

## بحث بعنوان المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة دراسة تحليلية في ضوء قانون العقوبات المصري

إعداد د/ كمال الدين مصطفى توفيق شعيب  
مدرس القانون بمعهد الألسن العالي للحاسبات  
ونظم المعلومات

### ملخص

يثير استخدام الطائرات المسيّرة أو بدون طيار العديد من الإشكاليات الخاصة بالتشريع الجنائي، منها ما يترتب على استخدامها من جرائم شديدة الخطورة، أو ما يتعلق بتحديد المسؤولية الجنائية الناشئة عن استخدام هذه الطائرات، فضلاً عن مدى انطباق أحكام المسؤولية الجنائية والأحكام والقواعد العامة الواردة في قانون العقوبات عما يثيره استخدام هذه الطائرات من آثار.

كشفت الدراسة عن تزايد وتطور الأنشطة الاجرامية ذات الصلة بكثرة استخدام هذه الطائرات المسيّرة، بحيث أصبحت - هذه الطائرات - من الوسائل التي يمكن استغلالها من جهة مخترقي الأنظمة الالكترونية (الهكرز) بقصد الاعتداء على الافراد والتجسس على حياتهم الخاصة والاستيلاء على أموالهم وذلك لسهولة الدخول عبر أنظمتها والوصول لكافة بياناتها والتحكم بها وتغيير مسارها، خاصة الطائرات المسيّرة بقصد الأغراض العسكرية.

وقد أظهرت الدراسة أن القواعد للمسئولية الجنائية التي تضمنها قانون العقوبات المصري غير كافية لتطبيقها على المسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة، كما أنها لا تكفي في الغالبية العظمى من الحالات لمعالجة ما يترتب عن الطائرات المسيّرة من إشكاليات قانونية من حيث الواقع، وعلى وجه الخصوص العلاقة التي تربط بين الطائرات المسيّرة والطيار، وهو من المسائل التي يصعب تبريرها مع ما تشهده دول العالم من تقدم كبير في مجالات الذكاء الاصطناعي.

لذلك خلّصت الدراسة إلى ضرورة إصدار تشريع خاص لتنظيم ومعالجة إشكالية الطائرات المسيّرة.

### مقدمة

#### أولاً - أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في مدى حداثة استخدام الطائرات المسيّرة أو بدون طيار، مما يترتب على استخدام هذه الطائرات المسيّرة وجود العديد من الإشكاليات المتعلقة بالتشريع الجنائي، منها ما يترتب على استخدام الطائرات المسيّرة من جرائم شديدة الخطورة، مثل الاعتداء على حياة الإنسان كالقتل والاعتداء على أمن واستقرار الدولة سواء من جهة الداخل أو من جهة الخارج كالتجسس، أو فيما يتعلق بتحديد المسؤولية الجنائية الناشئة عن استخدام هذه الطائرات المسيّرة، وهل تقتصر على مسؤولية الشخص الطبيعي فقط؟ أم هي مسؤولية الشخص الاعتباري أو المعنوي؟

كما تبدو أهمية هذا موضوع الطائرات المسيّرة في اعتبارها من نوع الدراسات الاستشراافية؛ حيث لا يوجد - في الغالب - تنظيم قانوني في التشريعات الجنائية المصرية الحالية يعالج هذه الإشكاليات التي تثيرها هذه المسؤولية الجنائية عن حوادث استخدام الطائرات المسيّرة، وطبيعة الأحكام الجنائية ذات الصلة بها، وذلك على اعتبار أن الطائرات المسيّرة من الاختراعات العلمية الجديدة المذهلة التي تعتمد على تقنية الذكاء الاصطناعي، والتي قد تقابل في بادئ أمرها بالريبة والشك وعدم التركيز، إلا أنه متى تدخل المشرع ووضع لها تنظيمًا يضبط عملها ويتصدى لجرائمها ويكافح تجاوزها، وذلك من خلال سن التشريعات الجنائية المناسبة التي تحدد أساس المسؤولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة، وعناصر هذه المسؤولية وحالات الاعفاء منها، فإن ذلك سوف ينعكس - بشكل إيجابي - على هذا التقدم التقني وتنظيم استخدامه<sup>(1)</sup>.

#### ثانياً - مشكلة الدراسة

تتمحور إشكالية البحث في موضوع الطائرات المسيّرة والآثار المترتبة على استخدامها في مدى انطباق أحكام المسؤولية الجنائية والأحكام والقواعد العامة الواردة في قانون العقوبات المصري لمعالجة ما يترتب على استخدام الطائرات المسيّرة من حوادث واضرار بالغة، وما إذا كان ثمة حاجة تدعو إلى وضع تشريع جديد خاص يعالج وينظم احكام المسؤولية الجنائية الناشئة عن استخدام الطائرات المسيّرة، وعلى وجه الخصوص وان الطائرات المسيّرة القيادة تحلق وتطير بدون طيار أي بدون تدخل بشري؛ فمن هو المسئول عن الآثار المترتبة على استخدام هذه الطائرات، هل هي الشركة التي صنعتها ووضعت أنظمة تشغيلها (الشخص المعنوي)؟ أم هو المبرمج أو مخترقي أنظمة هذه الطائرات المسيّرة (الهاكرز أو الشخص الطبيعي)؟

(1) أحمد سعد علي البرعي، الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة: دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مجلة العلوم الشرعية، العدد 65، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، 2022، ص339.

### ثالثاً - تساؤلات الدراسة:

يبدو التساؤل الأساس في هذه الدراسة في: هل تكفي القواعد والأحكام الجنائية العامة الواردة في قانون العقوبات المصري لتطبيقها على المسؤولية الجنائية الخاصة بهذه الطائرت المسيرة، ويتفرع عن هذا التساؤل عدة تساؤلات فرعية أخرى من أهمها:

- (1) ماذا يقصد بالطائرات المسيرة؟
- (2) ما هي أنواع الطائرات المسيرة؟
- (3) ما هي الجرائم المترتبة على استخدام الطائرات المسيرة؟
- (4) ما هي المصلحة محل الحماية في تجريم القتل بالطائرات المسيرة؟

### رابعاً - أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى بحث أحكام المسؤولية الجنائية بصورتها التقليدية ومدى إمكانية انطباقها على حوادث الطائرات المسيرة من عدمه، وذلك كهدف رئيس، والإجابة عن التساؤلات السابقة كأهداف فرعية وذلك من خلال ما يلي:

- (1) بيان مفهوم الطائرات المسيرة .
- (2) بيان أنواع الطائرات المسيرة .
- (3) بيان المصلحة محل الحماية من تجريم حوادث الطائرات المسيرة.
- (4) توضيح عناصر المسؤولية الجنائية عن الحوادث التي تسببها الطائرات المسيرة .

### خامساً - مفاهيم الدراسة:

من أهم المفاهيم التي وردت في هذه الدراسة ما يلي:

- (1) مفهوم المسؤولية الجنائية: وهي مسؤولية الشخص (الطيار) قائد الطائرة المسيرة أو من يملك الولاية عليها، سواء كان من الأشخاص الطبيعية أو من الأشخاص الاعتبارية كالشركات والهيئات.
- (2) القانون الواجب التطبيق: هو القانون الجنائي المصري والمتمثل في قانون العقوبات رقم (58) لسنة 1937،

## المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

وتعديلاته طبقاً لآخر تعديل في 15 أغسطس 2021 بالقانون رقم (141) لسنة 2021 ، وعلى وجه الخصوص المواد ذات الصلة بموضوع المسؤولية الجنائية والجرائم الواقعة على الأشخاص، ومن أبرزها جريمة القتل، والجرائم الواقعة على أمن الدولة من الداخل أو من الخارج، ومن أبرزها جريمة التجسس بشتى صورها ومختلف أشكالها ووسائلها.

(3) المركبات ذاتية القيادة: تعتبر الطائيرة المسيّرة من أنواع المركبات ذاتية القيادة، والتي يقصد بها تلك المركبات التي لها قدرة على قيادة ذاتها بذاتها بشكل جزئي أو كلي، وقد لا تتطلب في نهاية الأمر وجود أي طيار يقودها (عنصر بشري)<sup>(1)</sup>.

وعلى ذلك يمكن اعتبار الطائيرة المسيّرة، جيلاً جديداً من الأحيال القادرة على الطيران والتحليق لمسافات عالية دون تدخل من البشر بصورة مباشرة ؛ حيث تتيح تقنية الذكاء الاصطناعي للمركبة القيام بأداء كل أو بعض ما يتعلق بأعمال القيادة والمراقبة، بحيث يقتصر دور العنصر البشري في هذه المركبات على تزويد المركبة ذاتية القيادة بكافة البيانات المتعلقة بمهامها أثناء رحلتها المنوط بها أداءها، كإدخال الملاحاة بالنسبة للسفن الذاتية القيادة، أو دخول المجال الجوي وتحديد الأهداف المقصودة بالنسبة للطائيرة المسيّرة ذاتية القيادة<sup>(2)</sup>.

وتأسيساً على ما تقدم، تقوم الطائيرة المسيّرة بأداء مهمتها في الجو ذاتياً دون طيار يقودها ودون أدنى سيطرة مباشرة للإنسان، وذلك في كافة القرارات التي يمكن اتخاذها أو على مستوى ردود الأفعال التي تواجهها الطائيرة المسيّرة<sup>(3)</sup>.

ترتيباً على ما تقدم، يخلص الباحث من تعاريف للطائيرات المسيّرة في التشريع والفقهاء، أن دور الطيار أو قائد الطائيرة أو العنصر البشري، يقتصر على تزويد الطائيرة المسيّرة بكافة البيانات الخاصة بتحقيق الأهداف سواء كان الهدف قتل أشخاص أو التجسس أو الاعتداء أو اختراق الحدود، وبعد ذلك تتولى الطائيرة المسيّرة قيادة نفسها بنفسها، من خلال تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي وتزويدها بأجهزة استشعار والرادار وكاميرات المراقبة التي تزود بها لوصول

(2) جايمس م. أندرسن وآخرون، تقنية المركبات المستقلة (ذاتية القيادة) دليل لصانعي السياسات، مؤسسة RAND، كاليفورنيا، 2016م، ص2.

(2) انظر:

Gary, E. M. & Rachel, A. L. (2012). The Coming Collision between Autonomous Vehicles and the Liability System. Santa Clara Law Review, 52, 21–34. P.1321.

(3) ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت - لبنان، 2018، ص33.

الطائرة المسيّرة إلى الجهة التي سبق تحديدها، وغيرها من الأدوات التي تساعدها في تحقيق هدفها من خلال البرمجة.

وأمام ما تقدم، فإن الباحث يعرف الطائرات المسيّرة بأنها: تلك الطائرات التي يتم استخدامها من خلال العديد من أجهزة الاستشعار وكاميرات المراقبة والرادار والذكاء الاصطناعي، بهدف الطيران والوصول إلى الأماكن المحددة دون تدخل أي عنصر من العناصر البشرية في توجيهها، وحتى يمكن القول بأن الطائرات المسيّرة مستقلة بصورة تامة عن أي عنصر بشري في طيرانها؛ يشترط أن هذه الطائرات قادرة فعلياً على الطيران بذاتها دون تدخل الإنسان إلى الوجهة التي يتم تحديدها مسبقاً.

## سادساً - الدراسات السابقة:

### (1) دراسة بعنوان: "المسئولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي"<sup>(1)</sup>،

تناولت هذه الدراسة المسئولية الجنائية لتحديد من الذي ارتكب الجريمة فعلياً، حتى يمكن تطبيق العقوبة القانونية المقررة لجرمه، وبينت الدراسة أن جرائم الذكاء الاصطناعي من أهم الجرائم المستقبلية إن التي ما زال بعضها لم يظهر بعد، فقد ساهمت التطورات التكنولوجية المذهلة خلال حقبة السنوات الماضية المنصرمة - والذي زادت وتيرتها في الآونة الأخيرة - في ظهور العديد من هذه الصور على مسرح الجريمة، حيث ترتب على البرمجة المتطورة للعديد من الآلات التي تعمل بتقنية الذكاء الاصطناعي قدرات خارقة تصل خطورتها إلى الذاتية التي تجعلها قادرة على اتخاذ قراراتها بشكل منفرد في كافة الحالات والمواقف التي تواجهها كما لو كانت إنساناً؛ ومن ثم هدفت هذه الدراسة إلى تقنين أوضاع جرائم الذكاء الاصطناعي، وذلك بقصد تحديد المسئول عن هذه الجرائم وتوقيع العقاب عليه.

### (2) دراسة بعنوان: "المسئولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي"<sup>(2)</sup>.

أشارت هذه الدراسة على أنه في منتصف القرن الماضي ما سمي بالثورة المعلوماتية التي نقلت العالم من عصر الصناعة إلى عصر المعلومات، فظهر مجال افتراضي للمعاملات ومسرح إلكتروني للجرائم، تجاوز مادية السلوك

(1) يحيى إبراهيم دهبان، المسئولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي، مطبوعات جامعة الزقازيق - مصر، 2019.

(2) رحاب علي عميش، المسئولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، عدد خاص، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، 2021، ص763.

وعبر حدود الزمان والمكان، وقد شكلت هذه الثورة تحديًا كبيرًا لقوانين صدرت في عصر الصناعة واستلزمت صدور حزمة جديدة لمواجهة ما استجد من تطورات، لكن ظل الإنسان رغم هذا التحول الحضاري الجديد هو اللاعب الرئيسي للسلوك، وظلت إرادته هي أساس المسؤولية الجنائية، كما استمرت الدولة بأجهزتها الرسمية هي المتحكم من الناحية التقنية في البيانات المخزنة مركزياً على أجهزتها الخادمة من جهة، وهي المسيطر من خلال النظام القانوني لها من جهة أخرى، في هذه الأثناء أخذت التقنية المعلوماتية تتطور في اتجاهين خطيرين شكلا ملامح عصر جديد ذو تحديات مختلفة عن تلك التحديات التي أفرزتها الثورة المعلوماتية الأولى، تمثل الاتجاه الأول في تقنية سلسلة الكتل أو البلوك تشين Block chain، وتمثل الثاني في تقنية الذكاء الاصطناعي (AI Artificial Intelligence)، بالنسبة للبلوك تشين أو نظام سلسلة الكتل الأمانة، فهو عبارة عن نظام للتخزين الحاسوبي الموزع بشكل لا مركزي لتسجيل الأحداث والمعاملات والعناوين، مما يستحيل معه تزوير أو تغيير أي بيانات مخزنة أو التلاعب فيها، أو السيطرة عليها؛ لأنها تسمح بتسجيل كل معاملة تحدث وإرسالها لكل مستخدم أو مشترك في ذلك النظام المعلوماتي، مما مهد لما سمي بالعملة الرقمية اللامركزية خارج سيطرة المؤسسات المالية الرسمية لأول مرة في التاريخ، وذلك عندما بدأت هذه العملة في الانتشار والتداول بين الأفراد عبر هذه الشبكة بعيداً عن الأجهزة الرقابية للدول، لتشكل بذلك تحدياً كبيراً للنظم القانونية للنقد والحماية الجنائية للأموال عامة، وقوانين مكافحة غسل الأموال بصفة خاصة، أما بالنسبة للتقنية الأخرى فهي تقنية الذكاء الاصطناعي، وهي تتمثل في خصائص معينة تتسم بها بعض البرامج الحاسوبية تجعلها تحاكي القدرات الذهنية البشرية وأنماط عملها، مثل القدرة على الاستنتاج ورد الفعل واتخاذ بعض القرارات، مثل السيارات والطائرات ذاتية القيادة، وبعض الأجهزة الطبية من جهة، وبعض البرامج والتطبيقات المتعلقة بتداول الأسهم المالية من جهة أخرى، لتصبح الألة هي المتخذ للقرار وصاحبة السلوك؛ حيث يثور الجدل حول القواعد التقليدية للمسئولية الجنائية التي تعتمد على إرادة الإنسان وقصده الجنائي، فهل يشكل انتشار هاتين التقنيتين ثورة معلوماتية ثانية؟ وهل أصبحنا في حاجة لإعادة النظر في النظم القانونية الصادرة في حقبة الثورة المعلوماتية الأولى؟

(3) دراسة بعنوان: "المسئولية المدنية عن أضرار الطائرات المسيّرة : دراسة تحليلية، مجلة الاجتهاد القضائي" (1).

(1) هالة صلاح ياسين الحديثي، المسئولية المدنية عن أضرار الطائرات المسيّرة : دراسة تحليلية، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد 12، العدد 2، جامعة محمد خيضر بسكرة - كلية الحقوق والعلوم السياسية - مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، 2020، ص46.

بينت هذه الدراسة، أن العالم قد شهد نموًا متزايدًا بأعداد الطائرات المسيّرة نظرًا لتزايد مجالات استخدامها، وإزاء هذا التنامي الكبير قامت العديد من الدول بإصدار قرارات وقوانين تنظم الانتفاع بالفضاء الجوي بواسطة هذه الطائرات، كما حددت شروط ترخيصها وضوابط تشغيلها وأهلية الأشخاص المنتفعين منها، وبالرغم من المهام العديدة التي تحققها هذه الطائرات والخصائص المميزة التي تتمتع بها، إلا أنها تثير العديد من المشاكل القانونية نتيجة لما يسببه استخدامها من أضرار حينما تعلق بالمجال الجوي؛ حيث تؤثر على سير مسار الطيران العام، وكذلك قد تسبب أضرارًا بالأموال والأشخاص على سطح الأرض، لذا كان لا بد من مواجهة هذه المخاطر، وذلك من خلال الوسائل القانونية وتقرير المسؤولية عن الأشياء لجبر الضرر الناجم عنها.

### التعليق على الدراسات السابقة:

يتبين من العرض السابق لبعض الدراسات السابقة، أن منها ما تعرض للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة بشكل غير مباشر، ولم يخصص دراسته لجانب معين، فيما عرضت بعض الدراسات للمسئولية الناشئة عن استخدام الذكاء الاصطناعي بوجه عام، ومع ذلك فهي شبه قليلة وتكاد تكون نادرة وذلك باعتبار حداثة الموضوع، ويرجع سبب ذلك إلى أن هذه الدراسات قد تمت قبل دخول الطائرات المسيّرة في سائر مجالات الحياة والعمل بها في سائر الأغراض، وعلى حد علمنا، أنه لا يوجد دراسات سابقة بالقدر الذي يكفي لمعالجة كافة أوجه المسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة، ومن ثم تبرز أهمية هذه الدراسة – التي نحن بصددتها – باعتبارها تأخذ صورة من صور الذكاء الاصطناعي، فضلًا عن تركيز الدراسة ليصبح لها مكان بين الدراسات السابقة من خلال معالجة إشكالياتها، والإجابة على تساؤلاتها، بغية تحقيق أهدافها.

### سابعًا - منهج الدراسة:

المنهج المتبع في هذه الدراسة، هو المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص والقواعد العامة الواردة في قانون العقوبات المصري لبيان أساس المسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة، والوقوف على الطبيعة القانونية لهذه المركبات، ومدى تطبيق القواعد العامة عليها، وأنواع العقوبات المناسبة لها.

### ثامناً - خطة الدراسة:

في ضوء ما تقدم بيانه، تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة مباحث، وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: ماهية الطائرات المسيّرة.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة.

المبحث الثالث: صور الركن المادي في حوادث الطائرات المسيّرة.

الباحث

### المبحث الأول

### ماهية الطائرات المسيّرة

#### تمهيد وتقسيم:

شاع استخدام الطائرات المسيّرة، التي تعرف أيضاً باسم الدرون، خلال السنوات القليلة الماضية؛ حيث أصبح امتلاكها ليس حكراً على الدول بعد أن عرفت طريقها إلى التنظيمات والجماعات المسلحة من غير الدول؛ ومن تلك النقطة تسعى هذه الدراسة إلى رصد وتحليل بيئة المخاطر الأمنية الناتجة عن التحولات الاستراتيجية في استخدام التنظيمات والجماعات المسلحة من غير الدول للطائرات المسيّرة بدون طيار في ساحات الصراع واستهداف المواقع والمنشآت الحيوية، وتداعيات ذلك المستقبلية على منظومة الأمن بمفهومها الشامل داخل منطقة الشرق الأوسط، وكيفية مواجهة التحديات والمخاطر وفق نسق ومسار استراتيجي<sup>(1)</sup>.

وتُعد الطائرات المسيّرة من التطبيقات المعاصرة لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، والتي أصبحت استخداماتها من الضرورات التي تفرض نفسها على الأفراد والمجتمعات في الوقت الحالي؛ ويرجع ذلك إلى التطورات المتزايدة - التي يشهدها العالم الآن لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، ومن ثم وصلت هذه الطائرات المسيّرة واستخداماتها إلى كثير من بلدان العالم، وباتت واقعا

(1) رامي وحيد منصور، الطائرات المسيّرة بدون طيار والاستخدام الإرهابي لسلاح الجو: مخاطر المستقبل واستراتيجيات المواجهة، الفكر الشرطي، المجلد 32، العدد 124، القيادة العامة لشرطة الشارقة - مركز بحوث الشرطة، 2023، ص108.

مشاهدًا وتطورًا ملموسًا في العالم أجمع، وذلك نظرًا للواقع الذي تعيشه الدول اليوم، وما تشهده من انفتاح في ظل ما يُعرف باللعولمة، ولما كانت الدول تسعى – وبصورة حسيه – إلى ضرورة الاستفادة من التطورات التكنولوجية الحاصلة في مجال الاتصالات والمواصلات، ومن ثم فقد فرض استخدام الطائرات المسيّرة العديد من الإشكاليات، وعلى وجه الخصوص عندما يتم استخدامها بطريق غير مشروع، وذلك في حالة تجاوزها المنافذ الحدودية والاعتداء على الغلاف الجوي لدولة مجاورة، وهو ما يستوجب معه تدخل المشرع لمحاولة معالجة وحل هذه الإشكاليات، باعتبار أن القانون بوصفه من العلوم الاجتماعية التي تهدف إلى تقنين التطورات الحديثة التي يطرأ على المجتمع على وجه يحقق أمنه واستقراره ورفاهيته، وفيما يلي نشير إلى مفهوم الطائرات المسيّرة ، قبل أن نبين أنواعها، والمصلحة محل الحماية وذلك من خلال ثلاثة مطالب على النحو الآتي:

- **المطلب الأول: تعريف الطائرات المسيّرة**
- **المطلب الثاني: أنواع الطائرات المسيّرة.**
- **المطلب الثالث: المصلحة محل الحماية في تجريم أخطاء بالطائرات المسيّرة.**

## المطلب الأول تعريف الطائرات المسيّرة

تعددت المصطلحات التي تطلق على الطائرات المسيّرة مع التقدم التكنولوجي، فقد اطلق عليها العديد من المصطلحات منها: طائرات الدرونز (DRONES) ، ومن الناحية الفنية، فإن الدرونز تتضمن جميع الآلات والمركبات التي يتم التحكم بها عن بُعد أو الآلات ذاتية القيادة، ومن نافلة القول أن مصطلح طائرات الدرونز يعد المصطلح الأكثر شيوعًا واستخدامًا لإطلاقه على الطائرات المسيّرة ، وهو ذات المصطلح الذي تم استخدامه لدى الفقه الفرنسي<sup>(1)</sup>، وهو – من حيث الأصل – من المصطلحات الأنجلوسكسونية، والتي انتشر استخدامها من قبل فقهاء القانون الفرنسي، ثم توالى بعده ظهور العديد من المصطلحات الأخرى التي أطلقت على الطائرات المسيّرة ، ومن هذه المصطلحات مصطلح (UAV)، وهو اختصار لمفهوم المركبات الجوية غير المأهولة ( Unmanned Aircraft Systems)، ويُراد بمفهوم المركبات الجوية غير المأهولة، هي المركبات الجوية ذاتية القيادة أو الطائرات بدون طيار، والتي يتم التحكم بها عن بُعد بواسطة شخص آخر، وذلك من خلال جهاز تحكم؛ حيث تكون طريقة إقلاع الطائرة واسترجاعها من خلال نظم أوتوماتيكية أو آلية، على أن تزود هذه الطائرات بكاميرات مراقبة، أو أن يتم تزويدها بنوع من الصواريخ، التي يتم استخدامها لبعض الأغراض العسكرية، أو أن تستخدم الطائرات لتحقيق العديد

(1) عبدالرحمن حمادي، الطائرات المسيّرة بدون طيار والأهمية المتزايدة لاستخداماتها، الدفاع، المجلد 38، العدد 113، القوات المسلحة

- إدارة الشؤون العامة، 1999، ص76.

## المسؤولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

من الأغراض السلمية؛ حيث تعمل الطائرات المسيّرة في المجال العسكري على تعزيز قدراتها من خلال هذا البرنامج، الذي يلعب دورًا كبيرًا في تعزيز القدرات القتالية<sup>(1)</sup>.

الطائرات بدون طيار أو الطائرات المسيّرة، هي مركبات غير مأهولة ذات التحكم عن بعد، وتُعد نظام بأكمله لتنوع زوايا النظر لها، إذ يلعب المجال العسكري دورًا كبيرًا في تطويرها، فأسهم في تنوع الطائرات المسيّرة وتنوع استخداماتها في الحياة المدنية بشكل كبير، وهو ما يثير الكثير من المشاكل القانونية نتيجة لما تسببه من أضرار للدول والأفراد<sup>(2)</sup>.

**الطائرات المسيّرة:** الطائرة المسيّرة لحد الآن في تطور مستمر وهائل، وهي أحد أسلحة الحاضر والمستقبل، ولها استخدامات عديدة، وقد تكون مدنية أو عسكرية، وهي الموجهة عن بعد وبدون طيار، وللطائرات المسيّرة تعريف خاص وتعريف عام، نبينها فيما يلي:

**التعريف الخاص للطائرات المسيّرة:** اختلف الفقهاء والباحثون حول تحديد التعريف الخاص للطائرات المسيّرة، فبعضهم عرفها بآثارها واستخدامها، وعرفها آخرون بآلية التحكم بها عن بعد، ومن ثم فقد عُرفت الطائرة المسيّرة بآثارها بأنها: سلاح المستقبل الأكيد إذا ما استخدمت في المهام العسكرية، أما من ناحية استخدامها فقد عرفت بذكر النحل، تيمناً بصوت ذكر النحل أثناء الطيران، وقد بات هذا المصطلح شائعاً وعمماً<sup>(3)</sup>.

كما يمكن أن يتطور تعريفها وفقاً لتطور استخدامها، وتستخدم اليوم على نطاق واسع في المجالات البحرية والأرضية والجوية، مدنيًا وعسكريًا<sup>(4)</sup>.

(2) حمدي بشير، برنامج الطائرات المسيّرة الإيراني: الدور وحدود التأثير في السياسة الخارجية الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، المجلد 7، العدد 17، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 2023، ص34.

(3) منار جلال عبدالله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة مجلة الجامعة العراقية، العدد 54، الجزء 7، الجامعة العراقية - مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2022، ص251.

(1) رضي محمد علي هادي، الطائرات المسيّرة والمسؤولية الدولية والجنائية الناشئة من استخدامها، مجلة الجامعة العراقية، العدد 59، الجزء 2، الجامعة العراقية - مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2023، ص569.

(2) غسان صبرى كاطع، مشروعية استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة الجامعة العراقية، العدد 54، الجزء 3، الجامعة العراقية - مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2022، ص445.

أما تعريف الطائرة المسيرة بآلية التحكم بها عن بعد، فقد عرفت بطريقة قيادتها بأنها: طائرة يشغلها ويتحكم بها شخص من على الأرض<sup>(1)</sup>.

وعرفت أيضًا بأنها: طائرة ذات قيادة ذاتية عن بعد، تحمل على متنها كاميرات تصوير وأجهزة استشعار ومعدات اتصالات وأخيرًا أسلحة متطورة، وغيرها من الحمولة<sup>(2)</sup>.

**التعريف العام للطائرات المسيرة:** هنالك العديد من التعاريف العامة التي تبين الطائرة المسيرة كمفهوم شامل، من أهم هذه التعريفات: عرفت بأنها: عبارة عن مركبة جوية بدون طاقم، يمكن التحكم بها عن بعد أو مستقلة، كما يمكن استردادها في نهاية الرحلة، وأن عدم وجود طاقم يسمح لها بالقيام برحلات لفترة أطول أو تعرضها لمخاطر كبيرة، كما يتيح خفض التكاليف بالمقارنة مع الطائرات المأهولة، وعرفت بأنها: مركبة جوية تعمل بالطاقة، لا تحمل المشغل الإنسان، يستخدم القوى الديناميكية الهوائية لتوفير رفع المركبة، يمكن أن تطير بشكل مستقل أو يتم توجيهها عن بعد، كما يمكن أن تكون قابلة للاستهلاك أو للاسترداد، وتحمل حمولة قاتلة أو غير قاتلة<sup>(3)</sup>.

وعرفها آخرون بأنها: طائرة يمكن برمجتها مسبقاً أو توجيهها لاسلكياً في أثناء تحليقها، أي التحكم بها، أو السيطرة عليها عن بعد، وتستخدم هذه الطائرة في الأغراض المدنية، كما تم استخدامها في المجالات العسكرية لتوفير معلومات دقيقة نسبي<sup>(4)</sup>.

ومن خلال ما تقدم يمكن ان نعرف الطائرة المسيرة بأنها: مركبة تتميز بأنها تحلق بدون وجود شخص بداخلها، من خلال البرمجة المسبقة والتحكم بها ذاتياً ولاسلكياً، والقدرة على أداء مهمتها المخطط لها، أي أنها غير مستقلة ذاتياً، فضلاً عن طيرانها مسافة وارتفاع أبعد من الطائرة الاعتيادية، ولها دور فعال في كافة المجالات الحربية والمدنية<sup>(5)</sup>.

(3) رضي محمد علي هادي، الطائرات المسيرة والمسؤولية الدولية والجنايئة الناشئة من استخدامها، مرجع سابق، ص 569.

(4) حسنين توفيق إبراهيم علي، تأثير التكنولوجيا على الحروب الحديثة: طائرات الدرونز نموذجاً، مجلة دراسات، المجلد 8، العدد 2، مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة، 2020، ص 85.

(1) رضي محمد علي هادي، الطائرات المسيرة والمسؤولية الدولية والجنايئة الناشئة من استخدامها، مرجع سابق، ص 569.

(2) أحمد عبدالمعطي حسن، توظيف التنظيمات الإرهابية للطائرات بدون طيار في الشرق الأوسط، مجلة السياسة الدولية، السنة 55، العدد 220، مؤسسة الاهرام، 2020، ص 252..

(3) رضي محمد علي هادي، الطائرات المسيرة والمسؤولية الدولية والجنايئة الناشئة من استخدامها، مرجع سابق، ص 569.

### المطلب الثاني أنواع الطائرات المسيّرة

الطائرات المسيّرة لها العديد من الاستخدامات التي يمكن أن تقسم بناء على غاية الاستخدام ومجاله إلى استخدامات عسكرية واستخدامات مدنية<sup>(1)</sup>.

وعلى الرغم من اختلاف المصطلحات وتعددّها، إلا أنّ تلك الاختلافات لا تنعكس على المفهوم العام للطائرات المسيّرة، وإنما تعود تلك الاختلافات إلى تنوع البحوث والدراسات حول هذه الطائرات المسيّرة وتعددّها، فهي طائرات يتم برمجتها والتحكم بها عن بُعد، وذلك من خلال خبراء وفنيين متخصصين على الأرض، ويتم تجهيز هذه الطائرات بالعديد من الأدوات التي تمكنها من أداء مهامها المنوط بها تحقيقها، كما تزود هذه الطائرات بكثير من الأجهزة والكاميرات وأحياناً تزود بقذائف وصواريخ، يتم استخدامها ضد أهداف محددة، وتتعدد الطائرات المسيّرة أو الطائرات بدون طيار، وتأخذ صوراً متنوعة، كما يمكن استخدامها في العديد من الاستخدامات المختلفة، وسنعرض في هذا المقام لبعض من أنواع هذه الطائرات المسيّرة، وذلك طبقاً للتقسيم التالي:

**(1) أنواع الطائرات المسيّرة من حيث استخدامها:** الطائرات تتعدد أنواع الطائرات المسيّرة أو الطائرات بدون طيار، على حسب للغرض من استخدامها إلى اربعة أنواع، يمكن بيانها من خلال أربعة مجالات أساسية، وهو ما نشير إليه فيما يلي:

**(أ) الطائرات المسيّرة التي تستخدم للتسلية:** ويتضمن هذا النوع جميع الطائرات المسيّرة أو الطائرات بدون طيار، التي يمكن شراءها من قبل الهواة أو المهتمين بذلك؛ فهذه الطائرات صنعت خصيصاً بغرض التسلية حيث يتم استخدامها من جانب الأفراد للترفيه والتسلية والاستمتاع بقضاء أوقات الفراغ، كما يمكن استخدامها في المسابقات الرياضية وإبراز روح التنافس بين الأشخاص، وهذه الطائرات المسيّرة لا تتطلب - في تشغيلها - بنية تحتية بشكل رسمي، كما لا تحتاج إلى تدريب لقيادتها أو طريقة العمل بها، ولا تتعدى قيمة هذا النوع الطائرات المسيّرة بضعة آلاف من الدولارات<sup>(2)</sup>.

(1) حماد أحمد علي الخزاعلة، الطائرات المسيّرة المقاتلة "الدرون" ضمن القانون الدولي الإنساني: دراسة وصفية، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، 2023، ص5.

(2) محمد حسام الشالاتي، من الخيال العلمي إلي الواقع الحقيقي: آلات طائرة من وحي الطبيعة "2 من 2"، مجلة الأدب العلمي، العدد 102، جامعة دمشق، 2022، ص28.

**(ب) الطائرات المسيّرة للاستخدام في الأغراض المدنية:** وهي الطائرات المسيّرة التي تقوم الدولة باستخدامها؛

حيث تقوم الهيئات والمؤسسات والمرافق العامة في الدولة للقيام بأعمال مدنية تتضمن أعمال الرقابة على الحدود، وحماية البنى التحتية في الدولة، وحماية الأمن العام والدفاع المدني وحماية البيئة في المجتمع والحفاظ على خطوط الكهرباء والغاز والأنشطة الزراعية وحماية الحيوانات البرية ومتابعة كافة الأنشطة غير المشروعة والتصدي لها، من أمثلة ذلك الاتجار في المخدرات وتهريبها، وتهريب البضائع والهروب الجمركي وغسل الأموال، وغير ذلك من الأنشطة التي تهدف الدولة من مكافحتها إلى الحفاظ على الأمن القومي للبلاد والمحافظة على النظام العام.

**(ج) الطائرات المسيّرة لغرض الاستخدام العسكري:** وهي الطائرات المسيّرة ، أو الطائرات بدون طيار التي

تستخدم في الأغراض العسكرية والأغراض المسلحة التي يشترط لها ضرورة توافر بنية تحتية عسكرية لهذه الأعمال المسلحة، كما أن هذا النوع من الطائرات المسيّرة ، لا يمكن الحصول أو الوصول إليها لأفراد المجتمع؛ حيث لا يمكن تشغيلها إلا من جانب الجهات الفاعلة وراء الجيوش الكبرى في الدول، وذلك بغرض تنفيذ ضربات جوية في العمليات العسكرية الخارجية، ويمكن لهذه الطائرات المسيّرة تطير وتحلق إلى بُعد ٥٠٠٠٠ قدم، أو ما يعادل (١٥٢٤٠) متر، أو خمسة عشرة كيلو متر ومائتي واربعين متر، كما يمكن أن تحلق لمدة تصل إلى خمسة وأربعين ساعة أي يومين متكاملين إلا ثلاث ساعات.

**(2) أنواع الطائرات المسيّرة من حيث القدرة على القيادة:** تتنوع الطائرات المسيّرة من حيث القدرة على قيادتها إلى

نوعين أساسيين هما:

**(أ) الطائرات المسيّرة بشكل مباشر ومستمر من سطح الأرض:** وهذا النوع من أنواع الطائرات المسيّرة، يمثل

الجيل الأقدم من الطائرات المسيّرة أو الطائرات بدون طيار، وما يمكن ان يعاب على هذا النوع من أنواع الطائرات المسيّرة إمكانية التشويش عليها، فضلاً عن إمكانية اختراق برامج القيادة الخاصة بها، وبالتالي التحكم في توجيهها على نحو مغاير لقصدتها الحقيقي، وذلك متى تمكن العدو أو أي شخص أو جهة أخرى من اختراقها واكتشاف شفرة الترددات الخاصة بها، والتي يمكن أن تستقبلها الطائرة من أجهزة التحكم الأرضية.

**(ب) الطائرات المسيّرة التي ذاتية الحركة الإلكترونية:** وهذا النوع من أنواع الطائرات المسيّرة ، تتم حركتها من

خلال برامج إلكترونية يتم إعدادها مسبقاً، ولا يمكن للطيار التدخل في حركة الطيران حتى تنتهي دورة البرامج المعدة لذلك.

(ج) الطائرات المسيّرة ذاتية الحركة إلكترونياً مع إمكانية تدخل الطيار: وفي هذا النوع من أنواع الطائرات المسيّرة، يتم تحريك الطائرة من خلال برنامج يتم إعداده مسبقاً، ويبد أنه يمكن للطيار التدخل في مركز الطيران، وتغيير حركة الطائرة واتجاهاتها<sup>(1)</sup>.

### (3) أنواع الطائرات المسيّرة من حيث الارتفاع:

(أ) الطائرات المسيّرة أو بدون طيار متوسطة الارتفاع: وهي مجموعة من الطائرات المسيّرة متقاربة أو متساوية في وزنها وأدائها، تستخدم والأداء للطائرات المدنية والعسكرية المأهولة القائمة، وغالباً ما يكون عمل هذه الطائرات في مجال الملاحة الجوية، وقد بدأت التطبيقات المدنية لهذه النوع من أنواع الطائرات في منافسة نظائرها من الطائرات المأهولة ذات الطابع المدني؛ حيث تحلق بأعلى ارتفاع لها ما بين الألف إلى الألفين متر، أي ما يعادل كيلو إلى اثنين كيلو متر، وأن معظم الطائرات بدون طيار أو الطائرات المسيّرة من هذا النوع، ومن أبرز وأشهر أنواع هذه الفئة من فئات الطائرات المسيّرة، الطائرة المسيّرة من فئة (MALE).

(ب) الطائرات المسيّرة أو بدون طيار منخفضة الارتفاع: وهي الطائرات التي تحلق على ارتفاع لا يتجاوز ألف متر أو كيلو متر للأعلى، أي نصف الارتفاع التي تصل إليه الطائرات عالية الارتفاع، ومن أمثلة هذا النوع من الطائرات، الطائرات من فئة الـ درانموناى (dragoneye)، وكذلك الطائرات من فئة بونيتير (pointer).

(ج) الطائرات المسيّرة أو بدون طيار عالية الارتفاع: ويطلق هذا النوع من الطائرات إلى ارتفاع يصل إلى ثلاثين كيلو متراً، مع قدرتها العالية على التحمل عدة أيام إلى عدة أسابيع، وتقوم معظم هذه الطائرات بعملها كمنصة ثابتة بشكل دائم، كما يمكن استبدالها بالخدمات المتعلقة بالأقمار الصناعية الموجودة؛ حيث إنّ الغالبية العظمى من هذا النوع من الطائرات المسيّرة، تعمل في المجال العسكري، ونتيجة لكبر حجمها تكون دائماً في حاجة إلى استخدام المطارات القائمة واجتياز مجالات الملاحة الجوية<sup>(2)</sup>.

(1) سلامه صالح عبدالفتاح الرهايفة، استخدام الطائرات دون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد 2، العدد 13، جامعة مؤتة - عمادة البحث العلمي، 2021، ص 37.

(2) عبدالرزاق وهبه سيد أحمد محمد، مدى ملاءمة أحكام المسؤولية الشيئية لمواجهة الأضرار الناشئة عن الطائرات المسيّرة: دراسة تحليلية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 43، جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية، 2022، ص 23.

### المطلب الثالث

## المصلحة محل الحماية في تجريم أخطاء بالطائرات المسيّرة

تُعد عمليات القتل المستهدف باستخدام الطائرات المسيّرة، وسيلة من الوسائل الخطيرة التي تهدد حق الإنسان في الحياة، سواء في زمن الحرب أم زمن السلم، ففي زمن الحرب نجد أن القانون الدولي الإنساني يحظر الأسلحة التي لا يمكنها أن تحترم المبادئ العامة، مثل التمييز والتناسب والضرورات العسكرية، وفي زمن السلم نجد أن كل الصكوك الدولية التي تكفلت بحماية حقوق الإنسان، تحظر الاعتداء على حق الحياة إلا في الحالات التي ينص عليها القانون، وكذلك تحظر الإعدام من دون محاكمة؛ حيث إنها كفلت للمتهمين الحق في محاكمة عادلة وعدم إيقاع عقوبة الإعدام خارج نطاق القضاء<sup>(1)</sup>.

وللطائرات المسيّرة تأثير كبير على الأمن، ومن ثم ضرورة تطوير استراتيجية أمنية في مجال الذكاء الاصطناعي، وضرورة وضع تشريعات قانونية تعالج واقع الطائرات المسيّرة العسكرية، والتي تعد من أهم ما توصلت إليه الصناعات الدقيقة، وتقف على إمكانية أن تصبح في السنوات والعقود القادمة ليس الأكثر استعمالاً في سلاح الجو في العمليات العسكرية فحسب، وإنما أيضاً القوة الأساسية في هذا السلاح<sup>(2)</sup>.

ويذهب الكثير من فقهاء القانون الجنائي<sup>(3)</sup>، إلى دراسة المسؤولية الجنائية في نطاق دراسة الركن المعنوي للجريمة، وذلك لما بين المسؤولية الجنائية والركن المعنوي للجريمة من مسائل قانونية مشتركة<sup>(4)</sup>، ويراد بالمسؤولية

(1) حسن يونس جميل، القتل المستهدف بالطائرات المسيّرة في إطار القانون الدولي لحقوق الإنسان، مجلة العلوم القانونية، المجلد 35، عدد خاص، جامعة بغداد - كلية القانون، 2020، ص28.

(2) محمود محارب، واقع وخطط السابير والطائرات المسيّرة في إسرائيل، مجلة استشراف للدراسات المستقبلية، العدد 4، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2019، ص14.

(3) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام، ط8، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2016، ص525 وما بعدها؛ محمد كمال الدين إمام، المسؤولية الجنائية أساسها وتطورها دراسة مقارنة في القانون الوضعي والشريعة الإسلامية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر، 2004، ص134؛ أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، ط6، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2015، ص87؛ محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسؤولية الجنائية في قانون الجزاء الكويتي، ط1، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، 2015، ص614.

(4) بكري يوسف بكري محمد، قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية - مصر، 2013، ص612.

## المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

الجنائية - في إطار النظرية العامة للجريمة - الالتزام الذي فرضه القانون على الشخص (الجاني) بتحمل كافة النتائج المترتبة على فعله المجرم وغير المشروع، أي تحمل العقوبات التي نص عليها القانون لهذه الأعمال غير المشروعة، أو هي صلاحية الشخص لتحمل الجزاء الجنائي الناشئ عما يرتكبه من جرائم<sup>(1)</sup>.

وأياً ما كان الخلاف الفقهي حول مفهوم المسئولية الجنائية، فهي باختصار تحمل تبعه الأفعال التي يجرمها القانون الجنائي، وتحمل التبعة لا تعني سوى تطبيق العقوبة، وإذا كانت هذه هي المسئولية الجنائية بوجه عام، فما هو أساس هذه المسئولية عن حوادث الطائرات المسيّرة؟ ومتى تبين لنا الأساس القانوني للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة فما هي صور هذه المسئولية؟

تأسيساً على ما تقدم، تُعتبر الطائرات المسيّرة أو الدرونز أو الطائرات بدون طيار من الطائرات الميكانيكية، التي تعمل بطريقة آلية، وهي نوع من أنواع الطائرات التي تكون صغيرة في حجمها، إلا أن هذه الطائرات تطير بدون طيار يقودها؛ حيث يتم تشغيل هذه الطائرات ومراقبتها والتحكم بها من على سطح الأرض، ويقوم الطيار بتشغيلها عن بعد (distance)، أو المشغل (tetpilote operateur)، وقد ترتب على استخدام هذا النوع من الطائرات المسيّرة خلال الحقبة المنصرمة العديد من الإشكاليات القانونية، وعلى وجه الخصوص في ضوء عدم وجود تنظيم قانوني للطائرات المسيّرة أو الطائرات بدون طيار في العديد من البلدان على مستوى العالم؛ حيث أصبحت الطائرات المسيّرة، من الأسلحة المهمة الأكبر لدى العديد من بلدان العالم، والتي - من خلالها - تستطيع الاعتداء على أفراد المجتمع وإزهاق أرواح الأفراد في إقليم بلدهم وقتلهم دون ترك أي دليل أو أثر من آثار الجريمة، وذلك نتيجة لما تضمنته من تقنيات تكنولوجية عالية<sup>(2)</sup>، وذهب البعض إلى القول بأن الطائرات المسيّرة باتت تمثل نوعاً من أنواع الإرهاب الحقيقي وخطراً كبيراً من الأخطار التي تهدد أمن المجتمع واستقراره؛ حيث يتم توجيه هذه الطائرات المسيّرة والتحكم بها بواسطة أداة مخصصة للتحكم كما هو الحال في التحكم في الألعاب.

(1) عبد الرؤوف مهدي، المسئولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية، بدون رقم طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر، 2009، ص13.

(2) هشام عمر أحمد الشافعي، التنظيم القانوني للطائرات المسيّرة بدون طيار الدرونز (Les Drones)، الفكر الشرطي، المجلد 28، العدد 110، القيادة العامة لشرطة الشارقة - مركز بحوث الشرطة، 2019، ص187.

**خلاصة القول:** إن الطائرات المسيّرة هي طائرات تبرمج وتوجه عن بُعد يتحكم بها خبراء متخصصون على الأرض، وتكون مُجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة، وقد تكون مزودة بأجهزة وكاميرات وبقذائف وصواريخ لاستخدامها ضد أهداف معينة، وهي أنواع متعددة، سواء من حيث الاستخدام أو من حيث القيادة أو من حيث الارتفاع، ويترتب على استخدام الطائرات المسيّرة العديد من الآثار الضارة وعلى وجه الخصوص في ظل عدم التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار في الدُول، إذ أصبحت الطائرات المسيّرة هي السلاح الأكبر بيد الدول وقادرة من خلالها على الاعتداء على الأفراد

وإزهاق أرواحهم في اقليم دولتهم وقتلهم، والاعتداء على الغلاف الجوي والمنافذ الحدودية دون أن تترك دليل ما بسبب ما تحتويه من تقنيات عالية، ومن جانب آخر نشير إلى أن قانون العقوبات المصري لم يتضمن أي نص صريح يعالج جرائم القتل التي ترتكب بواسطة الطائرات المسيّرة ، وذلك باعتبارها نوع من التقنيات الحديثة التي ظهرت مؤخرًا مع تطور التكنولوجيا، وعلى الرغم من ذلك فإنه من الممكن إدراج هذه الجريمة ضمن القواعد العامة المجرمة للقتل بكافة صورته في قانون العقوبات.

**وأمام ما سبق يرى الباحث:** أن قواعد القانون الجنائي المصري لا سيما قواعد قانون العقوبات، لا تزال بحاجة إلى المزيد من التعديل والتنقيح والإضافة لتتلاءم مع استخدام هذا النوع من الطائرات، ومن ثم نرى ضرورة إجراء عملية تحديث لهذه القواعد، إذ وضعت في وقت لم يكن فيه التطور والتكنولوجيا موجودة،

ووضع نظام قانوني جديد يضمن مواجهة المستجدات المتسارعة والتكيف مع التقدم العلمي المرتقب، وضرورة إيجاد الحلول للمشكلات الخاصة والمعقدة التي تطرحها ظاهرة جرائم القتل بواسطة الطائرات المسيّرة<sup>(1)</sup>.

(1) خالد عبداللطيف محمد عمران، ثورة المناهج التعليمية لمواكبة الثورة الصناعية الرابعة: رؤى مستقبلية، المجلة التربوية، المجلد 85، جامعة سوهاج – كلية التربية، 2021، ص 1.

### المبحث الثاني

## الأساس القانوني للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة

### تمهيد وتقسيم:

تتيح التكنولوجيا الحديثة للمجتمعات الحائزة لها توسيع المسافة التي تفصل بين مستخدم السلاح والقوة المميتة التي يطلقها، فالمركبات الجوية الحربية التي تعمل بلا طيار، والمعروفة باسم الطائرات المسيّرة بلا طيار، تتيح للشخص الذي يتحكم في القوة المميتة نشر هذه القوة من دون أن يكون حاضراً بشخصه، وحسبه أن يقوم بتشغيلها انطلاقاً من حواسيب يجلس أمامها من مكان بعيد، وهو بمنأى عن الخطر، وهو ما يعد أسلوباً قتالياً حديثاً يستعدي دراسته وتنظيمه، وأن ثمة اتفاقاً واسع النطاق على ضرورة توخي الحذر، وفرض شكل من أشكال المراقبة على استخدام الدول لهذه التكنولوجيا، فضلاً عن المعايير العامة التي يفرضها القانون الدولي بالفعل<sup>(1)</sup>.

ومن المستقر عليه أن المسئولية الجنائية لا تقوم إلا بالنسبة للشخص الطبيعي العاقل البالغ، فهو وحده محل المسئولية الجنائية، ولا يمكن إسناد المسئولية إلا إلى الشخص الطبيعي؛ لأنه الكائن الوحيد الذي يمكنه أن يفهم ويستوعب أوامر ونواهي القانون، كما أن ما يتضمنه القانون من جرائم لا يمكن تصور ارتكابها إلا من قبل الشخص الطبيعي، وكذلك بالنسبة للجزاءات التي يتضمنها والتي لا يمكن تصور إنزالها إلا بالشخص الطبيعي، ولا يتصور تحقيق أغراضها إلا إذا نفذت على الشخص الطبيعي، وكاستثناء من ذلك أصبحت تنظر مسئولية الأشخاص المعنوية أو الاعتبارية<sup>(2)</sup>.

والمسئولية الجنائية تعني أهلية شخص ما لتحمل الجزاء الجنائي بسبب ارتكابه جريمة يعاقب عليها القانون، وهذا يتطلب بالضرورة، أن يكون الشخص المسئول جنائياً أهلاً لارتكاب الجريمة لتحمل العقوبة وصالحاً من الناحية المادية والناحية المعنوية، ولهذا السبب تقوم المسئولية الجنائية أساساً على افتراض وقوع جريمة يعاقب عليها القانون،

(1) قاسم ماضي حمزة، دور منظمة الأمم المتحدة في تنظيم عمل الطائرات المسلحة المسيّرة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 13، العدد 2، جامعة بابل - كلية القانون، 2021، ص1586.

(2) بكري يوسف بكري محمد، قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة، مرجع سابق، ص614.

مكتملة الأركان والعناصر من شخص معين يتمتع بأهلية جنائية، فالمسئولية الجنائية لا تعتمد في قيامها على ركن معين بذاته، بل تتطلب اجتماع كل أركان الجريمة، ومن ثم كانت هذه الأركان كافة، أركاناً للمسئولية الجنائية لا تقوم إلا بتوافرها مجتمعة، ولهذا فإنه حين ينظر في بحث المسئولية الجنائية، يجب أن تكون هناك واقعة إجرامية محددة ومسندة لشخص معين، هذا الشخص قد يكون طبيعياً وقد يكون معنوياً<sup>(1)</sup>.

فما هي مسئولية الشخص المعنوي؟ وما مدى اعتبارها أساساً للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة؟ وهل يمكن الاكتفاء بخطأ المبرمج والمشغل كأساس للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة؟ وللإجابة على هذه التساؤلات وغيرها، قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي:

- المطلب الأول: مسئولية الشخص المعنوي عن حوادث الطائرات المسيّرة.
- المطلب الثاني: مسئولية المبرمج والمشغل عن حوادث الطائرات المسيّرة.

(1) إبراهيم حبيب محمد شعيب، أحكام المسئولية الجنائية للشخص الاعتباري في التشريع الإماراتي – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة الإمارات المتحدة، 2018، ص12.

## المطلب الأول

### مسئولية الشخص المعنوي عن حوادث الطائرات المسيّرة

#### تمهيد وتقسيم:

كان الشخص الطبيعي - رجلاً كان أم امرأة - إما مسئولاً جنائياً عن الفعل أو الامتناع المخالف للقانون وإما غير مسئول، وذلك دون شأن يذكر عن المرحلة العمرية التي ارتكب فيها جريمته، إلى أن تبني الفكر الجنائي مفهومًا واقعيًا لمبدأ حرية الاختيار، وهذه الحرية لا هي مطلقة ولا هي متساوية، فهي ليست مطلقة؛ لأنها ترتبط بالقدرة على مقاومة الدوافع والميول المختلفة، فلا يعد مسئولاً مسئولية كاملة إلا من كان بوسعه أن يوائم بين تصرفه وما يأمر به القانون أو ينهى عنه، وهي غير متساوية؛ لأنها تتأثر باختلاف الميول والنزاعات من فرد لآخر، بل ويتغير هذه الميول لدى الفرد تبعاً لاختلاف الوقت والظروف، وقد ترتب على ذلك نزع الطابع التجريدي للمسئولية الجنائية، والدفاع عن التمييز في المسئولية الجنائية بين البالغين والقصر بالنسبة للشخص الطبيعي<sup>(1)</sup>.

وفي ظل تطورات الجرائم لم يعد الشخص الطبيعي هو المحرك الوحيد للعدالة الجنائية، وذلك بعد أن فرضت الاعتبارات العملية الاعتراف بالمسئولية الجنائية للأشخاص المعنوية على نطاق واسع في مجال مكافحة الإجرام؛ حيث ظهرت هذه المسئولية تبعاً في السنوات الأخيرة<sup>(2)</sup>، وكان المشرع المصري من أوائل التشريعات التي أقرت مسئولية الشخص المعنوي كمبدأ عام، وعلى ذلك كانت نظرية الشخص المعنوي أساساً للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة، فما هو مفهوم الشخص المعنوي؟ وكيف يمكن تطبيق هذه النظرية على الطائرات المسيّرة؟ وهو ما نعرض له في الفرعين الآتيين:

(1) محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في قانون الجزاء الكويتي، مرجع سابق، ص 663.

(2) المرجع ذاته، ص 830.

## الفرع الأول

### مفهوم الشخص المعنوي كأساس للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة

اختلف الفقهاء حول إيجاد تعريف محدد للشخص المعنوي، ومرد اختلافهم إلى اختلاف أفكارهم السياسية ومذاهبهم القانونية<sup>(1)</sup>، وفيما يلي نعرض بعضاً من هذه التعريفات بما يناسب مقام الدراسة:

فقد عرّفت الشخصية المعنوية بأنها: مجموعة من الأشخاص تستهدف غاية مشتركة، أو مجموعة من الأموال ترصد لمدة زمنية محددة بغية تحقيق غرض معين، بحيث تكون هذه المجموعة من الأشخاص مستقلة عن العناصر المالية لها، وبمعنى آخر أن تكون لها أهلية قانونية لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، بحيث تكون لهذه المجموعة من الأشخاص أو الأموال مصلحة جماعية مشتركة مستقلة عن المصالح الذاتية والفردية لأفراد المجموعة<sup>(2)</sup>، كما تم تعريفها بأنها: مجموعة أشخاص، أو مجموعة أموال أو أشياء، تتكاتف وتتعاون فيما بينها، أو ترصد لتحقيق غرض وهدف مشروع بموجب اكتساب الشخصية القانونية<sup>(3)</sup>.

وأخيراً عرف الشخص المعنوي بأنه: ذلك الكيان الجماعي الذي يتمتع بإرادة مستقلة عن إرادة الأفراد المكونين له، وأهلية التصرف في أمواله وإدارتها، وبصفة عامة اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات<sup>(4)</sup>.

ونستخلص من هذه التعريفات تعريفاً للشخص المعنوي فيما يتعلق بموضوع الدراسة بأنه: عبارة عن مجموعة من الأشخاص أو الأموال ( الشركات ) تتكون بقصد صناعة مركبة ذاتية القيادة أو تشغيلها وإدارتها أو برمجتها لتحقيق أهدافها، على أن يكون معترفاً لهذه الشركات بالشخصية القانونية.

**خلاصة القول:** أن الشخص المعنوي يمثل كياناً له أجهزته الخاصة التي تمارس عملاً معيناً ويترتب على فكرة الشخص المعنوي العديد من الآثار القانونية، التي تجعله يتمتع بقدرته على إبرام العقود، فضلاً عن ذمته المالية الخاصة به، كما يتمتع الشخص المعنوي بأهلية التقاضي.

(1) محمد كمال الدين إمام، المسؤولية الجنائية أساسها وتطورها دراسة مقارنة في القانون الوضعي والشريعة الإسلامية، مرجع سابق، ص137.

(2) شريف سيد كامل، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية - دراسة مقارنة، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 1997، ص86.

(3) أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، مرجع سابق، ص87.

(4) محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في قانون الجزاء الكويتي، مرجع سابق، ص614.

وتجد نظرية الشخص المعنوي كأساس للمسؤولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة ، أساسها القانوني فيما اتفق عليه كل من الفقه والقضاء ؛ حيث يسأل الشخص المعنوي مدنيًا عن أفعاله التي تحدث ضررًا للغير، بينما أثارت المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي خلافًا كبيرًا لدى فقهاء القانون الجنائي، وأسفر خلافهم عن مذهبين:

- **المذهب الأول:** عدم إمكانية مساءلة الشخص المعنوي جنائيًا: حيث يعارض أنصاره مساءلة الشخص الاعتباري، وهذا الرأي هو السائد في الفقه التقليدي، ويذهب هذا الرأي إلى أن الشخص الطبيعي وحده هو الذي يكون محلًا للمساءلة الجنائية وتحمل عقوباتها، أما الشخص المعنوي فلا يتصور أن يسأل عن جريمة ارتكبتها ممثله أو تابعه، فإذا ارتكب ممثل أو تابع لشخص معنوي جريمة كان مسئولًا عنها وحده، ووضع القانوني لا يختلف عما لو كان قد ارتكبها لحسابه الخاص.
- **المذهب الثاني:** إقرار مسؤولية الشخص المعنوي: وهو الرأي المؤيد لمساءلة الشخص المعنوي جنائيًا؛ حيث يذهب الفقه الحديث إلى القول بتقرير المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، خاصة بعدما اتسع نشاط هذه الأشخاص وامتد في معظم مجالات الحياة الاجتماعية والاقتصادية، الأمر الذي يتطلب توقيع قانون العقوبات عليها، مع ملاحظة أنه لا يمكن مساءلة الشخص المعنوي على الأفعال المجرمة المرتكبة من قبل الشخص الطبيعي ما لم يكن ممثلًا قانونيًا له من جهة، ومن جهة أخرى أن يقوم بالفعل في حدود اختصاصه الوظيفي وفي إطار صلاحياته.

وقد ذهب فريق من الفقهاء إلى القول بأن الشخص المعنوي يمكن أن يقترف بعض الأفعال الإجرامية، إلا أنه لا يمكن مساءلته جنائيًا؛ لأنه ليس أهلاً للمساءلة الجنائية، فهو كالشخص الطبيعي الذي تمتنع مسؤوليته لجنون أو عاهة عقل، ومن ثم لا يخضع للعقاب؛ وإنما يطبق في حقه بعض التدابير الاحترازية، وقد أقر هذا الرأي المؤتمر الأول لقانون العقوبات الدولي الذي عقد ببوخارست سنة 1929م<sup>(1)</sup>.

(1) إيهاب خليفة، الخوارزميات القاتلة" في إدارة المعارك العسكرية، مجلة السياسة الدولية، السنة 57، ملحق، مؤسسة الاهرام، 2022، ص6.

## موقف المشرع المصري من المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي:

المشرع المصري من المشرعين القلائل الذين اعترفوا بالمساءلة الجنائية للأشخاص المعنوية كمبدأ عام؛ ومما لا شك فيه أنه في غير هذه الحالات التي قرر فيها القانون مساءلة الشخص المعنوي بنصوص صريحة فإنه لا تجوز مساءلته جنائياً، وإنما يقتصر الأمر على المساءلة المدنية فقط؛ حيث لا يمكن الإقرار بهذه المسؤولية ما لم يكن نص صريح تستند إليه، وفي الحدود التي يقرها هذا النص، والسبب في ذلك أن القواعد الموضوعية والإجرائية التي نص عليها قانون العقوبات المصري تنطبق من حيث الأصل على الأشخاص الطبيعية والمعنوية على حد سواء، ولا يمكن تطبيق هذه القواعد على الأشخاص الاعتبارية دون تعديل، مما يستوجب نصاً خاصاً يتعلق بهذه المسؤولية يحدد الأشخاص الاعتباريين والإجراءات والقواعد الواجب اتباعها في مساءلتهم على استقلال عن المسؤولية الجنائية لوحد أو أكثر من الأشخاص الطبيعيين الذين يتصرفون باسمه ويعملون لحسابه، وهذا ما يعبر عنه بأن الشخص المعنوي لا يكون مسؤولاً إلا عما يقع من أعضائه، مع ضرورة أن يكون العضو مختصاً بالعمل الذي ترتبت عليه المخالفة، وفقاً للشروط المقررة قانوناً، أو لائحياناً حتى يمكن القول بأنه يعبر عن إرادة الشخص المعنوي بصورة صحيحة، ومن هذه الشروط ارتكاب الجريمة من ممثل الشخص المعنوي وأن يكون باسمه ولحسابه الخاص، حيث إن الشخص المعنوي كائن غير ملموس، فينبغي تبعاً لذلك أن يمارس نشاطه من خلال أشخاص طبيعيين، يمثلونه ويعملون باسمه، فهم عقله المفكر ويده التي تعمل، ولكي تتحقق مسؤوليته الجنائية ينبغي أن ترتكب الجريمة من قبل أحد الأشخاص الذين يمثلونه، أو يقومون بإدارته أو بالعمل لديه<sup>(1)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أنّ المشرع المصري لم يكتفِ بإسناد المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي إذا ما ارتكب الفعل باسمه، بل أضاف تلك الحالة التي يرتكب فيها الفعل ولحساب الشخص المعنوي<sup>(2)</sup>، وهو ما يعتد به حيث يقيم هذه المسؤولية في حالة ما إذا ارتكب الفعل باسم الشخص الاعتباري أو لحسابه وهو توسع من قبل المشرع في نطاق مسؤولية الشخص الاعتباري<sup>(3)</sup>، تبعاً لزيادة عدد هذه الأشخاص، وتضخم نشاطها، وتعدد وسائلها وتنوعها، وضخامة حجمها<sup>(4)</sup>.

(1) إبراهيم حبيب محمد شعيب، أحكام المسؤولية الجنائية للشخص الاعتباري في التشريع الإماراتي – دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 38.

(2) عمر عبد المجيد مصبح، شرح قانون العقوبات الاتحادي، دار الكتب القانونية، الشارقة، 2015، ص 275.

(3) إياد عبد الجبار الملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقها على الأشخاص الاعتبارية، دار الثقافة، عمان – الأردن، 2009، ص 256.

(4) بطي سلطان المهيري، أسس وأنواع المسؤولية الجنائية للشخص الاعتباري في القانون الإنجليزي وقانون العقوبات لدولة الإمارات العربية المتحدة – دراسة تحليلية مقارنة، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، مجلة الشريعة والقانون، العدد السادس والستون،

وتطبيقاً لذلك يرى الباحث أنه يمكن مساءلة الشركة المستوردة للطائرات المُسيّرة أو المصنعة لها أو المبرمجة جنائياً، وذلك إذا ارتكب مندوبها أو أحد موظفيها خطأ أدى إلى وقوع حادث من المركبة ترتب عليه إلحاق أضرار بالأشخاص أو الأموال العامة أو الخاصة، وتكون العقوبات الموقعة على الشركة - في هذه الحالة - من نوع العقوبات المناسبة التي توقع على الشخص المعنوي، كالغرامة أو المصادرة أو غير ذلك من التدابير الاحترازية كالإغلاق أو سحب الترخيص أو إلغاءه.

وتجدر الإشارة إلى أن مساءلة الشخص المعنوي عن الجرائم التي يرتكبها الشخص الطبيعي، لا يعفي هذا الأخير من المسئولية الجنائية عن ذات الواقعة وهذا هو الأصل، كما قد يسأل الشخص الطبيعي عن المخالفات التي يرتكبها الشخص المعنوي، وقد يحدث العكس فيتحمل الشخص المعنوي بعض العقوبات التي تناسب طبيعته في حالة مخالفة القائمين على شؤونه للقواعد المنظمة لنشاطه<sup>(1)</sup>.

أبريل 2016، ص 26.

(1) محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في قانون الجزاء الكويتي، مرجع سابق، ص 635.

## الفرع الثاني إمكانية تطبيق نظرية الشخص المعنوي على الطائرات المسيّرة

قامت الادارة القومية للسلامة المرورية على الطرق السريعة (NHTSA) في الولايات المتحدة الأمريكية، بإنشاء تسلسلاً هرمياً مكوناً من خمس مستويات، بقصد بيان مستوى الذاتية في قيادة المركبات، ومن ثم مدى قدرة تلك المركبات على التحكم بفنون القيادة ووظائفها، ومدى سيطرتها على المركبة أثناء السير، وتتمثل هذه المستويات فيما يلي:

- **المستوى الأول (المستوى صفر):** وهو مستوى عدم الأتمتة، أو المركبات عادية وليست أوتوماتيكية؛ حيث يسيطر السائق -العنصر البشري- سيطرة كاملة ومنفردة على المركبة، وذلك من خلال التحكم في المركبات البدائية بواسطة الفرامل، والمقود، ودواسة الوقود، والقوة الدافعة، ويكون للسائق التحكم في كل هذه الأمور في أي وقت شاء، وفي أي مكان أراد<sup>(1)</sup>.
- **المستوى الثاني (المستوى 1):** وفي هذا المستوى تقتصر الأتمتة على وظائف محددة من وظائف القيادة، قد تكون وظيفة واحدة أو أكثر من وظائف التحكم في المركبة، ومن أمثلتها التحكم في توقف المركبة أو ثباتها إلكترونياً، أو أنظمة المكابح (الفرامل) التي يتم شحنها مسبقاً، حيث تساعد هذه الأنظمة المركبات بشكل تلقائي في التوقف، حتى يتمكن السائق من استعادة السيطرة عليها أو التوقف بصورة أسرع من الممكن بواسطة التصرف بمفرده دون استعانة بأحد.
- **(3) المستوى الثالث (المستوى 2):** وفيه تكون الأتمتة في الوظائف المدمجة، وتقتصر الأتمتة في هذا المستوى على وظيفتين على الأقل من وظائف التحكم الأساسية في المركبة، والتي تصمم للعمل متكاملة ومنسجمة بغية التخفيف من قوة التحكم في هذه الوظائف، ومن الأمثلة على الوظائف المدمجة في نظام المستوى الثاني، نظام مثبت السرعة التكيفي مع نظام البقاء في مسارات معينة أو اتجاهات محددة<sup>(2)</sup>.

(1) انظر:

KEVIN D. ASHLEY، Artificial Intelligence and Legal Analytics، new tools for law practice in the digital age، p.111.

(2) انظر:

Marcelo Corrales • Mark Fenwick Nikolaus Forgó Editors، Robotics، AI and the Future of Law، p.105.

ويمثل المستوى الثاني، رقائيق يمكن التحكم من خلالها في عنصرين أو أكثر، وهو المستوى الأقرب إلى السيارات المعاصرة؛ حيث تتولى الأجهزة الإلكترونية إدارة بعض الوظائف بدلاً عن السائق، وتتمتع بالكفاءة الكافية لترشيد السرعة والتوجيه معاً باستخدام مصادر بيانات متعددة.

• **(4) المستوى الرابع (المستوى 3):** وفي هذا المستوى تكون أتمتة القيادة الذاتية محدودة؛ حيث تمكن المركبات في هذا المستوى - من الأتمتة - السائق من التخلي عن السيطرة الكاملة على كافة وسائل السلامة الحرجة في ظل بعض الظروف المرورية أو البيئية، كما تمكنه من الاعتماد بصورة كبيرة من السيطرة على المركبة لمراقبة التغييرات الحادثة في هذه الظروف التي تحتاج إلى الانتقال مرة أخرى إلى سيطرة السائق، ومن المتوقع - أحياناً - تمكين السائق للسيطرة بصورة عرضية، ولكن في الوقت ذاته يكون الانتقال مريحاً نسبياً من خلال السيطرة الذاتية للمركبة إلى سيطرة السائق عليها، ومن أمثلة هذا المستوى على أتمتة القيادة الذاتية المحدودة، هي سيارة جوجل.

وفي هذا المستوى تتحكم السيارة في مواقف الطوارئ، فلم تكن السيارات الذاتية القيادة كلياً صعبة المنال، فإن هذا المستوى يُطلق عليه الأتمتة المشروطة؛ حيث يتيح إجراء بعض وظائف القيادة آلياً دون تدخل بشري، مع ملاحظة بقاء السائق البشري متمتعاً بالقدرة على التدخل في أي وقت.

• **(5) المستوى الخامس (المستوى 4):** وفي هذا المستوى تكون أتمتة القيادة الذاتية الكاملة، وتكون هذه المركبة مصممة للقيام بأداء كافة وظائف ووسائل السلامة الحرجة التي تتعلق بالقيادة ومراقبة ظروف الطريق على مدار رحلة كاملة، وفي مثل هذا التصميم من المتوقع قيام السائق بدخول الجهة المقصودة، بيد أنه من غير المتوقع أن يكون السائق متمكناً من السيطرة في أي وقت أرادته خلال الرحلة.

وتوجد العديد من التقسيمات المتعلقة بمستويات الذاتية في الطائرات المسيّرة وذلك وفقاً لاختلاف

الاشتراطات التي تشترطها مؤسسات ترخيص الطائرات المسيّرة في الدول المعنية.

**ويلاحظ الباحث** من خلال التقسيم السابق بيانه لدرجة الذاتية، أن المركبات الكلاسيكية أو البدائية تدخل في المستوى الأول (الصفري)، وهي المركبات التي لا تعتمد على أي وسائل أوتوماتيكية مساعدة للسائق، وأن المركبات التقليدية فإنها تدخل في نطاق المستويين الأول والثاني، طبقاً للمواصفات التي تتميز بها كل مركبة على حدة، وأما الطائرات المسيّرة بشكل جزئي، فهي تدخل في نطاق المستوى الثالث، وأما الطائرات المسيّرة بشكل تام، هي التي تدخل في نطاق المستوى الرابع، وهي المركبات المقصودة في هذه الدراسة.

وبعد عرض درجة الذاتية في المركبات نلاحظ أنه يوجد نوعان من الطائرات المسيّرة ، الاول: الطائرات المسيّرة جزئياً، والآخر: الطائرات المسيّرة كلياً، وهو ما يعرف بالتقسيم الثنائي للطائرات المسيّرة، فما مدى تطبيق نظرية الشخص المعنوي على الطائرات المسيّرة على كل نوع من هذه الأنواع؟

**النوع الأول – مدى تطبيق نظرية الشخص المعنوي على الطائرات المسيّرة جزئياً:** وهي المركبات التي يمكنها العمل بذاتها، ويكون السائق مسؤولاً عن إدارة عملية التشغيل ونتائج هذه العملية، ومن أمثلة ذلك الطيار عند قيادة الطائرة؛ حيث يكون لدى قائد الطائرة قدرة مطلقة على التدخل في عمل الطائرة إقلاعاً وهبوطاً عند الحاجة (1).

ومن أمثلة هذا النوع – كذلك – ما توفره بعض الشركات من إمكانية الركن الذاتي ونظم تثبيت السرعة، وكذلك بعض أنواع المركبات التي تستلزم تدخل السائق في قيادة المركبة في بعض الحالات، كما في حالة سوء الأحوال الجوية.

في هذا النوع يمكن تطبيق نظرية الشخص المعنوي، بالإضافة إلى مساءلة الشخص الطبيعي، وذلك نظراً إلى أن السيطرة الفعلية على المركبة الذاتية القيادة، مشتركة بين الشخص المعنوي والطبيعي كل على حسب درجة مسؤوليته.

**النوع الثاني – مدى تطبيق نظرية الشخص المعنوي على الطائرات المسيّرة كلياً:** وهي المركبات التي يمكنها القيام بأداء مهمات النقل ومهمات القيادة في ذات الوقت، دون وجود أي دعم أو مساعدة من عنصر بشري.

ومن أمثلة هذا النوع: المركبات التي تنتجها شركة تسلا، وهي الطائرات المسيّرة بشكل كامل، والتي لا تتطلب أي تدخل من السائق في نظام قيادة المركبة (2).

نلاحظ في هذا النوع من المركبات، أن الشركة المصنعة هي فقط صاحبة الولاية على المركبة الذاتية القيادة، ومن ثم يمكن تطبيق نظرية الشخص المعنوي على الطائرات المسيّرة كلياً، فيسأل الشخص المعنوي عن جميع الحوادث التي ترتكبها الطائرات المسيّرة بشكل كلي، ويعاقب بالعقوبات المناسبة التي يقرها المشرع لهذه الجريمة، فيسأل عن جرائم القتل العمد والخطأ؛ وعن جريمة إحداث عاهة عمد أو خطأ، وعن جريمة إتلاف مال عام أو خاص كل بحسب نوع الجريمة المرتكبة، ويعاقب الشخص المعنوي بالعقوبة المناسبة له عن كل جريمة ارتكبها من هذه الجرائم، دون أدنى مسؤولية على الشخص الطبيعي الذي لم يتدخل في هذه النوع بأي صورة من صور التدخل (3).

(1) ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، مرجع سابق، ص31.

(2) ذات المرجع السابق، ص34.

(3) سما سلطان الشاوي، بعض التحديات التي تثيرها أنظمة الأسلحة الفتاكة ذاتية التشغيل على الصعيدين القانون والأخلاقي، المجلة القانونية والقضائية، السنة 14، العدد 2، وزارة العدل – مركز الدراسات القانونية والقضائية، 2020، ص331.

## المطلب الثاني

### مسئولية المبرمج والمشغل عن حوادث الطائرات المسيّرة

يطلق الخطأ ويراد به ما كان ضد العمد<sup>(1)</sup>، ومنه قوله تعالى: [وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِنًا إِلَّا خَطَأً وَمَنْ قَتَلَ مُؤْمِنًا خَطَأً فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةً]<sup>(2)</sup>.

وقد تعرض المشرع المصري لبعض صور الخطأ في الفقرة الأولى من المادة (244) من قانون العقوبات المصري، والتي نصت على أن: " من تسبب خطأ في جرح شخص أو إيذائه بأن كان ذلك ناشئاً عن إهماله أو رعوثته أو عدم احترازه أو عدم مراعاته للقوانين والقرارات واللوائح والأنظمة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز مائتي جنيهًا أو بإحدى هاتين العقوبتين".

وقد اختلف الفقهاء في وضع تعريف محدد لفكرة الخطأ، باعتباره أحد أركان المسؤولية الجنائية، وهذا ما جعل الفقهاء يجتهدون في تعريف الخطأ، ورغم هذه المحاولات إلا أنهم لم يستقروا على تعريف معين للخطأ يمكن الاعتماد عليه، فقد تنوعت وتعددت التعريفات التي قيلت فيه.

ويمثل الخطأ الشكل الاستثنائي للمسئولية الجنائية التي يتمثل شكلها العادي في القصد الجنائي، فيسأل الشخص عما اقترفه خطأ، وذلك في الأحوال التي ينص فيها القانون على ذلك صراحة، ومعنى ذلك أن المسؤولية الجنائية عن الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات يجب تأسيسها على القصد الجنائي في صورته العادية، ولا يجوز تأسيسها على الخطأ غير العمدى إلا بنص صريح<sup>(3)</sup>.

(1) محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، لبنان - بيروت، ج1، ط3، 2004، ص66.

(2) سورة النساء: الآية رقم (92) .

(3) بكري يوسف بكري محمد، قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة، مرجع سابق، ص588.

ويتبين لنا من خلال هذا التعريف أن الخطأ يقوم على عنصرين:

- **العنصر الأول:** مادي، وهو يتمثل في السلوك أو النشاط، من خلال الانحراف أو التعدي.
- **العنصر الثاني:** معنوي، وهو الذي يتمثل في التمييز والادراك.

ولما كانت الطائرات المسيّرة تسير بدون قائد؛ فإن الحوادث المحتملة لها أن تصطدم بمركبة أخرى مثلها أو بمركبة تقليدية أو تصطدم بالأموال والأشخاص، مما يسبب أضرارًا بالغير، ووفقًا لطبيعة مسئولية حراسة الأشياء، والمنصوص عليها في المادة (178) من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948، فإن حارس الشيء هو من يتولى استعماله وتوجيهه، أو رقبته والتحكم في سيره<sup>(1)</sup>.

وبناء عليه فإن حارس المركبة الذاتية القيادة، هو المشغل أو المستخدم، وهو من يتولى حراسة المركبة؛ حيث تسير تحت رقبته وإشرافه وتوجيهه، والمستغل (P exploitant) للمركبة هو المنتفع (utilise) بها لحظة وقوع الحادث المتسبب في حدوث ضرر للغير<sup>(2)</sup>.

ونظرًا لأن قائد المركبة هو الذي يتحكم ويدير المركبة أثناء سيرها، ومن ثم فقد استقر الأمر على اشتراكه في المسئولية الجنائية مع المشغل، كما قد يتحمل المسئولية الجنائية وحده في حالة الخطأ أو الإهمال الذي يترتب المسئولية الجنائية، وعليه يتحدد المسئول عن حوادث الطائرات المسيّرة في أربع حالات، نبينها على النحو الآتي:

**الحالة الأولى – مسئولية السائق والمستغل:** تتحقق المسئولية الجنائية لكل من السائق والمستغل معا في حالة الأضرار التي تسببها المركبة في حالة تصادمها مع مركبة أخرى، وعلى ذلك فإذا تسببت المركبة في التصادم مع

---

(1) نصت هذه المادة على أنه: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولًا عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

(2) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز Les Drones)، من مطبوعات كلية العلوم الإدارية والمالية – جامعة الملك خالد بالمملكة العربية السعودية، 2016، ص31 وما بعدها.

مركبة أخرى، فإن المسؤولية تكون تضامنية بين السائق والمستغل، إعمالاً لأحكام وقواعد القانون المدني المصري في هذا الصدد، ويمكن تطبيق هذه الحالة على النوع الأول من الطائرات المسيّرة جزئياً.

**الحالة الثانية- مسؤولية المستغل:** تتحقق مسؤولية المستغل وحده عند حدوث أضرار للغير على سطح الأرض؛ سواء كان الضرر واقع على أشخاص أو أموال للغير نتيجة اصطدام المركبة بالأفراد أو إتلاف أموالهم، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (2) من اتفاقية روما لسنة 1952 والتي قضت بالتزام المستغل للطائرة بدون طيار (الذاتية القيادة) بالتزام الأضرار التي تحدث للغير على السطح، وهو كذلك ما أشارت إليه المادة (2-6131L) من قانون النقل الفرنسي، والتي قضت بأن المستغل للطائرة بدون طيار يكون مسؤولاً جنائياً عن الأضرار التي تحدثها الطائرة في حالة الطيران تجاه الأشخاص أو الأموال على السطح، ومسئولية المستغل لا يمكن تخفيفها أو الإعفاء منها إلا بإثبات خطأ المضرور، وفقاً لما قضت به المادة (3-6131L) من قانون النقل الفرنسي، ويسأل المستغل جنائياً سواء كان استخدامه مشروعاً بصفته مالك أو مستأجر، أو كان استغلاله بصورة غير مشروعة، كالسرقة أو الاستيلاء غير المشروع<sup>(1)</sup>.

وتخضع هذه الحالة لتطبيق نظرية الشخص المعنوي؛ إذ من الواضح أنها من نوع الطائرات المسيّرة كلياً، ومن ثم يعاقب الشخص المعنوي عما تحدثه هذه المركبات من أضرار بالعقوبات التي تناسبه.

**الحالة الثالثة - مسؤولية المبرمج عن بعد:** المبرمج عن بعد هو من يتولى التحكم في المركبة، بداية من تحركها وأثناء سيرها وانتهاء بوصولها إلى غايتها، ويتحمل المبرمج المسؤولية في حالة وجود خطأ برمجي ولو كان بسيطاً، أو في حالة الإهمال أو عدم الاهتمام، وهي مسؤولية جنائية شخصية، لأن المبرمج يكون ملتزماً عن سلامة الغير أثناء سير المركبة، كما يتحمل المسؤولية الجنائية عن انتهاك حرمة الحياة الخاصة للغير أو الاعتداء على الحقوق والحريات الشخصية، ولذا تتحقق مسؤوليته الجنائية في حالة وقوع حوادث نتيجة لأخطاء وقعت في نظام البرمجة<sup>(2)</sup>.

(1) المرجع السابق، ص32.

(2) أحمد ماجد. ندى الهاشمي، الذكاء الاصطناعي بدولة الإمارات العربية المتحدة، إدارة الدراسات والسياسات الاقتصادية، مبادرات الربع الأول، 2018، ص28.

وفي هذه الحالة تكون المركبة من نوع الطائرات المسيّرة كلياً، ومن ثم يكون المبرمج هو المسئول عن الحوادث التي تقع من المركبة الذاتية القيادة، بسبب أخطاء في البرمجة أو إدخال معلومات خاطئة أدت إلى وقوع حوادث، ويسأل المبرمج بحسب حالته، فإذا كان شخصاً طبيعياً يخضع لجميع أنواع العقوبات الأصلية والفرعية، بينما يخضع للعقوبة التي تناسبه إذا كان المبرمج شخصاً معنوياً كأن تكون الشركة المصنعة.

**الحالة الرابعة – المسؤولية الجنائية للمالك والمستأجر:** في الحالة التي يقوم فيها مالك المركبة الذاتية القيادة بتأجيرها، تنتقل المسؤولية الجنائية من المالك إلى المستأجر؛ حيث يتولى المستأجر استعمال المركبة وتوجيهها والإشراف والرقابة عليها أثناء مدة الإيجار، ومن ثم يصبح المستأجر هو المستغل للمركبة، والأصل أن يصبح المستأجر مسئولاً جنائياً عن الحوادث التي تحدثها المركبة باعتباره المستغل لها، إلا أن المادة (L6131-4) من قانون النقل الفرنسي، بينت أنه في حالة إيجار المركبة، يكون المالك والمستأجر مسئولين جنائياً بالتضامن فيما بينهما أمام الغير عن الحوادث التي تحدثها وتسبب لهم أضراراً، وفي حالة قيد إيجار المركبة يصبح المالك غير مسئول عن الحوادث التي تحدثها مركبته أمام الغير المضرور<sup>(1)</sup>.

ولذا فإن من مصلحة المالك أن يقوم بتسجيل عقد الإيجار حتى لا يصبح شريكاً للمستأجر أو مساهماً له في تحمل المسؤولية عن حوادث الطائرات المسيّرة؛ وإنما يتحمل المستأجر المسؤولية وحده باعتباره المستغل وحده للمركبة<sup>(2)</sup>.

(3) طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز Les Drones)، مرجع سابق، ص 33.

(1) ومن التطبيقات القضائية على تقنية الذكاء الاصطناعي، حادث وقع نهاية العام الماضي في ولاية كاليفورنيا، كان أحد طرفيه سيارة ذاتية القيادة، تحول بعدها إلى أول قضية أمريكية ضد السيارات الذاتية، وهو الأمر الذي فتح بدوره الجدل بشأن مستقبل تلك السيارات، وفي ديسمبر الماضي كان أحد الأمريكيين يسترخي في مقعد السائق، ويفقد هاتفه الجوال مستمتعاً بخاصية "القيادة الآلية" التي توفرها له سيارته الجديدة التي أصدرتها حديثاً شركة "جنرال موتورز"، والتي تستخدم تكنولوجيا كروز للاستشعار عن بعد، وبينما كان السائق الآلي يستعد لتغيير الحارات في سلاسة ويسر، على أحد الطرق السريعة في ولاية كاليفورنيا، اصطدمت السيارة بدراجة نارية تخص أوسكار نيلسون، وهو ما أسفر عن تعرضه لإصابات في الرقبة والكتف، اتهم نيلسون سائق السيارة بالمسؤولية عن الحادث، وطالب شركة تأمينه بدفع التعويضات اللازمة، وهو ما أنكرته الشركة، مؤكدة أن العقد مع عميلها يغطي فقط الحوادث الناتجة عن الخطأ البشري لعميلها ولا يتضمن تغطية الحوادث أثناء القيادة الآلية، مشددة على أن سبب الحادث خطأ السائق الآلي وليس خطأ بشرياً وهو ما دفع محامي نيلسون باتهام الشركة المصنعة مباشرة، وكشفت صحيفة ميركوري نيوز المحلية، في سان فرانسيسكو، عن أن المصاب قرر مقاضاة شركة جنرال موتورز مباشرة، حيث تنظر المحاكم الأمريكية دعوى هي الأولى من نوعها لحسم صراع قانوني معقد حول مدى مسؤولية السائق الآلي في سيارة جنرال موتورز عن الحادث، ويدّعي محامي نيلسون أن السيارة "تشيفي" التي كانت تعمل في وضع القيادة الذاتية مع سائق احتياطي وراء عجلة القيادة انحرفت فجأة إلى حارة نيلسون، وهو ما

## المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

في هذه الحالة تكون المركبة من نوع الطائرات المسيّرة جزئياً، إذا افترضنا أن المستأجر وهو شخص طبيعي سائقاً أو قائداً للمركبة، فهو صاحب الولاية عليها، ومن ثم فهو المسؤول إذا وقعت الحوادث حال قيادته أو كانت المركبة تحت ولايته وإشرافه.

تسبب في الاصطدام بالدراجة النارية لنيلسون ودفعه إلى الأرض، مما تسبب في إصابات خطيرة لموكله، بينما رد المتحدث باسم جنرال موتورز لموقع جلوبنيك الأمريكي: أن تقرير تصادم إدارة شرطة سان فرانسيسكو قال إن سائق دراجة نارية اندمجت في ممر سيارة جنرال موتورز قبل أن يكون الاندماج آمناً تماماً للقيام بذلك، ومنذ أغسطس 2017 قامت شركة "كرويز" التابعة لشركة جنرال موتورز، باختبار خدمة ذاتية القيادة في سان فرانسيسكو مع سائقين احتيابيين خلف عجلة القيادة حسبما تقتضيه قوانين الولاية، وتواجه جنرال موتورز التي تضخ استثمارات ضخمة في سوق صناعة السيارات الذاتية القيادة الواعدة مأزقاً كبيراً؛ حيث سيجبرها المحققون-على ما يبدو- بالكشف عن بيانات استشعار سياراتها "تشيفي"، ومدى سلامة اختبارات السلامة لتكنولوجياتها، وإذا ما ثبت خطأ السائق الآلي قد تجد جنرال موتورز نفسها مضطرة لدفع تعويضات بملايين الدولارات، كما سيجبرها القانون الأمريكي لسحب سياراتها الذاتية القيادة من الأسواق لعلاج الخلل أو تحذير عملائها من أن تكنولوجيا القيادة الذاتية لديها ليست كاملة بعد، ويتعين على المحاكم الأمريكية أن تحكم في البداية في القضية كدعوى قضائية مدنية، ولكن تأثير القرار سيضمحل نواحي عديدة بعيدة المدى، لأنه يمس مسألة قانونية أساسية وهي هل القوانين القائمة كافية للتعامل مع تلك المسائل التي لم يسبق لها مثيل من قبل؟ حيث ينظر العديد من الخبراء على أن هذه الحالة يمكن أن تضع الإطار القانوني للسيارات الذاتية القيادة ليس في الولايات المتحدة فحسب؛ بل في العالم كله والذي يشهد نمواً مطرداً في سوق السيارات الذاتية القيادة. وفي 24 يناير الماضي وقع الحادث الثاني والذي اتهمت فيه شركات التأمين السائق الآلي لدى عميلها بالمسئولية عن الحادث؛ حيث تصدر خبر اصطدام سيارة تسلا موديل S الجديد، بسيارة إطفاء كانت واقفة من الخلف عناوين الصحف في كاليفورنيا، ووفقاً لـBBC، فإن النموذج S اصطدم بسيارة دفاع مدني تابعة لمدينة كولفر سيتي متوقفة، وكانت تسير بسرعة 65 ميلاً في الساعة (105 كم/ساعة)، وبالرغم من أنه لم يصب أحد أثناء الحادث، فإن صاحب السيارة ادعى أن السيارة كانت في وضع القيادة الذاتية عندما وقع الحادث، رافضاً دفع التعويضات، وهو ما دفع المحققين إلى إدخال الشركة المصنعة كطرف في التحقيقات الأولية، ودعت شركة أليانز للتأمين- في الولايات المتحدة الأمريكية- إلى إنشاء هيئة مستقلة تمنح الحق في الوصول إلى بيانات العملاء وبيانات الاستشعار في السيارات الذاتية القيادة لتحديد المسئولية في حالة وقوع حادث؛ حيث تعد الشركة رائدة في صناعة التأمين، ويمكن أن يساعد هذا الاقتراح في توضيح مسألة المسئولية في الحوادث والتوفيق بين مصالح المستهلكين وصناعة السيارات وشركات التأمين وإنفاذ القانون، ويذكر أن العديد من شركات صناعة السيارات في العالم تضخ مليارات الدولارات في تطوير نماذج لسياراتها الذاتية القيادة؛ حيث يشهد سوق السيارات الذاتية القيادة نمواً كبيراً منذ عام 2019، ووفقاً لشركة "ناناليز" الأمريكية لأبحاث سوق صناعة السيارات، فإن شركة إيف لوظائف القيادة الآلية للسوق الصينية، التي تتخذ من شانغهاي مقراً لها، تصدرت قائمة الشركات التي تستثمر في صناعة السيارات الذاتية القيادة بقيمة 2.1 مليار دولار من التمويل منذ بداية 2017م فحسب، تليها شركة Argo.ai الأمريكية بمليار دولار طالع الموقع الإلكتروني:

<https://al-ain.com/article/self-driving-cars-go-to-court>

## المبحث الثالث صور الركن المادي في حوادث الطائرات المسيّرة

### تمهيد وتقسيم:

مما لا شك فيه أن التكنولوجيا أصبحت في الفترة الأخيرة ركيزة أساسية لأهداف التطور في مختلف مجالات الحياة بما تتضمنه من أنشطة متنوعة سواءً اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية أو زراعية أو صناعية، ولقد أدى الاستخدام المطرد للتكنولوجيا إلى ظهور ما يعرف بالذكاء الاصطناعي، وهي نتائج حتمية لكل تقدم علمي أو تقني مستحدث (1).

ويتعين للقول بوجود جريمة ما أن تتوفر بكامل أركانها، وركنا الجريمة هما الركن المادي والركن المعنوي، فإذا كانت الجريمة من الجرائم العمدية تعين أن يتوفر لدى مرتكبها القصد الجنائي، الذي يقوم على العلم والإرادة، وبناءً على ذلك إذا اتجهت إرادة الشخص إلى ارتكاب الجريمة عالمًا بمضمون نشاطه الإجرامي قام لديه هذا القصد، وتحققت مسؤوليته الجنائية عما قام به من نشاط، ولذلك تقوم المسؤولية الجنائية عن حوادث السيارات الذاتية القيادة لدى كل من يتحكم في قيادة هذه المركبة، سواء كان مالكًا لها أو مستأجرًا أو مبرمجًا أو مشغلًا، وذلك إذا ارتكبت المركبة حادثًا أدى إلى قتل شخص أو تسبب في إلحاق عاهة به أو ألحق ضررًا بالغير إذا كان يعلم بما صدر منه، واتجهت إرادته لتحقيق النتيجة التي يسعى إليها، وفي ضوء ذلك سوف نتحدث عن صور المسؤولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة ، في مطلبين على النحو التالي:

- المطلب الأول: الحوادث التي تقع على الطائرات المسيّرة .
- المطلب الثاني: الحوادث التي تقع من الطائرات المسيّرة

(1) محمد سامي الشوا، ثورة المعلومات وانعكاساتها على قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2003م، ص45.

## المطلب الأول الحوادث التي تقع على الطائرات المسيّرة

### أولاً - الركن المادي للمسئولية الجنائية عن الحوادث التي تقع على الطائرات المسيّرة:

يتميز الركن المادي في المسئولية الجنائية بوجه عام، والمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة على وجه الخصوص بدوره المهم في قوام البنيان القانوني لهذه المسئولية؛ حيث يمثل وجود الركن المادي بالضرورة قيام المسئولية، وذلك طبقاً لما هو محدد لها في نصوص التجريم والعقاب، وحتى تقضي المحكمة بقيام مسئولية الجاني، فلا بد من أن يرتكب الجاني أفعالاً تؤدي إلى تحقق الركن المادي، ومن ثم فإنه يترتب على هذه الأفعال نتائج مادية معينة بشكل مباشر أو غير مباشر، وذلك حال توافر علاقة سببية بين النشاط الإجرامي والنتيجة، أو إتيان نشاط يجرمه القانون، حتى ولو لم تتحقق نتيجة إجرامية معينة، كما هو الحال في الجرائم الشكلية<sup>(1)</sup>.

ويمثل الركن المادي ماديات الجريمة، أي المظهر الذي تبرز به الجريمة إلى العالم الخارجي<sup>(2)</sup>، وقد عرّفت المادة (31) من قانون العقوبات الاتحادي رقم (3) لسنة 1987م، الركن المادي للجريمة بأنه ذلك الركن الذي يتكون من نشاط أو سلوك إجرامي وذلك بارتكاب فعل أو الامتناع عن فعل، ولكن شريطة أن يكون هذا الارتكاب أو الامتناع مجرماً بنص القانون، بمعنى إذا لم يكن النشاط مجرماً فلا تقوم به جريمة<sup>(3)</sup>.

ولا تختلف الجرائم الناتجة عن حوادث الطائرات المسيّرة عن الجرائم الأخرى، فهي تتكون من سلوك إجرامي، ونتيجة إجرامية تترتب على ذلك السلوك، وعلاقة سببية تربط بينهما. وعلى هذا الأساس فإن العناصر التي يقوم عليها الركن المادي، وهي على النحو التالي:

(1) رفعت رشوان، سياسة المشرع الإماراتي الجنائية في مواجهة الجرائم البيئية، ندوة علمية حول مكافحة جرائم البيئة، القيادة العامة لشرطة أبو ظبي، مركز البحوث والدراسات الأمنية، ص101.

(2) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام، ط8، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2016، ص52.

(3) نصت هذه المادة على أن: "يتكون الركن المادي للجريمة من نشاط إجرامي بارتكاب فعل أو الامتناع عن فعل متى كان هذا الارتكاب أو الامتناع مجرماً قانوناً".

**(1) الفعل (السلوك الإجرامي):** ويراد بالسلوك الإجرامي، ذلك السلوك المادي الملموس الذي يرتكبه الجاني، أو الذي يتقاسم عن تنفيذ واجب قانوني مفروض عليه بما يوقعه تحت طائلة العقاب<sup>(2)</sup>، والفعل – بكونه من عناصر الركن المادي – له مدلول واسع، فقد يتضمن النشاط الإيجابي المفترض فيه أن يكون حركة عضوية في جسم الإنسان الجاني، كما يتسع للامتناع باعتباره صورة للسلوك الإنساني، وهذا الفعل عنصر في الركن المادي للجريمة سواء كانت عمدية أم غير عمدية<sup>(3)</sup>، وعلى ذلك فإن السلوك الإجرامي نوعان: إيجابي وسلبى، وعلى ذلك فإن الجرائم الناتجة عن حوادث الطائرت المأسورة، مثلها مثل الجرائم الأخرى فهي إما أن ترتكب بسلوك إيجابي أو سلوك سلبى.

ويتحقق الركن المادي في الطائرت المأسورة بعدة صور منها: إفساد نظام التشغيل أو تهكيره من استخدام تقنية الأنظمة المعلوماتية في إيقاع الضرر أو الفعل المادي، ولا بد في هذه الحالة لقيام الركن المادي من ارتباط السلوك الإجرامي بنطاق أو خلال مجال إلكتروني، ولا يشترط فيه تحقيق الضرر؛ حيث إن هذه الجريمة من الجرائم الشكلية، التي يكفي لقيامها ارتكاب النشاط الإجرامي، وذلك بإتيان السلوك أو الفعل الإيجابي.

ومن ثم فإن الجاني هو المسؤول عن كافة النتائج المتوقعة حدوثها نتيجة لنشاطه الإجرامي؛ حتى ولو اشتركت عوامل أخرى بشكل مباشر أو غير مباشر في إحداث الضرر، ما دامت أن هذه العوامل لم تتداخل في قطع الرابطة السببية، بين الجاني والنتيجة المترتبة على سلوكه الإجرامي.

ويكمن الهدف الرئيسي في المسؤولية الجنائية عن حوادث الطائرت المأسورة، في الاعتماد على الآثار التي تخلفها هذه الجريمة، وهو يكفي لقيام الركن المادي لهذه الجريمة؛ فلا بد أن يؤدي سلوك الجاني إلى مثل هذه النتائج، ولا يشترط أن يقع بالفعل، وإنما يكفي وجود درجة احتمال وقوعه، وعلى ذلك تعد بعض الجرائم الناشئة عن حوادث الطائرت المأسورة من جرائم الخطر، والتي يكفي فيها إيقاع العقاب على الجاني دون النظر إلى النتيجة التي تحققت بالفعل<sup>(1)</sup>.

(4) أحمد عوض بلال، مبادئ قانون العقوبات المصري "القسم العام"، دار النهضة، القاهرة – مصر، ص 255.

(1) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات – القسم العام، مرجع سابق، ص 304.

(2) معن أحمد الحيارى، الركن المادي للجريمة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان، 2010، ص 209.

ومن أمثلة ذلك - في الواقع - قيام المشغل مثلاً بإفساد نظام تشغيل المركبة الذاتية القيادة، أو قيام شخص بتهكير هذا النظام والدخول عليه وتغيير مسار المركبة مما يترتب عليه وقوع ضرر مادي أو معنوي، أو وقوع حوادث أدت إلى إلحاق الضرر بالأشخاص كموت أو عاهة، أو بالأموال كإتلاف مركبة أخرى أو إتلاف حائط أو ما شابه ذلك.

في كل هذه الصور للركن المادي فإن مجرد ارتكاب النشاط الإجرامي الذي يراد به تحقيق النتيجة - نفسياً ومادياً - يمكن القول معه بتوافر الركن المادي، وعلى ذلك فإن تحقق الغرض من هذا السلوك قائم، وتحقق الضرر مرتبط بتحقق الفعل<sup>(1)</sup>.

**(2) النتيجة الإجرامية:** النتيجة الإجرامية هي: الأثر الذي يترتب على ارتكاب الجاني لنشاطه الإجرامي، أو هي العدوان بصورته النهائية على المصلحة التي يحميها القانون<sup>(2)</sup>، أو هي الأثر الطبيعي الذي يتمخض عنه السلوك الإجرامي ويعتد به القانون<sup>(3)</sup>.

وعلى ذلك يمكن القول بأن النتيجة الإجرامية هي: الوصف الذي يلزم لضرورة التغيير المادي لإظهار نتيجة السلوك الإجرامي، كأثر للنشاط المادي المرتكب، ولا يسأل الجاني عن الجرائم، التي ليست نتيجة لسلوكه الإجرامي<sup>(4)</sup>. وفي الجريمة الناتجة عن حوادث الطائرات المسيّرة تظهر النتيجة الإجرامية من خلال التعرض لنظام البرمجة مما يعرض المركبة للخطر، ويترتب على النتيجة الإجرامية العديد من الآثار القانونية المهمة، وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالقصد الجنائي، والذي يؤدي إلى تشديد العقوبة، وتمثل النتيجة الإجرامية في غالب الأمر حقيقة مادية؛ حيث

<sup>(3)</sup> ماجد بن كريم الزارع، مرجع سابق، ص 103.

<sup>(2)</sup> علي محمود علي حموده، النظرية العامة في تسبب الحكم الجنائي في مراحلها المختلفة "دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1994، ص 291.

<sup>(3)</sup> محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في القانون الكويتي، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2015، 334.

<sup>(4)</sup> أحمد المجذوب، التحريض على الجريمة، دراسة مقارنة، بدون رقم طبعة، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، القاهرة - مصر، 1987، ص 393.

يتم ظهورها بشكل أثر من الآثار المادية الضارة، والتي لها تأثيرها في العالم الخارجي<sup>(1)</sup>، كإفساد نظام إلكتروني من الأنظمة الإلكترونية الخاصة بوسائل تسيير الطائرات المسيّرة<sup>(2)</sup>.

ومن ثم يتبين لنا من سياسة المشرع المصري وهو بصدد التصدي للجرائم الإلكترونية بوجه عام، أنه يسعى لحماية العناصر المختلفة – الأشخاص – محل الجريمة؛ وذلك بتجريم الأفعال التي من الممكن أن تشكل تهديدًا لها بخطر معين، دون اشتراط أن يترتب على هذا التهديد ضرر معين<sup>(3)</sup>.

كما ان المشرع الإماراتي لا يسعى إلى اعتبار جريمة ما من جرائم الخطر، إلا حرصًا منه على حماية المصلحة محل التجريم، حتى لمجرد تعريضها للخطر، بيد أن هذا لا يمنع من أن هناك بعض الأفعال يلزم بالنسبة لها تحقق نتيجة معينة، حتى يمكن القول بتكامل أركانها القانونية، وهي السمة الغالبة في الجرائم الإلكترونية.

وتقوم النتيجة الإجرامية على ما يقع من آثار ارتكاب النشاط الإجرامي للجاني؛ حيث تقوم النتيجة بمجرد قيام الجاني بارتكاب أي فعل نص عليه القانون باعتباره من الأفعال المجرمة والمحظورة، فلم يشترط المشرع شروطًا لوقوع النتيجة حتى يمكن القول بقيام المسؤولية الجنائية، وإنما جعلها سلطة تقديرية للقاضي<sup>(4)</sup>، وعلى ذلك فإن النتيجة الإجرامية في الجريمة الناتجة عن حوادث الطائرات المسيّرة تقوم على السلوك الواقع من الجاني ضد المركبة، وهذا الأمر لا يشترط له تحقق وقوع الضرر، وإنما يكفي فقط احتمال وقوع الضرر<sup>(5)</sup>.

وتتحقق النتيجة الإجرامية لاستعمال الإنترنت في إفساد الطائرات المسيّرة أو تعطيلها والتسبب في ارتكابها لبعض الحوادث، حتى ولو لم تتحقق الآثار المادية للجرائم المرتكبة، فإن هذه الأفعال في حد ذاتها تخضع للتجريم، وإن لم

(1) أحمد شوقي عمر أبو خطوة، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2000، ص176؛

عبود السراج، قانون العقوبات - القسم العام، بدون رقم طبعة، منشورات جامعة حلب، سوريا، 1997، ص193.

(2) حسن محمد ربيع، شرح قانون العقوبات الاتحادي، ط1، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدة، 2006م، ص220؛ مأمون

محمد سلامة، قانون العقوبات القسم العام، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة - مصر، 1996، ص139.

(3) عادل عبد الصادق، الفضاء الإلكتروني والعلاقات الدولية - دراسة في النظرية والتطبيق، ط1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة - مصر، 2016.

(4) ماجد بن كريم الزارع، مرجع سابق، ص164.

(5) حسن بن محمد السلطان، تجريم تمويل الإرهاب والعقاب عليه - دراسة تحليلية مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية،

الرياض - المملكة العربية السعودية، 2009، ص43.

يترتب عليها أثر في الواقع<sup>(1)</sup>، فلا يشترط فيها تحقق الضرر؛ حيث إنها جريمة شكلية تقوم بمجرد ارتكاب السلوك الإجرامي، ولم يشترط المشرع حدوث نتيجة مادية لإيقاع العقوبة؛ باعتبارها من الجرائم التي من شأنها أن تهدد أمن وسلامة أفراد المجتمع ومصالحهم وأموالهم الخاصة<sup>(2)</sup>.

### (3) علاقة السببية بين الفعل والنتيجة في حوادث الطائرات المسيّرة : يقصد بعلاقة السببية، تلك الرابطة

التي تربط بين سلوك الجاني الإجرامي والنتيجة المتحققة من هذا السلوك، على أن تكون هذه العلاقة ظاهرة وواضحة لا لبس فيها ولا غموض؛ حيث إنها هي التي تعمل على إقامة الركن المادي في الجريمة، ومن ثم تسند النتيجة الإجرامية المتحققة إلى النشاط، ومعنى ذلك: أن يكون الفعل هو سبب وقوع النتيجة<sup>(3)</sup>، فإن الجاني لا يسأل عن نتيجة فعله الإجرامي، إلا إذا كان بين ذلك الفعل وتلك النتيجة علاقة سببية، فإذا توافرت هذه العلاقة يمكن القول بمسئولية الجاني عن نتيجة فعله، وإذا انعدمت هذه الرابطة بين الفعل ونتيجته، أو انقطعت قبل أن تتحقق النتيجة، فإن الجاني في هذه الحالة، يسأل عن فعله فقط، ولا يسأل عن نتيجته<sup>(4)</sup>.

وفي حوادث الطائرات المسيّرة يلزم أن يؤدي النشاط الإجرامي إلى تحقيق النتيجة الإجرامية، أي يشترط توافر علاقة السببية بين السلوك والنتيجة، على أن تكون هذه الرابطة مباشرة بين قيام الجاني بتهكير برنامج المركبة، أو تعطيلها أو التعرض لها أثناء السير وجعلها تصطدم بمركبة أخرى أو ما شابه ذلك من تشويش وخلافه أو نشر طرق وسبل تهكير هذه المركبات وإفساد برامجها، أو تيسير القيام بأعمال من شأنها مساعدة الهكر، مع اتصال كافة هذه الصور بالنتيجة أو الأثر أو الهدف الذي يهدف الجاني إلى تحقيقه، وإسناده إلى الجاني دون عوامل خارجية قد تؤثر عليه، فإذا فقد شرط من هذه الشروط فلا يمكن القول بقيام مسئولية الجاني عن هذه الجريمة<sup>(5)</sup>.

(1) ماجد بن كريم الزارع، مرجع سابق، ص164

(2) معن أحمد الحياوي، مرجع سابق، ص195.

(3) محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، (د،ط)، طبعة نادي القضاة، القاهرة - مصر، 1984، ص5.

(4) سوزي عدلي ناشد، الإرهاب الإلكتروني بين الاقتصاد الخفي والاقتصاد الرسمي، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2005، ص86.

(5) ماجد بن كريم الزارع، مرجع سابق، ص165.

**خلاصة القول:** أنه لا بد لتوافر الركن المادي صدور سلوك إجرامي من الجاني، يتمثل في استخدام وسيلة مشروعة أو غير مشروعة، تؤدي في النهاية إلى ارتكاب المركبة لحادث سير، ثم تحقق النتيجة بناءً على هذا السلوك الإجرامي، وتوافر علاقة سببية التي تربط بين السلوك والنتيجة.

### ثانياً - الركن المعنوي للمسئولية الجنائية عن الحوادث التي تقع على الطائرات المسيّرة:

يمثل القصد الجنائي الركن المعنوي للجريمة، ويتوافر هذا القصد حال علم الجاني بصفة الجريمة وحقيقتها وعناصرها القانونية، وما يترتب على ارتكابها من آثار، والقصد الجنائي هو معيار تقدر العقوبة بالنظر إليه، وهو المقياس الذي من خلاله يمكن تقدير الجزاء المقرر للجريمة، وليس ذلك فحسب، بل يشترط اتجاه إرادة الجاني إلى ارتكاب نشاطه الإجرامي وتحقيق النتيجة التي يسعى إليها، ومن الممكن تعيين حدود توافر العلم في القصد الجنائي؛ وذلك باشماله على سائر أركان الجريمة، وأما ما هو خارج حدود أركان وعناصر الجريمة وعلم الجاني بالنتيجة ليس شرطاً؛ حيث إنه علم مفترض لا يقبل الدفع بالجهل، وللقصد الجنائي صور متعددة، من أشهر هذه الصور القصد العام والقصد الخاص، ويشترط لاعتبار الجريمة عمدية توافر القصد الجنائي العام بعنصريه: العلم والإرادة<sup>(1)</sup>، وهو ما سوف نبينه على النحو التالي:

**(1) القصد الجنائي العام:** ذهب فقهاء القانون الجنائي إلى تعريف القصد الجنائي العام بعدة تعريفات، ونرى اختصار هذه التعريفات على أشهرها بما يتناسب مع موضوع الدراسة، فذهب الفقيه الفرنسي جارسون في تعريف القصد الجنائي بأنه: إرادة الجاني لارتكاب الجريمة على الوجه الذي حدده القانون، وهو ما يعني علم الجاني بأنه يخالف القواعد القانونية، وهو علم مفترض لا يقبل الدفع بالجهل<sup>(2)</sup>، ويعرّفه البعض بأنه: العلم بعناصر الجريمة وإرادة متجهة إلى تحقيق هذه العناصر أو قبولها<sup>(3)</sup>.

والقصد الجنائي العام: هو اتجاه إرادة الجاني عن علم إلى القيام بالنشاط والنتيجة، فالعلم والإرادة هما أساسا القصد الجنائي وقوامه، ويمكن توفر العمد عندما تتجه إرادة الجاني إلى ارتكاب أو الامتناع عن فعل إجرامي، وذلك حال

(1) أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات - القسم العام، ط7، دار النهضة العربية، مصر، 2016، ص572.

(2) جرجس جرجس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، مراجعة: القاضي انطوان الناشف، ط1، الشركة العالمية للكتاب، بيروت - لبنان، 1996، ص514.

(3) محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام، مرجع سابق، ص 104.

كون الفعل مجرماً في القانون، وذلك بقصد إحداث نتيجة مباشرة، أو أية نتيجة أخرى مجرمة، إذا كان الجاني يتوقعها<sup>(1)</sup>.

ويرى الباحث أنه لمعرفة مدى توافر القصد الجنائي من عدمه يجب الرجوع إلى القانون، حيث يشير المشرع إلى تطلب القصد للركن المعنوي صراحة، وذلك ببعض الألفاظ، كالعمد على سبيل المثال، ولم يعرف المشرع المصري القصد الجنائي مسايرة منه لبعض التشريعات المقارنة، التي لم تتضمن تعريفاً صريحاً للقصد الجنائي. **تعريف الباحث:** مما تقدم يمكننا تعريف القصد الجنائي في الركن المعنوي للمسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة: هو أن يتعمد الجاني القيام بأعمال تؤدي إلى الإخلال بنظام المركبة الذاتية القيادة، مما يؤدي إلى وقوع حوادث، مع علمه بأن القانون يجرم هذه الأعمال، ويوجب العقوبة على مرتكبها. وفيما يلي نتحدث بإيجاز عن العلم والإرادة على النحو التالي:

**(أ) العلم:** يتطلب البحث في العلم باعتباره عنصراً من عناصر القصد الجنائي العام، تحديد محل هذا القصد وما يلزم من إحاطة علم الجاني، حتى يمكن القول بتوافر القصد لدى الجاني، وتمييزها عن تلك الجرائم التي يستوي في القانون المصري العلم والجهل بها، والأحكام التي يخضع لها.

• **العلم بوقائع الجريمة:** يشترط إحاطة المرتكب للجريمة علماً، بكافة الوقائع القانونية التي تساهم في تكوين الجريمة، وعلى ذلك فإن ما يتطلبه القانون المصري لاكتمال أركان الجريمة، هو علم الجاني بوقائع الجريمة<sup>(2)</sup>.

• **علم الجاني بتوافر ركني الجريمة:** وهو علم مفترض؛ لأنه علم بالقانون الذي اعتبر أن الجريمة يقتصر نطاق تطبيقها على الجاني الذي ارتكبها ومن هو في حكمه، بيد أنه علم يقبل إثبات العكس، وذلك إذا كان جهله مرتبط بالوقائع، كما لو كان لا يعلم بأن هذه المركبات لا يجوز استخدامها على وجه غير مشروع، فإنه يمثل هذا الجهل أو الغلط ينفي القصد الجنائي؛ لأن موضوع الجهل في هذه الحالة غير متعلق بنص التجريم، أما لو كان سبب الغلط هو جهل الجاني بالقانون، فإن الأصل عدم جواز الجهل بالقانون<sup>(3)</sup>.

(1) غنام محمد غنام، الوجيز في شرح قانون العقوبات - القسم العام، ط1، مطبعة جامعة المنصورة الجديدة، المنصورة - مصر، 2008، ص197.

(2) كامل السعيد، شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، ط1، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2002، ص468.

(3) محمد سلامة، جرائم الكمبيوتر والإنترنت، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية - مصر، 2007، ص174.

• العلم بموضوع الحق محل الحماية الجنائية: يشترط أن يكون الجاني عالمًا تمام العلم بالحق الذي يحميه القانون، فيجب أن يعلم الجاني أن من شأن سلوكه - سواء الإيجابي أو السلبي - أن يؤدي إلى التغيير التام في طبيعة عمل المركبة الذاتية القيادة، كما يلزم توافر علم الجاني بالمكان الذي يرتكب فيه جريمته، وعلمه كذلك بالنتيجة المترتبة على سلوكه الإجرامي الذي يرتكبه عمدًا.

وبناءً على ذلك يجب على الجاني أن يعلم أن من شأن جريمته التي ارتكبها بالاعتداء على مركبة من الطائرات المسيّرة بأي صورة من صور الاعتداء التي تمثل الركن المادي، أن تؤدي إلى إزهاق روح إنسان، أو إتلاف لمال من الأموال العامة أو الخاصة، أو المساس بها بأي فعل جرمه القانون<sup>(3)</sup>.

**(ب) الإرادة:** علم الجاني بالركن المادي غير كافٍ وحده للقول بقيام الجريمة، وإنما لا بد أن تتوافر لدى الجاني إرادة لتحقيق الهدف الذي ارتكب الجريمة من أجله، فلا يتوفر القصد الجنائي إلا إذا كان المتهم يريد تحقيق النشاط الإجرامي، وكذلك تحقيق النتيجة المرجوة من هذا النشاط، وهو ما يميز الجرائم العمدية عن الجرائم غير العمدية، ومن ذلك يتبين لنا أن للإرادة عنصرين أولهما: إرادة النشاط، والثاني: إرادة النتيجة.

**1- إرادة النشاط:** يتعين لتحقيق الإرادة كعنصر من عناصر القصد الجنائي، أن يكون الجاني راغبًا في تحقيق النشاط المنسوب إليه والذي يسعى إلى تحقيقه، فإذا كان المتهم يقوم بعمل من أعمال الإنترنت غير المحظورة، فأفسد عن طريق الخطأ نظامًا إلكترونيًا لإحدى الطائرات المسيّرة، فإن تلك الظروف تدل على أنه لم يكن قاصدًا القيام بالنشاط، ومن ثم فإن الجريمة في هذه الحالة غير عمدية<sup>(1)</sup>.

**2- إرادة تحقيق النتيجة:** تعتبر إرادة تحقيق النتيجة من أهم العناصر للقصد الجنائي، وهذا فيما يتعلق بالجريمة ذات النتيجة، بينما يكفي في جرائم النشاط توافر إرادة الجاني للقيام بالنشاط الإجرامي، وتبدو أهمية هذا العنصر بوضوح في تمييزه بين الجريمة العمدية وغير العمدية، فقد يعلم الجاني بجميع ظروف الواقعة، ويريد القيام بالنشاط، بينما لا يريد تحقيق النتيجة، في هذه الحالة تبقى تجاه جريمة غير عمدية، فمن يعبث دون دراية بأنظمة ومعلومات مركبة ذاتية القيادة فيتسبب ذلك في محو بياناتها، فإنه يكون عالمًا بما يقوم به، بل ومتوقعًا أنه من المحتمل تحقيق مثل هذا الأمر، ولكنه لا يرغب في حدوث ذلك، واثقًا في مهارته ومعرفته، فإن هذا الخطأ غير عمدي وإنما هو خطأ بتبصر؛ لتوافر العلم، وأيضًا أنه يريد الفعل دون النتيجة، وفي الحالة التي

(1) محمود أحمد عابنة، جرائم الحاسوب وأبعادها الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ص78.

(2) غنام محمد غنام، الوجيز في شرح قانون العقوبات - القسم العام، مرجع سابق، ص214.

يتجه فيها قصد الجاني لتحقيق هذه النتيجة غير أنها لم تتحقق، فإن الجاني لا يحاسب على ذلك على الرغم من الإرادة الآثمة، ويحاسب في هذه الحالة عن الشروع ما دام أن عدم تحقق النتيجة كان عائداً إلى سبب لا دخل لإرادة الجاني فيها<sup>(1)</sup>.

ويرى الباحث أن الخطأ في نوع النشاط لا ينفي القصد الجنائي، فإذا أراد الجاني شطب أو محو بيانات للمركبة الذاتية القيادة، أو غير ذلك من الأعمال المحظورة قانوناً فيستوى الأمر في القانون أن تكون هذه البيانات هي التي قصدها الجاني، أو أنه أخطأ فمحا غيرها، عندئذ يسأل الجاني عن الجريمة. والإرادة من الأمور التي يصعب إثباتها، بيد أنه يمكن استنباطها من الأفعال التي قام به الجاني، والتي تتم عن إرادته الداخلية، وهي من الأمور التي يستقل بتقديرها قاضي الموضوع<sup>(2)</sup>.

**(2) القصد الجنائي الخاص:** مما تقدم يتبين لنا أن القصد الجنائي يكون قصداً عاماً في حالات تعمد الجاني ارتكاب الجريمة مع كامل علمه مسبقاً بأن ما يرتكبه من جرائم هي أفعال محظورة من حيث الأصل، وعلى هذا الأساس فإن غالبية الجرائم يصح القول فيها بتوافر القصد العام بها؛ وذلك أن الجاني يرتكب الفعل المادي مع تمام علمه بأنه يرتكب فعلاً مجرمًا قانوناً<sup>(3)</sup>.

وإذا ما تتطلب المشرع القصد الجنائي الخاص في إحدى الجرائم، فإن ذلك يأتي لكي يضاف إلى القصد الجنائي العام، وهو لا يغني عنه كونه ليس بديلاً عنه، لذلك فإن الجرائم التي يلزم فيها قصد جنائي خاص هي من نوع الجرائم العمدية، وعلى ذلك لا يتصور هذا النوع من القصد في الجرائم غير العمدية<sup>(4)</sup>.

(3) المرجع ذاته، ص 215.

(2) أحمد شوقي عمر أبو خطوة، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، مرجع سابق، ص 286.

(3) أحمد أبو الروس، القصد الجنائي والمساهمة والمسئولية الجنائية والشروع والدفاع الشرعي وعلاقة السببية، ط2، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية - مصر، 2011، ص 40.

(4) عبد الفتاح مصطفى الصيفي، قانون العقوبات النظرية العامة، (دط)، دار الهدى للطبوعات، القاهرة - مصر، 2003، ص 311.

## المطلب الثاني الحوادث التي تقع من الطائرات المسيّرة

تحدثنا في المطلب السابق عن مفهوم الركن المادي وعناصره بوجه عام، ونكتفي في هذا المطلب بذكر بعض صور الركن المادي للمسئولية الجنائية عن الحوادث التي تقع من الطائرات المسيّرة على النحو الآتي:

### أولاً – جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيّرة:

نصّت المادّة (230) من قانون العُقوبات المصري على أنّه "كل من قتل نفساً عمدًا مع سبق الإصرار على ذلك أو الترصد يعاقب بالإعدام".

والقتل العمد، هو القتل الذي تصرف فيه إرادة الجاني إلى إتيان السلوك المادي وارتكاب جريمة القتل، مع علم الجاني بجميع عناصر الركن المعنوي التي حددها المشرع<sup>(1)</sup>.

ويتبين من نص هذه المادة، أنّ لجريمة القتل العمد بواسطة الطائرات المسيّرة، محل وهو الإنسان، فمحل جريمة القتل العمد بواسطة الطائرات المسيّرة هو الإنسان، بشرط أن يكون ما زال على قيد الحياة، وركنين، وهما الركن المادي، والركن المعنوي (القصد الجنائي)<sup>(2)</sup>، وفيما يلي نشير إلى هذين الركنين:

**الركن الأول – الركن المادي:** يقوم الركن المادي في جريمة القتل على ثلاثة عناصر، وهي السلوك أو النشاط الإجرامي، وهو الفعل الذي يصدر من الجاني، الذي يتمثل في جريمة القتل أو فعل الاعتداء على الحياة، على أن يكون من شأن هذا الفعل إحداث إزهاق روح المجني عليه، والنتيجة التي يعاقب عليها القانون، وهي إزهاق روح إنسان ثمّ علاقة السببية بين العنصرين السابقين<sup>(3)</sup>.

(1) أشرف عبدالقادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات الجنائي: دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، المجلد 30، العدد 1، أكاديمية شرطة دبي، 2022، ص 1.

(2) محمد عبدالحكيم محمد أبو النجا، دور الاستراتيجيات الأمنية لمواجهة جرائم الذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا المعلومات، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، عدد خاص، جامعة المنصورة – كلية الحقوق، 2021، ص 924.

(3) محمد عبدالرضا ناصر، وسائل القتال الحديثة: دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، العدد

ترتيباً على ما تقدم، يستحيل القول بوجود جَرِيْمَة قَتْلٍ بدون وقوع اعتداء على حياة الإنسان المجني عليه، ومن ثم فإن القَتْلَ يتم - من حيث الأصل - بفعل إيجابي، كما يمكن أن يقع بفعل سلبي، ولا يشترط - في القتل - أن يكون بطريقة أو وسيلة معينة؛ حيث يتحقق فعل القتل بأي وسيلة تسببت في فيه، سواء استعمل القاتل نوعاً من الأسلحة النارية، أو استعمل - في ارتكاب جريمته - سكيناً، أو عصا غليظة، أو قام بوضع السم في طعام المجني عليه، أو وقع القتل بواسطة الطائرات المسيّرة، كالضرب بالصواريخ أو إلقاء عبوات حارقة أو قنابل قاتلة أو ما شابه ذلك من أعمال القتل أو السقوط على إنسان فقتلته، ومن ثم فإن السلوك الإجرامي في جريمة القتل بالطائرات المسيّرة هو السلوك الذي من شأنه أن يؤدي إلى وفاة المجني عليه، ويعتبر السلوك الإجرامي بطبيعته، سلوك صالح لغرض تحقيق هذه النتيجة الإجرامية وهي نتيجة القتل، وليس شرطاً أن يُصاب جسد المجني عليه (المقتول) بشكل مباشر، وإنما يكفي أن قيام الجاني بتهيئة وسيلة القتل وإعدادها وتركها حتى تنتج آثارها المترتبة عليها بفعل الظروف المواتية لذلك، ومن أمثلة ذلك توافر النشاط الإجرامي لدى الفاعل الذي يضع للمجني عليه مادة من المواد السامة في طعامه أو شرابه، ثم ينتظر أن يتناول المجني عليه الطعام أو يشرب المسموم، حتى تقع النتيجة الإجرامية المترتبة على ذلك، وهي الموت<sup>(1)</sup>،

**ويرى الباحث:** أنه بالتطبيق على القتل بالطائرات المسيّرة، فإن السلوك الإجرامي يتوافر لدى المسئول عنها متى كانت سبباً غير مباشر في إحداث النتيجة الإجرامية، كأن تلقي مواد سامة أو خانقة تؤدي إلى الوفاة في وقت لاحق.

ومن جانبه فإن لم يشر المشرع نوع الفعل (السلوك أو النشاط الإجرامي)، كما لم يحدد المشرع صفات السلوك الإجرامي، إذ إنه فعل غير يصعب تحديده بطبيعته ولا بوسيلته.

وتأسيساً على ذلك، من الممكن أن يتحقق فعل القتل، أي الاعتداء على الإنسان وإزهاق روحه بواسطة الطائرات المسيّرة، فإذا تبين للمحكمة بأن الاعتداء كان بغرض القتل فلا يهم الأداة المستخدمة - التي تم بها القتل - في ذلك، وكذلك من غير المهم ما إذا كانت الأداة المستعملة في القتل طائرة من الطائرات المسيّرة أو أي وسيلة أخرى

45، الجامعة الإسلامية، 2018، ص 197.

(1) عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لأحكام القانون الدولي الإنساني، المجلة القانونية، المجلد 8، العدد 3، جامعة القاهرة - كلية الحقوق - فرع الخرطوم، 2020، ص 899.

حدث بها القتل؛ حيث يتحقق فعل الاعتداء حتى لو كانت الوسيلة التي تم استعمالها غير قاتلة بطبيعتها كالعصا غير الغليظة مثلا، وأيضًا لا يشترط أن قيام القاتل بارتكاب جريمته - فعل الاعتداء - بشكل مباشر، إذ قد يتوصل لإتمام جريمته بشكل غير مباشر، أي بالواسطة كأن يسخر للقيام بهذا الفعل شيء آخر، وهذا ما يحصل في حالة القتل بواسطة الطائفة المسيئة، إذ في هذه الصورة لم يرتكب الجاني جريمته مباشرة، وإنما بالواسطة، ومع ذلك فهو فاعل أصلي يعاقب عن جريمة القتل العمد متى ما توافرت أركان الجريمة الأخرى. ويكون مسئولًا مسئولًا جنائية ويتم القتل بواسطة الطائفة المسيئة بفعل إيجابي، إذ لا يتصور وقوعه بفعل سلبي، إذ إن القاعدة القانونية تقول أن فعل القتل كما يقع بفعل إيجابي ممكن أن يقع بفعل سلبي<sup>(1)</sup>.

ولكي يستكمل الركن المادي عناصره لابد من تحقق النتيجة الإجرامية، وهي وفاة المجني عليه في جريمة القتل، فإزهاق روح إنسان هو الأثر المترتب على سلوك الفاعل وبه تتم الجريمة<sup>(2)</sup>.

وإزهاق الروح قد يتحقق فورًا أو بعد فترة من الزمن، ولا عبرة بالوقت الذي ينقضي بين السلوك والنتيجة الجرمية ما دامت العلاقة السببية متوفرة بين النشاط المادي والنتيجة الجرمية، ولكن هذا لا يعني أن عدم العثور على جثة القتل بأن جريمة القتل لم تقع، إذ من الممكن إجراء التحقيق بالرغم من عدم وجود جسم الجريمة، والسبب في ذلك لو علق أو اشترط العثور على جثة القتل للبدء بالتحقيق، فسيؤدي ذلك إلى قيام الجناة بإتلاف جثة القتل وهذا ما يحصل في الغالب في الجرائم التي تقع بواسطة الطائفة المسيئة لبشاعتها<sup>(3)</sup>، ولا يتحقق الركن المادي بصورة تامة إلا إذا قامت العلاقة السببية ما بين فعل الجاني المتمثل بالاعتداء المميت والنتيجة الجرمية المترتبة على الفعل وهي ازهاق روح إنسان على قيد الحياة<sup>(4)</sup>، أما الركن المعنوي لجريمة القتل فيتمثل بالعلم والإرادة اللذان لابد من تحققهما معًا، مما

(2) ظافر محمد العجمي، شيطان الحرب عام الخليج التعبوي وأزمة الصواريخ والمسيرات والصناعات العسكرية، آراء حول الخليج، العدد 144، مركز الخليج للأبحاث، 2019، ص 77.

(1) مها رمضان محمد بطيخ، المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي: دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية، المجلد 9، العدد 5، جامعة القاهرة - كلية الحقوق - فرع الخرطوم، 2021، ص 1513.

(2) أحمد سعد علي البرعي، الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة: دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مرجع سابق، ص 341.

(3) خالد عبداللطيف محمد عمران، ثورة المناهج التعليمية لمواكبة الثورة الصناعية الرابعة: رؤى مستقبلية، مرجع سابق، ص 17.

## المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

يعني أن تحقق الركن المعنوي في جرائم القتل وهو القصد الجنائي فيها انما يتطلب علمًا محيطًا بكل ماديات الجريمة وإرادة النشاط المادي المحقق للجريمة والنتيجة الواقعة<sup>(1)</sup>، أي يجب أن تتوافر لدى الجاني نية القتل لنتم مساءلته عن جريمة عمدية، وإن مسألة اثبات النية مسألة موضوعية يستتبطها قاضي الموضوع من ظروف كل قضية وملابساتها، فيمكن التوصل إلى نية القتل بواسطة الطائرة المسيّرة من طبيعة الفعل ذاته ومن السلاح المستعمل وطبيعته ومن خطورة الاصابة التي تحدثها هذه الوسيلة وما تؤدي من تلف لجسم الإنسان بعدها طريقة وحشية للقتل ولا يستطيع معها الإنسان الدفاع عن نفسه، كما أن استعمال الطائرة المسيّرة فيها استهتار وعدم مبالاة في حياة الآخرين وفيها نوع من الغدر والخيانة<sup>(2)</sup>.

وتتحقق المسئولية الجنائية عندما يرتكب المسئول عن اضرار الطائرات المسيّرة جريمة من الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات المصري، ويضاف إليها ما جاء من تجريم تصرفات أخرى معاقب عليها بعقوبات جنائية، وأن عُقوبة جريمة القتل العمد هي السجن المؤبد أو المؤقت كما نصت على ذلك المادّة (234) من قانون العقوبات المصري، ويجوز للمحكمة أن تشدد العقوبة فقد نصّت المادّة (230) على الظروف المشددة لجريمة القتل العمد، فقد تصبح عُقوبة الجريمة وفقًا لهذه المادة الإعدام بدلًا من العقوبة التي حددها المادّة (234) من قانون العقوبات، فالنصوص التشريعية تفسح المجال للقاضي لغرض توجيه العقوبة الشديدة بحسب ما إذا كانت ملائمة لحالة المجرم وظروف الجريمة<sup>(3)</sup>، فالجريمة ترتكب عادة بأركانها الثلاث، ومن ثمّ بعد ذلك قد تقترن بظرف يستلزم تشديد عقوبتها المحددة قانونًا، وبالرجوع إلى قانون العقوبات المصري نلاحظ أنه أشار إلى تشديد عُقوبة جريمة القتل في المادّة (230) منه في مجموعة من الحالات، إلا أنه لم يعالج حالة القتل باستخدام الطائرة المسيّرة، وفي ذلك نقص في التشريع لا بد من تلافيه، ولعل السبب يكمن في كون قانون العقوبات المصري قد صدر كتشريع وطني منذ عام 1937، وفي ذلك الحين لم تكن هنالك تقنية وتكنولوجيا حديثة يمكن من خلالها أن يتم تصنيع طائرات بدون طيار، وسنعرض لبعض حالات تشديد عقوبة جريمة القتل وتطبيقاتها على جريمة القتل باستخدام الطائرات المسيّرة من خلال عدة فقرات، متمثلة في جريمة القتل مع سبق الإصرار، والقتل باستخدام مادة سامة أو متفجرة أو مفرقة، والقتل

(4) فتوح عبد الله الشاذلي، جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص117.

(5) إيهاب خليفة، الخوارزميات القتالية في إدارة المعارك العسكرية، مرجع سابق، ص9.

(1) سما سلطان الشاوي، بعض التحديات التي تثيرها أنظمة الأسلحة الفتاكة ذاتية التشغيل على الصعيدين القانون والأخلاقي، مرجع سابق، ص336.

لدافع دنيء أو مقابل أجر أو إذا استعمل الجاني طرق وحشية في ارتكاب الفعل، وإذا قصد الجاني قتل شخصين فأكثر فتم ذلك بفعل واحد، وإذا قصد الجاني قتل شخص واحد فأدى فعله إلى قتل شخص فأكثر، وذلك على النحو الآتي:

**(1) القتل العمد مع سبق الإصرار:** اشارت المادة (230) من قانون العقوبات المصري على أنه: "كل من قتل نفساً عمدًا مع سبق الإصرار على ذلك أو التردد يعاقب بالإعدام".

ومن خلال النص، نلاحظ أنه يلزم لتطبيقه توافر أمرين، أولهما أن تتحقق جريمة القتل بكافة أركانها، والثاني: لابد من توافر سبق الإصرار.

وقد عرفت المادة (231) من قانون العقوبات المصري سبق الإصرار بقولها: "الإصرار السابق هو القصد المصمم عليه قبل الفعل لارتكاب جنحة أو جناية يكون غرض المصر منها إيذاء شخص غير معين وجده أو صادفه سواء كان ذلك القصد معلقًا على حدوث أمر أو موقوفًا على شرط".

كما عرفت المادة (232) من ذات القانون التردد بقولها: "التردد هو تربص الإنسان لشخص في جهة أو جهات كثيرة مدة من الزمن طويلة كانت أو قصيرة ليتوصل إلى قتل ذلك الشخص أو إلى إيذائه بالضرب ونحوه". وتأسيسًا على ذلك، فإنه يلزم لتحقيق سبق الإصرار، لابد من توفر عنصرين، أولهما: عنصر نفسي ومؤداه أن يكون الجاني قد فكر في الجريمة تفكيرًا هادئًا قبل التصميم عليها وتنفيذها، والعنصر الثاني: عنصر زمني ومؤداه أن يكون التفكير في الجريمة قد سبق الإقدام على تنفيذها بوقت كافٍ، وهذه الفترة غير محددة وإنما تتوقف على ما يحققه العنصر النفسي، أي الفترة التي تسمح للجاني بالتفكير الهادئ في الجريمة قبل الإقدام عليها<sup>(1)</sup>.

وعلة التشديد في العقوبة ترجع إلى اعتبارات متعلقة بالعنصر النفسي، فالجاني الذي يفكر بهدوء في الجريمة أو يزنها مقدراً احتمالاتها، ثم ينتهي إلى التصميم على السير في تحقيق قصده، يعد بحسب الأصل أخطر من الجاني الذي يرتكب جريمته دون ترو وتدبر، جرياً وراء تأثير انفعال أي عاطفة هوجاء، وعند تطبيق هذا الظرف في استخدام الطائفة المسيرة نلاحظ أنه متحقق إذ إن عنصر سبق الإصرار يُعد متحققاً فيها، فارتكاب الجريمة بواسطة الطائفة المسيرة دليل على أن نفسية الجاني شريرة، وأنه قد خطط ورتب وحضر للجريمة قبل استخدام الطائفة المسيرة، وبذلك تكون نفسية الجاني أشد خطراً من الجاني الذي يتجه لارتكاب الجريمة تحت تأثير الغضب أو ظرف معين<sup>(2)</sup>.

(1) عوض محمد عوض، قانون العُقوبات – القسم العام، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، 2000، ص211.

(2) كامل السعيد شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات، ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002، ص133.

### (2) القتل باستعمال مادة سامة أو مفرقة أو متفجرة: وقد أشارت المادة (233) من قانون العقوبات

المصري إلى أنه من ظروف التشديد في جرائم القتل، أن يتم القتل بمادة سامة، وذلك بقولها: "من قتل أحدًا عمدًا بجواهر يتسبب عنها الموت عاجلاً أو أجلاً يعد قاتلاً بالسم أياً كانت كيفية استعمال تلك الجواهر ويعاقب بالإعدام"، وكذلك المادة (102) من ذات القانون، والتي نصت على أن: "يعاقب بالسجن المؤبد أو المشدد كل من أحرز مفرقات أو حازها أو صنعها أو استوردها قبل الحصول على ترخيص بذلك. ويعتبر في حكم المفرقات كل مادة تدخل في تركيبها ويصدر بتحديددها قرار من وزير الداخلية وكذلك الأجهزة والآلات والأدوات التي تستخدم في صنعها أو لانفجارها".

ويطبق هذا الظرف على الجرائم التي تستعمل للقتل طائيرة مُسيّرة، فقد جاء النص أعلاه مطلقاً دون أن يحدد طبيعة هذه المواد على سبيل الحصر، وبالتالي فمن الممكن تطبيق ذلك على الطائيرة المُسيّرة، إذ إنه من الممكن للطائيرة أن تلقي بصواريخ سامة في طبيعتها أو مفرقات، ومن ثم يمكن تكييف جريمة القتل التي حصلت أن فيها ظرف مشدد ينطبق وأحكام المواد السابقة من قانون العقوبات المصري، وبنفس الطريقة تلقي الطائيرة المُسيّرة وعن سبق إصرار مواد متفجرة أو مفرقة أو سامة، وهو في الغالب ما تحمله الطائيرة المُسيّرة عند قيامها بارتكاب فعل القتل العمد على الأشخاص، ومن ثم يمكن أن تكييف الجريمة على أساس أنها جريمة قتل عمد بوجود ظرف مشدد<sup>(1)</sup>، ويُعدّ الظرف متحقق، سواءً كان القصد محدد بشخص معين أو على مجموع أشخاص غير محددين بذاتهم، ويتحقق الظرف كذلك سواء كان المجني عليه هو المراد قتله أم غيره الذي قتل بنتيجة خطأ في التصويب أو غلط في المجني عليه، ولكن يشترط في المادّة أن تكون صالحة بطبيعتها لإحداث النتيجة المبتغاة<sup>(2)</sup>.

وعلة تشديد جريمة القتل باستخدام مادة سامة على أساس أن الفعل ينطوي على الخيانة، فلا يتاح للمجني عليه أن يواجه الخطر الذي يهدد حياته ويدراه، ثم إن معرفة مرتكب الجريمة بهذه الطريقة للغاية وإقامة الدليل ضد من تحوم حوله الشبهات عسير، خاصة في حالة ارتكاب الجريمة بواسطة الطائيرة المُسيّرة، وأخيراً فإنّ القتل بالسم يغلب أن يصطحب بسبق الإصرار، إذ إنّ القتل باستعمال مادة سامة يتطلب وقتاً يتاح خلاله للجاني التفكير الهادئ في مشروعه الإجرامي<sup>(3)</sup>.

(3) براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائيرة المُسيّرة من منظور القانون الدولي الإنساني، بحث منشور في المؤتمر الدولي لكلية الحقوق جامعة مؤتة - عمان، الاردن، 2018، ص8.

(1) حسن محمد صالح حديد، الطائيرة المُسيّرة كوسيلة قتل، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة 7، العدد 25، 2015، ص112.

(2) المرجع ذاته، ص114.

**(3) نية ارتكاب جريمة القتل:** لقد اشارت المادّة (102/ ب) من قانون العقوبات المصري على أنه من ظروف التشديد لعقوبة جريمة القتل هو القتل بدافع دنيء، فالأصل أن البواعث لا يُعتد بها، فجريمة القتل يعاقب عليها مهما كان الباعث على ارتكابها<sup>(1)</sup>، ولكن أثر الباعث يكون في مجال العقوبة فقد اشارت المادّة (102/ ب) من قانون العقوبات المصري على ذلك بقولها: " يعاقب بالإعدام كل من استعمل مفرقات بنية ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في المادة 87 أو بغرض ارتكاب قتل سياسي أو تخريب المباني والمنشآت المعدة للمصالح العامة أو للمؤسسات ذات النفع العام أو للاجتماعات العامة أو غيرها من المباني أو الأماكن المعدة لارتياح الجمهور".

وما يهمننا في هذا الجانب هو القتل باستعمال طرق وحشية وهي الطائرة المسيرة، ومن ثم فإذا ارتكب الجاني جريمة القتل بطريقة تخرج عن المألوف وتثير وتقزز النفوس وأن يكون هذا التقزز والاشمئزاز على درجة كبيرة من الخطورة، مما يجعل الإثارة من نوع خاص، وهذا من شأنه أن ينطبق على جريمة القتل بواسطة الطائرات المسيرة، إذ إن استعمال الطائرة المسيرة تدل على وحشية وانحطاط في طباع الجاني، فهذا يفوق خطورة من يقوم بارتكاب جريمة بسيطة<sup>(2)</sup>.

**(4) اقتران جريمة القتل العمد بجريمة أو أكثر من جرائم القتل العمد أو الشروع فيه:** لقد عد المشرع عن هذه الحالة من حالات التشديد لعقوبة جريمة القتل العمد؛ حيث اشترط في المسؤولية الجنائية عن جريمة القتل العمد وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة (376 مكرراً) من قانون العقوبات المصري، وذلك بقولها: "وتكون العقوبة بالإعدام إذا تقدمت الجريمة المنصوص عليها في المادة السابقة أو اقترنت أو ارتبطت بها أو تلتها جناية القتل العمد المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (234)"<sup>(3)</sup>.

(3) أشرف عبدالقادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات الجنائي: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص4.

(4) محمد عبدالحكيم محمد أبو النجا، دور الاستراتيجيات الأمنية لمواجهة جرائم الذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا المعلومات، مرجع سابق، ص926.

(1) محمد عبدالرضا ناصر، وسائل القتال الحديثة: دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، مرجع سابق، ص197.

ويفهم من المادة السابقة، أنه يلزم ارتكاب الجاني لجريمة القتل ابتداءً، ثمّ يتطلب بعد ذلك اقتران هذه الجريمة بجريمة قتل عمد أخرى أو أكثر أو الشروع في جريمة قتل، ومن ثم فإنّ المُشْرَعُ المصري اشترط كذلك أن تكون كلا الجريمتين الأولى والثانية المقترنة بها، وكذلك الافعال المكونة لهما متميزة بعضها عن البعض الآخر ومستقلة، وأن تكون هناك رابطة زمنية بين الجريمتين، أي يلزم ارتكاب جريمة القتل الأولى والأخرى أو الشروع فيها خلال مدة زمنية واحدة<sup>(1)</sup>.

**ثانياً - جريمة الاصطدام العمد الطائرات المسيّرة:** يتمثل الركن المادي لحوادث الطائرات المسيّرة في المظهر الذي تظهر به هذه الحوادث إلى العالم الخارجي، ولا يمكن أن يكون هناك جريمة إلا بوجود هذا الركن، والتصادم هو دفع الواحد الآخر أو الآلات المعدة للسير أو الدواب أو ما في حكمها إثر التقائهما بقوة، أو هو: كل حادث نتج عنه إصابة شخص بضرر جسماني أو مادي جراء استعمال مركبة ذاتية القيادة بما في ذلك الحوادث الناجمة عن انفجار أو اشتعال المركبة أو جزء من أجزائها أو عن مادة أخرى من المواد اللازمة لاستعمالها، ومما سبق يتضح لنا أن الخطأ هو الركن المميز في جرائم الخطأ على العموم فاذا انعدم الخطأ فلا عقاب، إلا اذا تولد عن الخطأ ضرر فاذا تولد الضرر فقد وجدت المسؤولية عن الخطأ وإذا انعدم الضرر فلا مسؤولية<sup>(2)</sup>، ويصح ان يكون الفعل مباشراً أو يكون بالتسبب<sup>(3)</sup>.

وألا يشترط في الفعل أن يكون من نوع معين كالجرح مثلاً بل يصح أن يكون أي فعل يؤدي إلى الموت كالاصطدام بشخص أو بشي (مركبة ذاتية القيادة)<sup>(4)</sup>، وألا يشترط في الخطأ أن يكون بالغاً حدّاً معيناً من الجسامة فيستوي ان يكون خطأ الجاني جسيماً أو تافهاً، فالجاني مسئول بمجرد حدوث الخطأ وعليه أن يتحمل نتيجة خطأه، وهي نتيجة لا تختلف باختلاف جسامة الخطأ أو ثقافته؛ لأن عقوبة القتل الخطأ في الشريعة ذات حد واحد ولا يجوز إنقاصها ولا إيقافها ولا العفو عنها من السلطات العامة، ويترتب علي ذلك أن المجنى عليه لا يستطيع أن يطالب الجاني بتعويض

(2) أشرف عبدالقادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات الجنائي: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص6.

(2) حسن محمد ربيع، مرجع سابق، ص173.

(3) سليمان عبد المنعم، قانون العقوبات - القسم الخاص، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2016، ص238.

(4) ذات المرجع السابق، ص239.

ما أصابه إذا برأت المحكمة المختصة الجاني لأنه لم يحدث خطأ<sup>(1)</sup>، ويترتب على حوادث الطرق من أضرار، وتنقسم الأضرار الناجمة عن حوادث الطائرات المسيّرة إلى ثلاثة أقسام وهي: الأضرار المادية. والأضرار المعنوية، والأضرار البشرية.

وقد تزايدت تطبيقات الطائرات المسيّرة خلال السنوات القليلة الماضية، فلن تقتصر تطبيقاتها على الأغراض العسكرية فحسب، بل دخلت تطبيقات الطائرات المسيّرة في المجالات المدنية، وذلك بغرض توظيف هذه التكنولوجيا بالشكل الأمثل لخدمة المجتمع الإنساني، والتركيز على المجالات التي تخدم البشرية كلها، مثل أعمال الإغاثة في الكوارث والأزمات، والأعمال الصحية والبحث والإنقاذ من أعمال الحريق وتغشي الأوبئة، وذلك من خلال الوصول إلى أماكن يصعب على الإنسان الوصول إليها، وعلى وجه الخصوص في الأماكن الخطرة، وجمع البيانات والمعلومات وتسجيلها وتقييم الأضرار، إلى جانب خدمات النقل والمواصلات وتسليم البضائع، والخدمات الحكومية والأمنية والزراعة، وتصوير الأفلام لأغراض البحث العلمي والاستكشاف<sup>(2)</sup>.

#### رابعاً - جريمة التجسس بالطائرات المسيّرة:

انقسم الفقه الجنائي في تعريف التجسس إلى فريقين: الفريق الأول: اتجه إلى التضييق من مدلول التجسس، واقتصره على وقائع جمع المعلومات العسكرية التي تفيد العدو بأسلوب تكرري وطرق احتيالية.

**الفريق الثاني:** التوسع في مدلول التجسس حتي شمل - في رأي هذا الفريق - كل واقعة من شأنها أن تخدم مصالح الدولة الأجنبية<sup>(3)</sup>، ووفقاً لهذين الاتجاهين، يمكن تعريف التجسس بواسطة الطائرات المسيّرة بأنه: البحث عن أي نوع من المعلومات، خفية عن دولة معينة بهدف إيصالها لدولة أجنبية، وذلك بنية الإضرار بالدولة المتجسس عليها<sup>(4)</sup>.

والتجسس بواسطة الطائرات المسيّرة نوع من أنواع العمل الاستخباراتي هدفه البحث والحصول على المعلومات المتعلقة بدولة ما، ونقلها بطريقة سيئة خاصة من مكانها إلى مكان آخر بواسطة عملاء دولة أخرى، والتجسس بهذا

(1) إبراهيم عيد نايل، قانون العقوبات - القسم العام (النظرية العامة للجريمة)، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2010، ص111.

(2) يوسف حازم شعبان الصفدي، إدارة مخاطر الكوارث باستخدام الطائرات المسيّرة ونظم المعلومات الجغرافية (GIS) دراسة حالة محافظة غزة، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية (غزة)، 2021، ص74.

(3) مجدي محب حافظ، موسوعة جرائم الخيانة والتجسس دراسة في التشريع المصري والتشريعات الأجنبية والشريعة الإسلامية، المركز القومي للإصدارات القانونية، سنة 2008، ر ص307.

(4) محمود سليمان موسي، التجسس الدولي والحماية الجنائية للدفاع الوطني وأمن الدولة دراسة مقارنة في التشريعات العربية والقانونيين الفرنسي والإيطالي، نشر دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2014، ص92 .

المعني، يعني أنواعًا مختلفة من النشاطات المتعلقة بالأمن القومي والسياسة الخارجية التي تمارسها الدولة وتتبع أهميته من أن كافة القرارات تتخذ بناء علي توافر معلومات معينة<sup>(1)</sup>.

والتجسس هو سعي شخص صوب الحصول على أسرار الدولة أو تسليمها لأية جهة خارجية متى كان ذلك يؤدي إلى الإضرار بالدولة<sup>(2)</sup>.

ويمتد التجسس عبر الأقمار الصناعية لعشرات السنين وليس وليد تكنولوجيا اليوم، ولعل من بين الأحداث المهمة التي تستعيد أمريكا ذكراها هو إطلاق القوات الجوية الأمريكية قمرًا صناعيًا يسمى (Discoverer 26) في المدار مع حمولة سرية، في يوليو ولكن من عام 1961، ووفقا لما ذكره موقع "space"، كان (Discoverer 26) جزءًا من سلسلة من أقمار الاستطلاع أو التجسس التي ظلت مهماتها سرية من جانب الحكومة الأمريكية حتى عام 1992، بينما كانت أقمار (Discoverer) الأخرى تتجسس على روسيا والصين والشرق الأوسط، تم استخدام (Discoverer 26) لإجراء تجارب وأعمال جديدة، منها اختبار تقنيات هندسة المركبات الفضائية في المدار، كما قامت البعثة بتقييم المرحلة الثانية من الصاروخ المعزز (Agena-B)، حيث احتوى هذا الجزء من مركبة الإطلاق على أدوات يمكنها قياس كيفية تأثير الأيونات والنيازك الدقيقة في المدار الأرضي المنخفض على المركبة الفضائية، وكان مصير النهاية لقمر التجسس بعد 32 رحلة حول الكوكب؛ حيث سقطت كبسولة إعادة دخول القمر الصناعي في الغلاف الجوي للأرض قبل أن يتم استردادها بنجاح<sup>(3)</sup>.

وتسمى عملية التجسس عبر الأقمار الاصطناعية بعملية (ECHELON)، وهذه العملية تعتبر تجاوزًا وتعديًا على السيادة الوطنية، والحريات الشخصية، بموجبها يجري تسجيل جميع الاتصالات، في أي مجال (مدني أو عسكري، اقتصادي أو دبلوماسي)، ومراقبة حجم الأرصدة في البنوك العالمية، والتحويلات المالية التي تتم عبر الهاتف المحمول والمتصل عبر القمر الصناعي، التصنت على المكالمات، تحديد مكان إقامة بعض الأشخاص المستهدفين

(1) هيثم الأيوبي، الموسوعة العسكرية، المرجع السابق، ج 1، ص 250.

(2) مجدي محب حافظ، الحماية الجنائية لأسرار الدولة " دراسة تحليلية لجرائم الخيانة " طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، دون سنة نشر، ص 224 .

(3) أشرف عبدالقادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات الجنائي: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 16.

بالقتل، تحديد المواقع عبر أنظمة الأقمار الصناعية بواسطة الكاميرا المدمجة الحديثة والتقاط صور بشكل تلقائي وتعني هذه الخاصية أن الصور التي تم التقاطها لن تحتوي فحسب على تاريخ التقاطها بل أيضاً مكان التقاطها<sup>(1)</sup>.

**وفيما يتعلق بعلاقة السببية بين السلوك والنتيجة:** يشترط في الفعل حتى يمكن أن يطلق عليه فعلاً إجرامياً أن يؤدي إلى ضرر يحصل للمجني عليه ويكون هذا الضرر سببه الفعل الإجرامي، وعلاقة السببية بهذا المعنى هي: عبارة عن حلقة الوصل بين الفعل المادي لحوادث الطائرت المأسورة والنتيجة التي تحققت وهي الضرر، وهذا يحمل بين طياته أن الفعل الإجرامي يحمل أركان ثلاثة هي: الفعل، والنتيجة، وأن يكون هذا الفعل هو سبب تلك النتيجة، ودور الفعل الإجرامي هو الذي يوجد أو يعدم علاقة السببية، فلا يكون للأخيرة محل إذا لم تتحقق النتيجة من الفعل<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك يشترط ليكون الجاني مسؤولاً أن تكون الجناية قد وقعت نتيجة الخطأ بحيث يكون الخطأ المرتكب هو العلة للموت، وبحيث يكون بين الخطأ والموت علاقة السبب بالمسبب، وعليه إذا انعدمت رابطة السببية فلا مسؤولية على الجاني<sup>(3)</sup>، وتعتبر رابطة السببية قائمة ما دام الموت نتيجة مباشرة لفعل الجاني أو كان نتيجة مباشرة لفعل غيره من إنسان أو حيوان ما دام الجاني هو المتسبب في الفعل.

ومما يقطع علاقة السببية. في الغالب عند حدوث حادث من حوادث الطائرت المأسورة ينتج عنه وفاة أو إصابة خطأ يكون هذا الفعل هو السبب في النتيجة، ونتيجة لذلك فإن هناك حالات لا تنقطع بها علاقة السببية، منها:

- مضي وقت بين الفعل والنتيجة: أن مرور فترة زمنية بين الفعل والنتيجة النهائية للإصابة لا يقطع علاقة السببية بين الفعل والنتيجة في جريمة القتل الخطأ، فمتى أثبتت التقارير الطبية أن سبب الوفاة هو ما حصل نتيجة حادثة من حوادث الطائرت المأسورة، فإن مسؤولية الجاني عن جريمة القتل الخطأ تكون قائمة، حتى ولو لم تحدث إلا بعد فترة زمنية طويلة من حدوث الحادث<sup>(4)</sup>.
- مرض المجني عليه أو كبر سنه: إن مرض المجني عليه أو كبر سنه لا ينفي السببية، إذا كان الفعل الخطأ هو السبب في حصول النتيجة الإجرامية، فعند وقوع جريمة ناتجة من الطائرت المأسورة ينتج عنها وفاة المجني عليه الكبير في

Federal Bureau of Investigation Retrieved 2010-08(1)

(2) عبد الله ملا حسين التركيب، جرائم المرور ذات العلاقة بالموت في الطرقات وتحقيقاتها، دار الكتاب الحديث، الكويت، 2002، ص112.

(3) عبد القادر عودة، "التشريع الجنائي الإسلامي مقارن بالقانون الوضعي"، الجزء الأول، ص 112.

(4) عبد الله ملا حسين التركيب، مرجع سابق، ص112.

- السن أو المصاب بمرض القلب ليس للجاني الحق بالدفع بأن سبب الوفاة كان بسبب كبر أو مرض المجني عليه<sup>(1)</sup>.
- خطأ الغير: أن اشتراك الغير في الخطأ الذي أوقع حادث سير للمركبة الذاتية القيادة لا يقطع علاقة السببية في حوادث الطائرات المسيّرة ، في حالة إذا ما كان الجاني قد شارك في وقوع الحادث بنسبة خطأ، ومن الأمثلة على ذلك أن يقود المتهم مركبته الذاتية القيادة جزئياً بسرعة في الطريق العام، وهذه السرعة تجاوز السرعة المحددة للسير في هذا الطريق وفجأة خرجت عليه مركبة من الشارع الفرعي، ولكنها لم تصدم به، فانحرف السائق بسبب خوفه الاصطدام بها جهة اليسار فاصطدم بمركبة أخرى، فإن ذلك لا يعفي المتهم من المسؤولية، وتحمل المسؤولية أيضاً على الطرف الثالث، لأنه تجاوز السرعة المحددة، ولو لم يتجاوزها لأمكنه السيطرة على مركبته وعدم الاصطدام بالمركبة الذاتية القيادة<sup>(2)</sup>.
- عدم حصول احتكاك (تصادم): ليس بالضرورة لتوفر علاقة السببية أن يحدث تصادم بين الطرفين حتى يمكن القول بوجود العلاقة السببية، ففي المثال السابق يمكن أن يتحمل الطرف الثالث والذي خرج من شارع فرعي وهو لم يصدم بالمركبة الذاتية القيادة جزء من المسؤولية، وليس له أن يدفع بنفي علاقة السببية بسبب عدم الاحتكاك مع المركبة الأخرى<sup>(3)</sup>.

### ثالثاً -- الركن المعنوي للمسئولية الجنائية عن الحوادث التي تقع على الطائرات المسيّرة :

يتمثل الركن المعنوي في القصد الجنائي للفاعل الذي يترتب عليه مساءلته جنائياً، وقد نظر إلى الحادث لا من حيث نتائجه المادية، ولكن نظر إليه من حيث أهلية المرتكب لتحمل التبعات القانوني ، وذلك لأننا أن نظرنا إلى حوادث الطائرات المسيّرة نظراً مادياً من حيث إنها فعل ضار في شيوخ فساد أو اعتداء على حقوق الغير نجد تلك الحقيقة وآثارها تثبت بمجرد وقوع الفعل المادي من ناحية مقدار ما يتحمله الجاني من النتائج ومقدار إدراكه، حيث يتكون الركن المعنوي من عنصرين هما:

(1) العلم: أي الوعي أو التمييز، ويعني المقدر على فهم ماهية الفعل وطبيعته والآثار التي يمكنه إحداثها.

(2) الاختيار: أي حرية الإرادة، وعدم إجباره على الفعل المجرم<sup>(4)</sup>.

(1) عبد الرحمن بن عبد الله الربيعية، الأحكام الموضوعية والإجرائية في نظام المرور السعودي - دراسة تحليلية تطبيقية، رسالة ماجستير

غير منشورة، كلية الدراسات العليا جامعة نايف للعلوم الأمنية، 2005، ص92.

(2) ذات المرجع السابق، الموضوع نفسه.

(3) حسن محمد ربيع، مرجع سابق، ص178.

(4) سليمان عبد المنعم، مرجع سابق، ص239.

وجوهر الركن المعنوي في جريمة حوادث الطائرات المُسيّرة هو الخطأ غير العمدي، حيث تقوم المسؤولية الجنائية<sup>(1)</sup>. ولتحديد المضمون الصحيح للإسناد في جرائم الخطأ يجب التمييز بين الخطأ غير المتوقع، والخطأ المتوقع، والخطأ بغير توقع، يتحقق في حالة إذا لم يتوقع الشخص أن سلوكه الذي يقوم به قد يؤدي إلى نتائج غير مشروع، وكان بوسع، ويجب عليه أن يتوقع ذلك، أي أن عدم الاحتياط في هذه الحالة ينتج من عدم تفكير محدث الضرر في النتائج المحتملة لفعله<sup>(2)</sup>، أما الخطأ مع التوقع، فإن الواقع أن تحليل الخطأ مع التوقع يتطلب التمييز بين حالتين نفسيتين للشخص في هذا الصدد هما: القصد الاحتمالي، وهو عدم قيام الفاعل بأي نشاط لضمان عدم حدوث النتيجة، فالشخص قد اختار موقف الحياد النفسي إزاء حدوث الضرر، وتساوى لديه وقوع الضرر وعدم وقوعه، فأرادته مشوبة بعيب هو عدم الاكتراث<sup>(3)</sup>.

أما الحالة الثانية فهي خطأ عدم الاحتراز، وفي هذه الحالة لا يقبل الشخص النتيجة بل يعتقد على العكس أنها لن تحدث، وإن كان تصوره أو اعتقاده مبنياً على تقدير غير حقيقي كان يمكنه أن يتجنبه<sup>(4)</sup>.

ومن الأمثلة على ذلك قائد المركبة الذاتية القيادة الذي يقودها وهو يعلم أن مكابحها في حالة سيئة، أو أن برامجها قد تم العبث بها ويتوقع إصابة أحد المارة، ولكنه يبالغ في تقدير مهارته، معتقداً أنه سيتمكن في حالة حلول الخطر من تفادي حدوث النتيجة اعتماداً على مهارته الفنية في القيادة<sup>(5)</sup>.

ويذهب الرأي الراجح إلى أن الأخذ بالتقدير المجرد كميّار لخطأ عدم الاحتراز، بحيث يسمح ذلك بالقول بأن القاضي الجنائي لا يستند في تقديره للخطأ إلى قدرة المتهم، بل إلى قدرة الإنسان العادي، أي نموذج الإنسان المتوسط في المجتمع، في نفس ظروف المتهم أو قائد المركبة الذاتية القيادة<sup>(6)</sup>.

(1) محمد حسن قاسم، مبادئ القانون، الدار الجامعية، بيروت - لبنان، 1998، ص356.

(2) خليل عدلي، العود ورد الاعتبار، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 1988، ص415.

(3) المرجع السابق، ص515.

(4) علي حموده، شرح قانون العقوبات - القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2013، ص194.

(5) حسن محمد ربيع، مرجع سابق، ص183.

(6) علي حموده، مرجع سابق، ص198.

نخلص مما سبق أن الحادث الذي يقع من المركبة الذاتية القيادة قد يكون:

- حادث وفاة (إزهاق الأرواح) أو إصابات في الأجسام (عاهة)<sup>(1)</sup>: ولا جدال في أن هذا النوع يعد أهم وأخطر أنواع حوادث الطائرات المسيّرة ، وأعظمها إيلاماً للنفس.
- حادث إصابة: قد يترتب على الحادث إصابة شخص أو أكثر، في صورة جرح أو كسر أو تهتك في الأنسجة، سواءً أكانت الإصابة ظاهرة أم خفية، خطيرة أم طفيفة<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك فإن حادث الإصابة يمكن تعريفه بأنه هو حادث الطريق الذي يصيب جسم الإنسان بأذى ما غير أنه لا يؤدي إلى الوفاة<sup>(3)</sup>.
- حادث تلفيات: يمكن تعريفه بأنه حادث الطريق الذي لا يترتب عليه وفاة أو إصابة أحد الأشخاص، وإنما ينتج عنه تلفيات فقط، سواءً أكانت هذه التلفيات في مركبة من المركبات المشتركة في الحادث، أم في الممتلكات العامة أو الخاصة<sup>(4)</sup>.

(1) نايف بن ناشئ الظفيري، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، عمان، 2005م، ص78.

(2) ناجح محمد عسيده، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي - دراسة فقهية مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس فلسطين، 2010، ص34.

(3) يوسف أحمد طعمية، تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، وسائل الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية، القاهرة - مصر، 1990، ص9.

(4) عقاب صقر، حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها، ط1، الرياض - المملكة العربية السعودية، بدون سنة نشر، ص34.

## الخاتمة

انتهينا من هذه الدراسة والتي جاءت في مجتهد وخلصنا منها إلى العديد من النتائج والتوصيات نشير إلى أهمها وأبرزها، فيما يلي:

### أولاً – النتائج:

- (1) أظهرت الدراسة أن القواعد العامة للمسئولية الجنائية، التي تضمنها قانون العقوبات المصري غير كافية لتطبيقها على المسئولية الجنائية عن حوادث الطائرات المسيّرة ، كأنها لا تكفي في الغالبية العظمى من الحالات لمعالجة ما يترتب عن الطائرات المسيّرة من إشكاليات قانونية من حيث الواقع، وعلى وجه الخصوص العلاقة التي تربط بين الطائرات المسيّرة والطيار، وهو من المسائل التي يصعب تبريرها مع ما تشهده دول العالم من تقدم كبير في مجالات الذكاء الاصطناعي.
- (2) أظهرت الدراسة انه يصعب تحديد المسئول جنائياً، عن جرائم القتل والإتلاف والتجسس والأضرار المالية المترتبة على استخدام الطائرات المسيّرة ؛ فقد يكون المسئول هو الشركة المصنعة للطائرة المسيّرة أو يقوم بوضع نظم تشغيلها أو برمجتها او شركة التأمين، وقد يكون الطيار او القائد الفعلي للطائرات المسيّرة جزئية الذاتية، وقد يكون المسئول هو شخص افتراضي من صنع التقنية والتكنولوجيا كالقائد الآلي للطائرات المسيّرة بشكل كلي.
- (3) كشفت الدراسة عن تزايد وتطور الأنشطة الاجرامية ذات الصلة بكثرة استخدام هذه الطائرات المسيّرة ، بحيث أصبحت - هذه الطائرات - من الوسائل التي يمكن استغلالها من جهة مخترقي الأنظمة الالكترونية (الهكرز) بقصد الاعتداء على الافراد والتجسس على حياتهم الخاصة والاستيلاء على أموالهم وذلك لسهولة الدخول عبر أنظمتها والوصول لكافة بياناتها والتحكم بها وتغيير مسارها، خاصة الطائرات المسيّرة بقصد الأغراض العسكرية.
- (4) بينت الدراسة أننا بحاجة إلى تشريع خاص بالطائرات المسيّرة ، لتنظيم عملها قانوناً بصورة فعالة تكفل معالجة كافة الإشكاليات التي أفرزتها ثورة الذكاء الاصطناعي وما ترتب عليها من استخدام الطائرات المسيّرة
- (5) بينت الدراسة ان الجرائم الناشئة عن حوادث الطائرات المسيّرة تعد من جرائم الخطر، والتي يكفي لقيامها ارتكاب السلوك أو النشاط الإجرامي فحسب، دون اعتبار لتحقيق النتيجة الإجرامية من عدمه، ومن ثم تقوم مسئولية الجاني بمجرد ارتكاب النشاط الإجرامي.

## ثانياً – التوصيات:

(1) توصي الدراسة بإعادة النظر في قانون العقوبات رقم (58) لسنة 1937، وتعديلاته طبقاً لآخر تعديل في 15 أغسطس 2021 بالقانون رقم (141) لسنة 2021، والعمل على إصدار تشريعات خاصة لتنظيم ومعالجة اشكالية الطائرات المسيّرة .

(2) توصي الدراسة أنه تقادياً لإشكالية تحديد المسئول عن حوادث الطائرات المسيّرة ، كافة الشركات المصنعة بضرورة وجود وسائل تقنية كالصندوق الأسود، تحدد بشكل واضح الأسباب التي أدت إلى وقوع هذه الحوادث وعلى وجه الخصوص في الطائرات المسيّرة للأغراض المدنية، وما إذا كانت هذه الحوادث نتيجة لأخطاء فنية في الطائرة المسيّرة نفسها، على أن تكون الشركة المصنعة هي المسئولة جنائياً باعتبارها شخصاً اعتبارياً، أو أن تقع الحوادث بسبب تدخل من الطيار أو المشغل أو المبرمج وقيامه بإدخال بيانات خاطئة أو العبث بنظم البرمجة والتشغيل.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً – المصادر العربية:

- بكري يوسف بكري محمد، قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية – مصر، 2013.
- إبراهيم حبيب محمد شعيب، أحكام المسؤولية الجنائية للشخص الاعتباري في التشريع الإماراتي – دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة الإمارات المتحدة، 2018.
- إبراهيم عيد نايل، قانون العقوبات – القسم العام (النظرية العامة للجريمة) ، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2010م.
- أحمد أبو الروس، القصد الجنائي والمساهمة والمسؤولية الجنائية والشروع والدفاع الشرعي وعلاقة السببية، ط2، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية – مصر، 2011م.
- أحمد المجذوب، التحريض على الجريمة، دراسة مقارنة، بدون رقم طبعة، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، القاهرة – مصر، 1987م.
- أحمد سعد علي البرعي، الأطر الشرعية والتنظيمية المتعلقة بتسيير المنظومات الجوية من دون طيار والمركبات المستقلة: دراسة في ضوء الفقه الإسلامي والأنظمة السعودية، مجلة العلوم الشرعية، العدد 65، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، 2022.
- أحمد شوقي عمر أبو خطوة، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، (د.ط)، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2000م.
- أحمد عبدالعليم حسن، توظيف التنظيمات الإرهابية للطائرات بدون طيار في الشرق الأوسط، مجلة السياسة الدولية، السنة 55، العدد 220، مؤسسة الاهرام، 2020.
- أحمد عوض بلال، مبادئ قانون العقوبات المصري "القسم العام"، دار النهضة، القاهرة – مصر.
- أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات – القسم العام، ط7، دار النهضة العربية، مصر، 2016.
- أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات القسم العام، ط6، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2015م.

- أحمد ماجد. ندى الهاشمي، الذكاء الاصطناعي بدولة الإمارات العربية المتحدة، ادارة الدراسات والسياسات الاقتصادية، مبادرات الربع الأول، 2018.
- أشرف عبدالقادر قنديل، التطور النوعي لوسائل جمع الاستدلالات ومدى حجيتها في الإثبات الجنائي: دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، المجلد 30، العدد 1، أكاديمية شرطة دبي، 2022.
- إياد عبد الجبار الملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقها على الأشخاص الاعتبارية، دار الثقافة، عمان - الأردن، 2009م.
- إيهاب خليفة، الخوارزميات القاتلة" في إدارة المعارك العسكرية، مجلة السياسة الدولية، السنة 57، ملحق، مؤسسة الاهرام، 2022.
- براء منذر كمال عبد اللطيف، الطائرة المُسيّرة من منظور القانون الدولي الإنساني، بحث منشور في المؤتمر الدولي لكلية الحقوق جامعة مؤتة - عمان، الاردن، 2018.
- بطي سلطان المهيري، أسس وأنواع المسؤولية الجنائية للشخص الاعتباري في القانون الإنجليزي وقانون العقوبات لدولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة تحليلية مقارنة، كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، مجلة الشريعة والقانون، العدد السادس والستون، إبريل 2016.
- جايمس م. أندرسن وآخرون، تقنية المركبات المستقلة (ذاتية القيادة) دليل لصانعي السياسات، مؤسسة RAND، كاليفورنيا، 2016م.
- جرجس جرجس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، مراجعة: القاضي انطوان الناشف، ط1، الشركة العالمية للكتاب، بيروت - لبنان، 1996.
- حسن بن محمد السلطان، تجريم تمويل الإرهاب والعقاب عليه - دراسة تحليلية مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض - المملكة العربية السعودية، 2009.
- حسن محمد ربيع، شرح قانون العقوبات الاتحادي، ط1، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدة، 2006م.
- حسن محمد صالح حديد، الطائرة المُسيّرة كوسيلة قتل، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، السنة 7، العدد 25، 2015.
- حسن يونس جميل، القتل المستهدف بالطائرات المسيّرة في إطار القانون الدولي لحقوق الإنسان، مجلة العلوم القانونية، المجلد 35، عدد خاص، جامعة بغداد - كلية القانون، 2020.

- حسنين توفيق إبراهيم علي، تأثير التكنولوجيا على الحروب الحديثة: طائرات الدرونز نموذجاً، مجلة دراسات، المجلد 8، العدد 2، مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة، 2020.
- حماد أحمد علي الخزاعلة، الطائرات المسيرة المقاتلة "الدرون" ضمن القانون الدولي الإنساني: دراسة وصفية، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، 2023.
- حمدي بشير، برنامج الطائرات المسيرة الإيراني: الدور وحدود التأثير في السياسة الخارجية الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، المجلد 7، العدد 17، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 2023.
- خالد عبداللطيف محمد عمران، ثورة المناهج التعليمية لمواكبة الثورة الصناعية الرابعة: رؤى مستقبلية، المجلة التربوية، المجلد 85، جامعة سوهاج - كلية التربية، 2021.
- د. كامل السعيد شرح الاحكام العامة في قانون العقوبات، طباعة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2002.
- رامي وحيد منصور، الطائرات المسيرة بدون طيار والاستخدام الإرهابي لسلاح الجو: مخاطر المستقبل واستراتيجيات المواجهة، الفكر الشرطي، المجلد 32، العدد 124، القيادة العامة لشرطة الشارقة - مركز بحوث الشرطة، 2023.
- رحاب علي عميش، المسؤولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، عدد خاص، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، 2021.
- رضي محمد علي هادي، الطائرات المسيرة والمسؤولية الدولية والجنائية الناشئة من استخدامها، مجلة الجامعة العراقية، العدد 59، الجزء 2، الجامعة العراقية - مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2023.
- رفعت رشوان، سياسة المشرع الإماراتي الجنائية في مواجهة الجرائم البيئية، ندوة علمية حول مكافحة جرائم البيئة، القيادة العامة لشرطة أبو ظبي، مركز البحوث والدراسات الأمنية.
- سلامه صالح عبدالفتاح الرهايفة، استخدام الطائرات دون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد 2، العدد 13، جامعة مؤتة - عمادة البحث العلمي، 2021.
- سليمان عبد المنعم، قانون العقوبات - القسم الخاص، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 2016.
- سما سلطان الشاوي، بعض التحديات التي تثيرها أنظمة الأسلحة الفتاكة ذاتية التشغيل على الصعيدين القانون والأخلاقي، المجلة القانونية والقضائية، السنة 14، العدد 2، وزارة العدل - مركز الدراسات القانونية والقضائية، 2020.

## المسئولية الجنائية عن جرائم الطائرات المسيّرة

د. كمال الدين مصطفى توفيق شعيب

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- سوزي عدلي ناشد، الإرهاب الإلكتروني بين الاقتصاد الخفي والاقتصاد الرسمي، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2005م.
- شريف سيد كامل، المسئولية الجنائية للأشخاص المعنوية - دراسة مقارنة، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 1997.
- طاهر شوقي مؤمن، النظام القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز Les Drones)، من مطبوعات كلية العلوم الإدارية والمالية - جامعة الملك خالد بالمملكة العربية السعودية، 2016.
- ظافر محمد العجمي، شيطان الحرب عام الخليج الشعبي وأزمة الصواريخ والمسيرات والصناعات العسكرية، آراء حول الخليج، العدد 144، مركز الخليج للأبحاث، 2019.
- عادل عبد الصادق، الفضاء الإلكتروني والعلاقات الدولية - دراسة في النظرية والتطبيق، ط1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة - مصر، 2016.
- عبد الرحمن بن عبد الله الربيعية، الأحكام الموضوعية والإجرائية في نظام المرور السعودي - دراسة تحليلية تطبيقية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات العليا جامعة نايف للعلوم الأمنية، 2005.
- عبد الرؤوف مهدي، المسئولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية، بدون رقم طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية - مصر، 2009.
- عبد الفتاح مصطفى الصيفي، قانون العقوبات النظرية العامة، (د،ط)، دار الهدى للمطبوعات، القاهرة - مصر، 2003م.
- عبد الله ملا حسين التركيب، جرائم المرور ذات العلاقة بالموت في الطرقات وتحقيقاتها، دار الكتاب الحديث، الكويت، 2002.
- عبدالرحمن حمادي، الطائرات المسيّرة بدون طيار والأهمية المتزايدة لاستخداماتها، الدفاع، المجلد 38، العدد 113، القوات المسلحة - إدارة الشؤون العامة، 1999.
- عبدالرزاق وهبه سيد أحمد محمد، مدى ملائمة أحكام المسئولية الشينئية لمواجهة الأضرار الناشئة عن الطائرات المسيّرة: دراسة تحليلية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 43، جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية، 2022.
- عبدالقادر محمود محمد الأقرع، الروبوتات العسكرية في الحروب المستقبلية ومدى خضوعها لأحكام القانون الدولي الإنساني، المجلة القانونية، المجلد 8، العدد 3، جامعة القاهرة - كلية الحقوق - فرع الخرطوم، 2020.

- عبود السراج، قانون العقوبات – القسم العام، بدون رقم طبعة، منشورات جامعة حلب، سوريا، 1997م.
- عقاب صقر، حوادث المرور ماهيتها وطرق التحقيق فيها، ط1، الرياض – المملكة العربية السعودية، بدون سنة نشر.
- علي حموده، شرح قانون العقوبات – القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة – مصر، 2013.
- علي محمود علي حموده، النظرية العامة في تسبب الحكم الجنائي في مراحل المختلفة "دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1994م.
- عمر عبد المجيد مصبح، شرح قانون العقوبات الاتحادي، دار الكتب القانونية، الشارقة، 2015.
- عوض محمد عوض، قانون العُقوبات – القسم العام، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، 2000.
- غسان صبرى كاطع، مشروعية استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار في ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة الجامعة العراقية، العدد 54، الجزء 3، الجامعة العراقية – مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2022.
- غنام محمد غنام، الوجيز في شرح قانون العقوبات – القسم العام، ط1، مطبعة جامعة المنصورة الجديدة، المنصورة – مصر، 2008.
- فتوح عبد الله الشاذلي، جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002.
- قاسم ماضي حمزة، دور منظمة الأمم المتحدة في تنظيم عمل الطائرات المسلحة المسيرة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 13، العدد 2، جامعة بابل – كلية القانون، 2021.
- كامل السعيد، شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، ط1، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2002م.
- مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات القسم العام، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة – مصر، 1996م.
- مجدي محب حافظ، الحماية الجنائية لأسرار الدولة " دراسة تحليلية لجرائم الخيانة " طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب، دون سنة نشر.
- مجدي محب حافظ، موسوعة جرائم الخيانة والتجسس دراسة في التشريع المصري والتشريعات الأجنبية والشريعة الإسلامية، المركز القومي للإصدارات القانونية، سنة 2008.
- محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار صادر، لبنان – بيروت، ج1، ط3، 2004م.
- محمد حسام الشالاتي، من الخيال العلمي إلي الواقع الحقيقي: آلات طائرة من وحي الطبيعة " 2 من 2"، مجلة الأدب العلمي، العدد 102، جامعة دمشق، 2022.

- محمد حسن قاسم، مبادئ القانون، الدار الجامعية، بيروت - لبنان، 1998. خليل عدلي، العود ورد الاعتبار، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية - مصر، 1988.
- محمد سامي الشوا، ثورة المعلومات وانعكاساتها على قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2003.
- محمد سلامة، جرائم الكمبيوتر والإنترنت، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية - مصر، 2007.
- محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في قانون الجزاء الكويتي، ط1، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، 2015.
- محمد عبد اللطيف عبد العال، النظرية العامة للجريمة والمسئولية الجنائية في القانون الكويتي، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2015.
- محمد عبدالحكيم محمد أبو النجا، دور الاستراتيجيات الأمنية لمواجهة جرائم الذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا المعلومات، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، عدد خاص، جامعة المنصورة - كلية الحقوق، 2021.
- محمد عبدالرضا ناصر، وسائل القتال الحديثة: دراسة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، العدد 45، الجامعة الإسلامية، 2018.
- محمد كمال الدين إمام، المسئولية الجنائية أساسها وتطورها دراسة مقارنة في القانون الوضعي والشريعة الإسلامية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية - مصر، 2004.
- محمود أحمد عباينة، جرائم الحاسوب وأبعادها الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن.
- محمود سليمان موسي، التجسس الدولي والحماية الجنائية للدفاع الوطني وأمن الدولة دراسة مقارنة في التشريعات العربية والقانونيين الفرنسي والإيطالي، نشر دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2014.
- محمود محارب، واقع وخطط السايبر والطائرات المسيّرة في إسرائيل، مجلة استشراف للدراسات المستقبلية، العدد 4، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2019.
- محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام، ط8، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2016.
- محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات - القسم العام، ط8، دار النهضة العربية، القاهرة - مصر، 2016.

- معن أحمد الحيارى، الركن المادي للجريمة، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان، 2010.
- منار جلال عبدالله، المسؤولية الجنائية عن جرائم القتل بواسطة الطائرات المسييرة مجلة الجامعة العراقية، العدد 54، الجزء 7، الجامعة العراقية – مركز البحوث والدراسات الإسلامية، 2022.
- مها رمضان محمد بطيخ، المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي: دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية، المجلد 9، العدد 5، جامعة القاهرة – كلية الحقوق – فرع الخرطوم، 2021.
- ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت – لبنان، 2018.
- ناجح محمد عسيده، حوادث السيارات في التشريع الجنائي الإسلامي – دراسة فقهية مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس فلسطين، 2010.
- نايف بن ناشئ الظفيري، الآثار الشرعية المترتبة على حوادث السير دراسة فقهية مقارنة بنظام الحوادث بالمملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، عمان، 2005.
- هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات المسييرة : دراسة تحليلية، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد 12، العدد 2، جامعة محمد خيضر بسكرة – كلية الحقوق والعلوم السياسية – مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع، 2020.
- هشام عمر أحمد الشافعي، التنظيم القانوني للطائرات المسييرة بدون طيار الدرونز (Les Drones)، الفكر الشرطي، المجلد 28، العدد 110، القيادة العامة لشرطة الشارقة – مركز بحوث الشرطة، 2019.
- يحيى إبراهيم دهشان، المسؤولية الجنائية عن جرائم الذكاء الاصطناعي، مطبوعات جامعة الزقازيق – مصر، 2019.
- يوسف أحمد طعمية، تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، وسائل الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية، القاهرة – مصر، 1990.
- يوسف حازم شعبان الصفدي، إدارة مخاطر الكوارث باستخدام الطائرات المسييرة ونظم المعلومات الجغرافية (GIS) دراسة حالة محافظة غزة، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية (غزة)، 2021..

ثانياً - المراجع الأجنبية:

- Federal Bureau of Investigation Retrieved 2010-08
  - Gary, E. M. & Rachel, A. L. (2012). The Coming Collision between Autonomous Vehicles and the Liability System. Santa Clara Law Review, 52, 21-34.
  - KEVIN D. ASHLEY، Artificial Intelligence and Legal Analytics، new tools for law practice in the digital age،.
- Marcelo Corrales • Mark Fenwick Nikolaus Forgó Editors، Robotics, AI and the Future of Law،.