



Cihan University-Erbil

Department of LAW

**المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسييرة
في
الأعمال الإرهابية وانتهاك حقوق الإنسان**

تقديم: م. ليلى عيسى ابوالقاسم



أولاً

• مفهوم الطائرات المسييرة وخصائصه و أنواعه.



• ثانياً

• القواعد القانونية الحاكمة في الطائرات المسييرة.



ثالثاً

• المسؤولية القانونية عن جرائم الطائرات المسييرة.

المقدمة:

- مع زيادة التقدم التكنولوجي الذي يشهده العالم في السنوات الأخيرة، تسعى الدول - خاصة المتقدمة منها - على تسخير هذا التقدم في تطوير قدراتها العسكرية والأمنية، وتعزيز قدرات الردع لديها.
- وتعد الطائرات بدون طيار أو ما يطلق عليها الطائرات المسيّرة أحد مظاهر هذا التقدم، حيث دأبت الدول والجماعات المسلحة على امتلاك هذا النوع من الطائرات لما تتمتع به من قدرات وتفوق ليس في الجانب العسكري فحسب، وإنما في الجانب التجاري والطبي والمسح الجغرافي .
- إن الطائرات المسيّرة أضحت سلاحاً خفياً للتجسس و الأعمال العسكرية واللوجستية في نقاط الصراع الأساسية في المجتمع الدولي.
- تستخدم الطائرات المسيّرة في الاعمال الارهابية وانتهاك حقوق الانسان اهمها حق الانسان في الحياة، مما تترتب علي هذا العمل غير المشروع المسؤولية الدولية.



❖ تعريف الطائرات المسيرة:

عرفت المنظمات الدولية المعنية بالطائرات على نحو يظهر وجهة نظر كل منظمة لمصطلح "الطائرة بدون طيار".

□ عرفتها وكالة سلامة الأوربية بأنها: "عناصر نظام فردية تتكون من الطائرات بدون طيار، ومحطة التحكم، عناصر النظام الأخرى اللازمة، وصلات القيادة والسيطرة وعناصر الانطلاق والعودة".

□ حلف شمال الأطلسي فقد عرفها بأنها: "طائرة لا تحمل العنصر البشري، قادرة على الطيران تحت جهاز تحكم عن بعد أو برمجة الطي ارن المستقلة، قد تكون قابلة للاسترداد أو تكون مستهلكة، ويمكن أن تحمل حمولة قاتلة أو غير قاتلة، دوار أو ثابتة الجناح".

□ عرفتها وزارة الدفاع الأمريكية بأنها: "طائرة تعمل بالطاقة، لا تحمل العنصر البشري، يمكن تشغيلها عن بعد، قد تحمل حمولة قاتلة أو غير قاتلة والآلات بدون قائد، وهي الجزء والمكون الأساسي من الأنظمة بدون قائد»

□ إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) () الطائرة بدون طيار بأنها "جهاز يستخدم للطيران، بدون وجود طيار على متن الطائرة، ويشمل جميع فئات الطائرات والمروحيات والمناطيد التي لا تحمل طيار على متن الطائرة".

□ القانون الإماراتي رقم (4) سنة 2020 بشأن تنظيم الطائرات بدون طيار في إمارة دبي بأنها "طائرة تحلق في الجو دون وجود القائد على متنها وتشمل الطائرة الموجهة بالعين المجردة، والطائرة الموجهة عن بعد، والطائرة المسيرة ذاتيا».



3 طائرات الأكثر فتكاً وتطوراً

المسيرات

الأكثر فتكاً وتدميراً

SUBSCRIBE

العربية @al-arabiya



الدرون الانتحاري





أهم الدول المصنعة للطائرات المسيرة عالميا

بلغ عدد الدول التي تستخدم هذه الطائرات، والدول التي تعمل على تطويرها أكثر من 40 دولة أهمها:

الصين

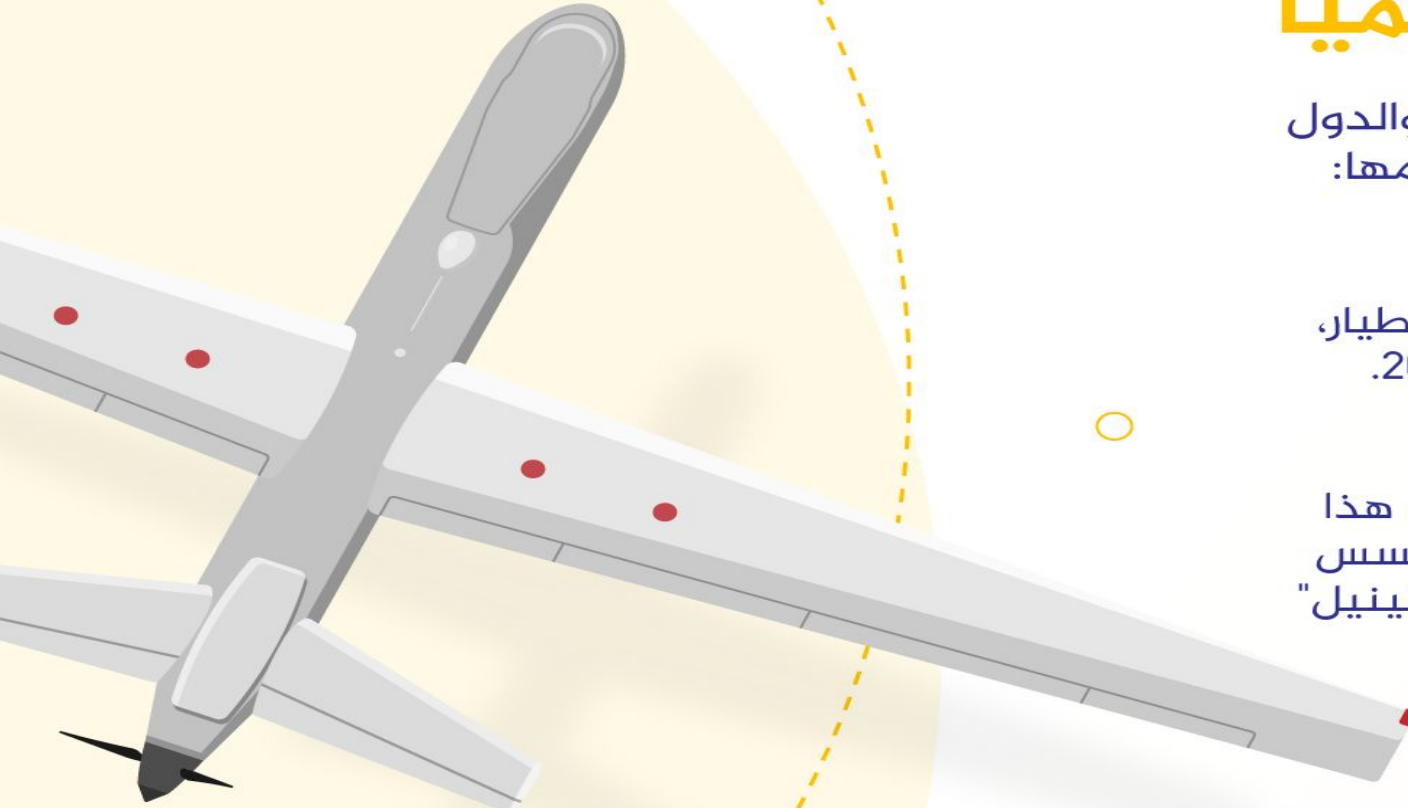
تمكنت من صنع 25 نوعًا من الطائرات دون طيار، وقد كشفت عنها في عرض تجاري عام 2010.

إيران

هناك من يعزو تطور القدرات الإيرانية في هذا المجال إلى استحواذها على طائرة تجسس أميركية دون طيار من طراز "آر كيو 170 سينتينيل" كانت قد أسقطتها أثناء اختراقها مجالها الجوي أواخر 2012.

تركيا

وفرت صناعتها الوطنية للجيش التركي ستين طائرة دون طيار استطلاعية- قتالية، لتصبح واحدة من ست دول في العالم، تصنع هذه الطائرات.





دول عربية صنعت طائرات مسيرة

لا تزال صناعة الطائرات دون طيار في الدول العربية محدودة، إلا أنه كان لبعضها تجارب متواضعة أبرزها:



الجزائر

أنتجت الطائرة دون طيار "أمل-1-400" عام 2013.

مصر

أعلنت الهيئة العربية للتصنيع عام 2016 عن إنتاج طائرة دون طيار، تتمتع بقدرة على التحليق، ويمكنها تنفيذ أدوار مختلفة، مثل: الاستطلاع، وتحديد الأهداف، وتصحيح نيران المدفعية.

الإمارات

شرعت في ذلك منذ عام 2008 من خلال طائرات "بيهون يوناييتد 40" وعدد من نظائرها.

السعودية

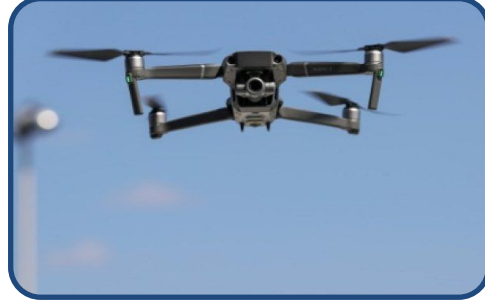
قامت بصناعة الطائرة دون طيار "لونا"، كنسخة مقلدة لطائرة ألمانية تحمل ذات الاسم.



خصائص الطائرات المسييرة



الطائرة بدون طيار
صغيرة الحجم



إمكانيات متطورة
في الاستطلاع
والتجسس



القدرة على تمييز
الأهداف



الطائرات المسييرة
طويلة المدى

التنظيم القانوني للطائرات المسيرة

◆ دور الأمم المتحدة في صياغة قواعد قانونية جديدة بشأن الطائرات بدون طيار:

انعكس استخدام الطائرات بدون طيار على قواعد القانون الدولي الإنساني من خلال أجهزة منظمة الأمم المتحدة للبحث في مختلف مسائل الموضوعات التي أثارت حول الطائرات الموجهة عن بعد، والطائرات المقاتلة بلا طيار.

النقاشات التي جرت في مجلس حقوق الإنسان حول الحق في الحياة، فمنذ أن وجهت أول ضربة لطائرة مقاتلة بال طيار في اليمن عام 2002 وحتى 2016 قدرت مصادر مختصة بالتحقيقات الدولية عدد الأشخاص الذين قتلوا في غارات نفذتها هذه الطائرات بما يقارب 4 آلاف شخص من بينهم 200 طفل.

وقد أعرب الاتحاد الأوروبي في مناقشات اللجنة الثالثة لمجلس حقوق الإنسان عام 2013 عن الآتي :

- ✓ 1- الإطار القانوني الدولي الحالي ملائم لينظم ضربات الطائرة المقاتلة بدون طيار.
- ✓ 2- لا يمكن حماية الحق في الحياة بشكل مناسب وملائم إلا بالامتثال لجميع القيود المفروضة على استخدام القوة والتي يقرها القانون الدولي.
- ✓ يجب التخلي عن المعايير الدولية المركزية بشأن استخدام القوة بما يتماشى مع الاستخدام الحالي للطائرات المقاتلة بلا طيار.
- ✓ ينبغي اعتماد الشفافية فيما يتعلق بجميع عمليات الطائرات المقاتلة بال طيار لتقرير المسؤولية الدولية.





◆ قرارات منظمة الامم المتحدة:

□ أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة العديد من القرارات والتوصيات، طالبت من خلالها الدول باستخدام تكنولوجيا الاتصالات، وتعزيزاً سلمياً والمعلومات - وهذا ينطبق على الطيران بدون طيار- استخداماً التعاون الدولي فيما بينها لتحقيق أمن الفضاء المعلوماتي، ومكافحة إساءة استعماله في أعمال إجرامية.

□ منها القرار رقم RES / A / 63 / 55 . والقرار RES / A / 121 / 56 الصادران عن الدورة الخامسة والخمسين لعام، 2000 والمتعلقان بإيجاد الأساس القانوني لمكافحة إساءة استعمال تكنولوجيا المعلومات لأغراض إجرامية.

□ وتم اعتماد الاستراتيجية العالمية لمكافحة الإرهاب لعام 2006 بالقرار رقم 60 / 288.

□ واتفقت الدول الأعضاء على تنسيق الجهود المبذولة على الصعيدين الدولي والإقليمي لمكافحة الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره عبر الأنترنت.

□ الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثانية والسبعين لعام 2017
"استراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب بالقرار RES / / 284 72
/ A

□ أعرب مجلس الأمن الدولي في قراره رقم 1963 لسنة 2010 عن قلقه إزاء استخدام الإرهابيين للتكنولوجيا الجديدة للمعلومات والاتصالات، خاصة الإنترنت لأغراض التجنيد والاتصالات، واستخدام الطائرات بدون طيار في أعمال إرهابية، إضافة إلى تمويل أنشطة الإرهاب بين لشراء هذه الطائرات وإعدادها. أكد مجلس الأمن على أهمية التعاون بين الدول لمنع الإرهابيين من استغلال التكنولوجيا والاتصالات والموارد، وأنه لا يمكن هزيمة الإرهاب بالقوة العسكرية وتدابير إنفاذ القانون والعمليات الاستخباراتية وحدها.

□ في عام 2017 أصدر مجلس الأمن القرار 2341 تناول فيه بصفة مباشرة الأخطار التي تهدد السلم والأمن الدوليين بسبب الأعمال الإرهابية، وطالب بمواصلة الجهود الجماعية المبذولة عالميا وإقليميا لمكافحة الإرهاب، بما يتفق والتزامات الدول الأعضاء ذات الصلة بكفالة احترام حقوق الإنسان وسيادة القانون.

□ وأكد على ضرورة اتخاذ ما يلزم من تدابير لمنع الإرهاب ومكافحته، لاسيما عن طريق حرمان الإرهابيين من الوصول لوسائل تنفيذ هجماتهم بما في ذلك تعزيز أمن الهياكل الأساسية الحيوية لتي يسهل استهدافها بالطائرات بدون طيار.

المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات المسييرة

◆ المسؤولية الجنائية الدولية:

لقد عرف نظام المسؤولية الجنائية الدولية تطورا بارزا ابتداء بالفرد ثم الأشخاص المعنوية ومستقبلا أضحت بوادر مسؤولية جديدة لنوع أو صنف جديد لم يألفها الفقه أو القانون ألا وهو الأسلحة الذكية القاتلة، (الطائرات المسييرة) . فهل يمكن مساءلتها في حال استخدامها في الأعمال الارهابية و حقوق الإنسان؟
للإجابة على هذا السؤال هناك اتجاهين لتحديد المسؤولية الجنائية لهذه الأسلحة:

الاتجاه الأول: مسؤولية المبرمج أو المصنع:

من الناحية الواقعية لا يمكن مساءلة الطائرات المسييرة لأنها لا تمتلك لعناصر الأهلية فهي خاضعة لإرادة وإدراك جهات متعددة، قد يكون من بينها المصنع أو المبرمج. ففي هذه يمكن اسناد المسؤولية المدنية عن الاضرار المترتبة من جراء استخدام هذه الاسلحة إلى الشركات المصنعة أو المبرمجة باعتماد نظام يشبه نظام المسؤولية المطلقة عن المنتج.

وهذا غير ممكن في غير حالة الإهمال بقصد أو دون قصد لسببين هما:

- **الأول:** هو توضيح المصنعين و البرمجيين للجهات التي تقوم بشراء هذه الطائرات إمكانية قيامها من تلقاء نفسها بمهاجمة الأهداف الخاطئة .وبالتالي المسؤولية تقع على من يقوم بإرسالها للأعمال الارهابية.
- **الثاني:** تعطل المسؤولية بسبب ادعاء المصنعين و المنتجين و المبرمجين بأن هذه الطائرات تتمتع بالاستقلال الذاتي.

- كما إن القرارات التي تتخذها هذا النوع من الطائرات التي تعتمد على برامج الذكاء الاصطناعي المدمج فيها، فعندما ترتكب جرائم عمدية وغير عمدية لا يمكن اعتبارها إخفاقات فنية وبالتالي ليس من السهل توجيه المسؤولية عن أخطائها إلى من قام بتصميم وبرمجة تلك الاسلحة.

- يمكن الاستناد إلى نص المادة (25) (3) (أ) من نظام روما الأساسي التي تنص على «... أو بالاشتراك مع آخر عن طريق شخص آخر، بغض النظر عما إذا كان الشخص الآخر مسؤولاً جنائياً..»
- لتقرير مسؤولية المبرمج أو مصمم الطائرات أمر يلقي على عاتق المحكمة لتفسيره و تقريره وإثبات القصد الجنائي.
 - صعوبة تحديد من تقع عليه المسؤولية لوجود عدد كبير من الأشخاص المشاركين في البرمجة وإثبات اتجاه نواياهم لتصميم أنظمة للطائرات تنتهك القوانين.

◆ ثانيا- الاتجاه الثاني: مسؤولية المستخدم:

تطبيق قواعد المسؤولية التقليدية قد لا تكون ملائمة إذ يصعب تطبيقها لتأكيد مساءلة القادة العسكريين أو المقاتلين عن جرائم لم يرتكبونها ولم يساهموا في تحقيقها بل هي نتاج قرار يتخذه النظام المتصل بالطائرة بصفة ذاتية في بعض الأحيان. ومن غير المنطقي أيضا امتثال الطائرة لقواعد المسؤولية الجنائية الدولية.

رأي الخبراء عام 2019 باستحالة انطباق المسائلة على الروبوت وصعوبة تطبيقها عن يكونوا غير مساهمين في إحداث الجرائم ومن غير المقبول استبعاد البشر أثناء تطبيق القوة المميتة.

في الأخير يمكن القول بأنه لا يمكن تحميل أي طرف للمسؤولية سواء كان المصنع أو المبرمج أو المستخدم في ظل غياب قواعد قانونية أو اتفاقيات دولية تسند المسؤولية لأحد الأطراف.

ثانيا- المسؤولية الدولية المدنية:

◆ 1- - مسؤولية دولة الجنسية:

هناك اتجاه يدعو إلى تحميل دولة الجنسية المسؤولية القانونية مما يؤدي إلى إعفاء المستخدم والصنع من المسؤولية إلا فيما يتعلق باستعمالها على أيدي جهات فاعلة من غير الدول ذلك أن تطوير الأسلحة بشكل مستقل يؤدي إلى انتهاك الحقوق وهو ما يدعو إلى إلزام مطوري هذا النوع من الطائرات بنسبة معينة من السيطرة البشرية ضمانا لمراعاة القواعد القانونية.

وبالتالي فإن إنتاج أو تطوير أي سلاح بالأخص الطائرات المسيرة يجب أن يتوافق مع قواعد القانون الدولي، وضمانة عدم انتهاك القانون بأن تكون مبرمجة على احترام وعدم اختراق قواعده.. وهذا العبء يقع على دولة جنسية الطائرات المسيرة.

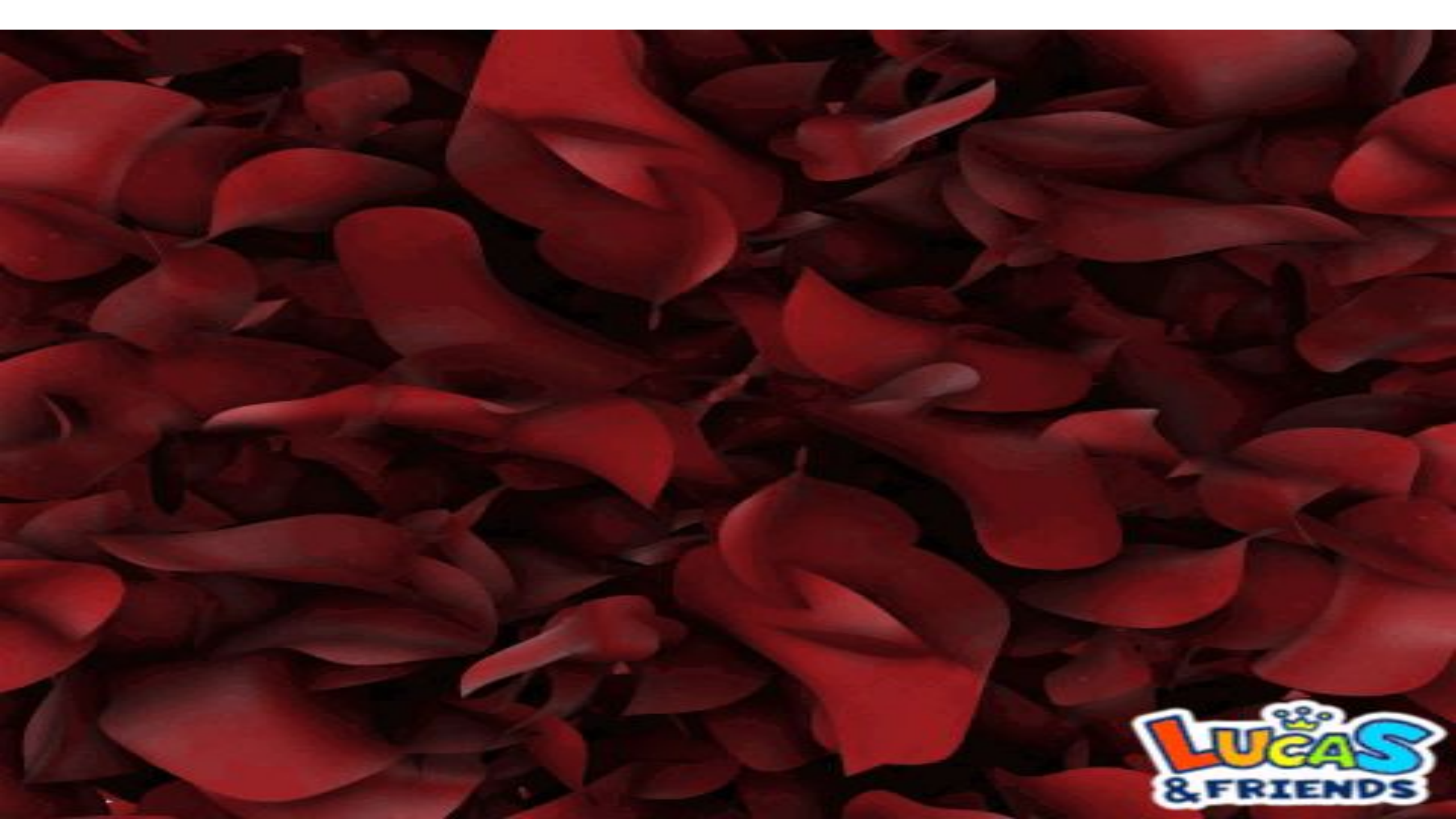
◆ 2- - مسؤولية الدولة المستخدمة:

تعني المسؤولية التقليدية للدول: « مجموعة القواعد القانونية التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب إلى أحد اشخاص القانون الدولي وينجم عنها ضرر لشخص من اشخاص القانون الدولي، وما يترتب على ذلك من التزام الأول بالتعويض»
تتحقق المسؤولية الدولية التقليدية بتوفر عنصرية هما: الفعل الدولي غير المشروع عنصر (الخطأ) الذي يترتب حصول ضرر لدولة أخرى (عنصر الضرر) و العنصر الثالث (عنصر العلاقة السببية).

• في مجال موضوع المسؤولية الدولية عن استخدام « الطائرات المسييرة » في انتهاك القواعد القانونية لابد من عرض نوع آخر من المسؤولية الدولية وهي المسؤولية على أساس المخاطر وتحمل التبعة (المسؤولية الموضوعية) وهي التي تبني على ركنان فقط هم الضرر و العلاقة السببية بصرف النظر عن الخطأ.

3- مسؤولية المخاطر: « وضع قانوني تلتزم بمقتضاه الدولة المنسوب إليها القيام بعمل أو بنشاط مت بتعويض الضرر الذي يصيب دولة أخرى أو أحد رعاياها نتيجة هذا العمل أو النشاط». وطبقا للمادة 31 من مشروع الامم المتحدة لعام 2001 فإن الدولة المسؤولة ملزمة بجبر الضرر الناجم عن الفعل غير مشروع دوليا».

• أنه على الرغم من عدم وجود اتفاقية خاصة تنظم الطائرات المسييرة وكذلك كل الاسلحة المعززة بتطبيقات الذكاء الاصطناعي إلا أنه يمكن إدراج هذه الاسلحة مبدئيا تحت نطاق تطبيق اتفاقية حظر أو تقييد اسلحة تقليدية معينة . واخيرا أن مساءلة القادة ستكون مدنية وليست جنائية لعدم وجود جزاء جنائي مقرر لهذه الحالات المستحدثة.




LUCAS
& FRIENDS