanvoice.com/arabic/news/2021/07/31/1425648.html>
20. محكمة إسرائيلية تمهل عائلات بحبي الشيخ جراح بالقدس حتى الخميس للتوصل لاتفاق مع المستوطنين، 2/5/2021م، الجزيرة، <https://www.aljazeera.net/news/politics/2021/5/2>
21. وضع اللوائح التنظيمية لنظم الطائرات غير المأهولة، منظمة الطيران المدني الدولي، https://www.icao.int/safety/UA/UASToolkit/Pages/Narrative-Regulation_ar.aspx
22. النظر في المسائل القانونية المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بُعد، اللجنة القانونية- الدورة السادسة والثلاثون، مونتريال، 11/11/2015م-3/12/2015م، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة: LC/36-WP/2-4
23. تقرير المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج القضاء أو بإجراءات موجزة أو تعسفاً، الأمم المتحدة، الوثيقة: A/71/372
24. تقرير المقرر الخاص المعني بحالات الإعدام خارج نطاق القانون أو الإعدام بإجراءات موجزة أو الإعدام التعسفي، الأمم المتحدة، الوثيقة: A/68/382
25. تعزيز وحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية في سياق مكافحة الإرهاب، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الوثيقة: A/68/389
26. تقرير مفوضية الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، موجز حلقة النقاش التفاعلية للخبراء التي عقدها مجلس حقوق الإنسان بشأن استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات المسلحة بلا طيار استخداماً متفقاً مع القانون الدولي، الوثيقة: A/HRC/28/38
27. مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الوثيقة: A/RES/56/83