

الطيران المسيّر بين القانون الدولي ومتطلبات السيادة الوطنية دراسة تحليلية مقارنة

مجدي الشارف محمد الشبعاوي *

قسم القانون ، أكاديمية الدراسات العليا طرابلس ، طرابلس ، ليبيا.

majdi.shabaani@academy.edu.ly

"Drones Between International Law and the Requirements of National Sovereignty: A Comparative Analytical Study"

Majd Al-Sharif Muhammad Ishabaani *

Department of Law, Graduate Studies Academy of Tripoli, Tripoli, Libya.

تاريخ الاستلام: 2025-06-06 تاريخ القبول: 2025-07-10 تاريخ النشر: 2025-07-22

الملخص

يتناول هذا البحث مسألة التنظيم القانوني للطيران المسيّر في ضوء قواعد القانون الدولي ومتطلبات السيادة الوطنية، مع التركيز على السياق الليبي الذي يشهد استخدامًا واسعًا وغير منضبط لهذه الوسائل من قبل أطراف متعددة، بعضها لا يخضع للرقابة المركزية أو يرتبط بغرف تحكم تقع خارج البلاد. سعى البحث إلى تفكيك الإطار القانوني الدولي المنظم للطيران المسيّر، وبيان مدى كفايته في ضبط استخدام هذه التكنولوجيا، سواء في حالات السلم أو النزاع، مع تحليل الوضع القانوني الداخلي في ليبيا، والكشف عن مظاهر الفراغ التشريعي، وغياب الضوابط المؤسسية المتعلقة بترخيص وتشغيل الطيران المسيّر وغرف التحكم الخاصة به.

وقد اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي والمقارن، مع إيراد أمثلة واقعية وتطبيقات حديثة، من بينها العمليات التي جرت في النزاعات الإقليمية كأوكرانيا، وغزة، وإيران، إلى جانب العمليات العسكرية داخل ليبيا التي تسببت في أضرار جانبية دون وجود آلية تعويض فعّالة.

توصل البحث إلى أن غياب تشريع وطني خاص بتنظيم الطيران المسيّر وغرف التحكم المرتبطة به، يشكل تهديدًا مباشرًا للسيادة الوطنية والأمن القومي، ويقوّض من قدرة الدولة على فرض الرقابة والمساءلة القانونية. وأوصى البحث بضرورة سن تشريع خاص، وإنشاء هيئة وطنية مستقلة للرقابة، وتطوير قدرات وطنية في التشغيل والإدارة، بما يضمن الاستخدام المشروع والمسؤول لهذه الوسائل ضمن إطار قانوني واضح وسيادي.

الكلمات الدالة: الطيران المسيّر، السيادة الوطنية، الأمن القومي ، الطائرات بدون طيار، الأمن السيبراني.

Abstract

This study examines the legal regulation of unmanned aerial vehicles (UAVs) in light of international law and the requirements of national sovereignty, with a particular focus on the Libyan context, where drones are widely used by various actors—some of whom operate beyond the control of the central authority or through remote control stations located outside the country. The research aims to analyze the international legal framework governing the use of drones, assess its adequacy in regulating such technology during both peace and conflict, and explore the gaps and shortcomings in Libyan domestic law regarding the licensing, operation, and control of drones and their associated command stations.

The study adopts a descriptive, analytical, and comparative methodology, supplemented by real-world examples drawn from recent conflicts in Ukraine, Gaza, Iran, and domestic drone strikes in Libya that resulted in collateral civilian damage, often without clear legal channels for redress or accountability.

The findings indicate that the absence of a comprehensive national legal framework governing drones and their control stations poses a serious threat to Libyan sovereignty and national security. The study recommends the enactment of a specific drone regulation law, the establishment of an independent national oversight authority, and the development of domestic capabilities in drone operation and command management to ensure lawful and sovereign use within a clear legal structure.

Keywords: Drones, national sovereignty, national security, drones, cyber security.

المقدمة:

يشكل تطور تكنولوجيا الطيران المسيّر (Unmanned Aerial Vehicles - UAVs) أحد أبرز التحولات الجيوسياسية والقانونية التي طرأت على العلاقات الدولية في العقود الأخيرة، حيث باتت هذه الوسائل تُستخدم في مجالات متعددة، من بينها الرصد والمراقبة، والمساعدات الإنسانية، والأغراض القتالية، وعمليات مكافحة الإرهاب. وقد ترتب على ذلك بروز إشكاليات قانونية مركّبة تتعلق بسيادة الدول، وتطبيق قواعد القانون الدولي، ومدى كفاية التشريعات الوطنية في ضبط استخدام هذا النوع من التقنيات الحديثة.

تزداد أهمية دراسة الإطار القانوني للطيران المسيّر في السياقات التي تعاني من هشاشة سيادية وازدواج في مراكز القرار، كما هو الحال في الدولة الليبية. إذ لوحظ خلال السنوات الماضية تزايد عمليات استخدام الطيران المسيّر من قبل أطراف متعددة داخل ليبيا، سواء كانت فاعلة رسمية أو جماعات مسلحة أو كيانات أجنبية، في ظل غياب تشريع وطني منظم، وضعف الرقابة المؤسسية، ووجود غرف تحكم تعمل أحياناً من خارج الإقليم، مما يُثير إشكالات قانونية جدية تتعلق بمبدأ السيادة الوطنية، وشرعية الاستخدام، والرقابة على القرار العسكري والأمني.

إشكالية الدراسة :

وعلى هذا الأساس، فإن الدراسة الحالية تنطلق من إشكالية رئيسية مفادها: إلى أي مدى يحقق التنظيم القانوني للطيران المسيّر توازناً فعالاً بين مقتضيات السيادة الوطنية وقواعد القانون الدولي، وما السبل الكفيلة بضبط استخدامه في الدولة الليبية بما يعزز وحدة القرار السيادي ويحمي الحقوق العامة؟

وينبثق عن هذه الإشكالية عدد من الأسئلة الفرعية:

ما هو المفهوم القانوني للطيران المسيّر وما طبيعة تنظيمه في ضوء قواعد القانون الدولي؟
ما مدى كفاية الإطار التشريعي الليبي في تنظيم هذا المجال الحيوي؟

ما أبرز التحديات المرتبطة بغرف التحكم والسيطرة على الطيران المسيّر في ليبيا، وما الحلول القانونية الممكنة لتعزيز الرقابة الوطنية عليه؟

أهمية الدراسة :

وتتمثل أهمية البحث في كونه يتناول قضية شديدة الحساسية ترتبط بالأمن القومي والسيادة القانونية للدولة، ويُسهم في كشف الثغرات القانونية والمؤسسية التي تحيط باستخدام هذه التكنولوجيا، مع تقديم مقترحات علمية وعملية من شأنها تطوير البنية التشريعية الوطنية ومواكبتها للمعايير الدولية ذات الصلة.

أهداف الدراسة :

أما عن أهداف البحث، فتتحدد في الآتي:

بيان الإطار النظري والقانوني للطيران المسيّر على المستوى الدولي والوطني.

تحليل الوضع القانوني في ليبيا ورصد أوجه القصور التشريعي والرقابي.

تقديم حلول واقعية لتعزيز التنظيم القانوني للطيران المسيّر بما يحقق الموازنة بين التطور التقني ومتطلبات السيادة.

منهج الدراسة :

وسيعتمد البحث على المنهج التحليلي الوصفي، في تناول النصوص القانونية ذات الصلة وتفكيك مفاهيمها، والمنهج المقارن في عرض تجارب بعض الدول في تنظيم هذا المجال، إضافة إلى المنهج التطبيقي الواقعي عبر تحليل الظاهرة في السياق الليبي وتقديم توصيات عملية قابلة للتنفيذ.

خطة الدراسة :

وفي ضوء ما تقدم، سيتم تناول الموضوع من خلال تقسيم البحث إلى مبحثين رئيسيين:

المبحث الأول: الإطار القانوني الدولي لتنظيم استخدام الطيران المسيّر

المبحث الثاني : الإطار القانوني الداخلي للطيران المسيّر ومتطلبات التنظيم الوطني.

المبحث الأول

الإطار القانوني الدولي لتنظيم استخدام الطيران المسيّر

يشكل استخدام الطيران المسيّر (الدرونز) أحد أبرز التحديات القانونية المعاصرة، سواء في زمن السلم أو في سياق النزاعات المسلحة. فالطبيعة التقنية المتقدمة لهذه الوسائل، وارتباطها بأغراض متعددة منها العسكرية والاستخباراتية والمدنية، أثار تساؤلات جدية حول مدى مشروعية استخدامها وحدود تنظيمها في إطار قواعد القانون الدولي، خاصة عندما تستخدم خارج سلطة الدولة أو في خرق لسيادتها، كما هو الحال في بعض الدول ذات السيادة المحدودة أو التي تشهد نزاعات داخلية.

ويسعى هذا المبحث إلى استجلاء الإطار القانوني الدولي الناظم لاستخدام الطيران المسيّر، من خلال القانون الدولي العام، والقانون الدولي الإنساني، وقانون حقوق الإنسان.

المطلب الأول

الطيران المسيّر في القانون الدولي العام ومبدأ السيادة الجوية

يُعد مبدأ السيادة الجوية من المبادئ المستقرة في القانون الدولي العام، ويقضي بأن لكل دولة الحق الحصري في السيطرة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها. ويكتسب هذا المبدأ أهمية مضاعفة في ظل تنامي استخدام الطيران المسيّر (Unmanned Aerial Vehicles - UAVs)، خاصة عندما تُستخدم هذه الطائرات في أغراض عسكرية أو استخباراتية دون إذن من الدولة المعنية، أو في غياب إطار تشريعي دولي ملزم ينظم استخدامها.

وينقسم هذا المطلب إلى فرعين رئيسيين ، على النحو التالي :

الفرع الأول

السيادة المطلقة للدولة على مجالها الجوي

تُعدّ السيادة على المجال الجوي امتداداً طبيعياً لمفهوم السيادة الإقليمية للدولة. وقد استقر هذا المبدأ في القانون الدولي العرفي منذ أوائل القرن العشرين، وجرى تكريسهُ رسمياً في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام 1944، التي تعتبر المرجع الأساسي في تنظيم الملاحة الجوية.

تنص المادة الأولى من الاتفاقية على ما يلي: "تتمتع كل دولة بالسيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"¹ (Article 1, Chicago Convention, 1944). ويشمل "الإقليم" – وفق المادة (2) من الاتفاقية – اليابسة، والمياه الداخلية، والمياه الإقليمية التابعة للدولة، ما يعني أن الدولة تمارس صلاحياتها السيادية على كافة الارتفاعات الجوية فوق أراضيها، سواء في وقت السلم أو الحرب.

يُعد هذا النص تأكيداً قاطعاً لرفض "حرية الطيران فوق أراضي الغير"، التي كانت مثار جدل في أوائل القرن العشرين، لا سيما عقب الحرب العالمية الأولى. فقد رفض المجتمع الدولي أن يمتد مبدأ "حرية البحار" ليشمل الأجواء، وقرر من خلال مؤتمر باريس للطيران (1919) أن لكل دولة "حقاً مطلقاً في رفض أو تنظيم دخول طائرات أجنبية إلى أجوائها"، وهو ما كررته اتفاقية شيكاغو لاحقاً.

ولبيان مكانة المبدأ في النظام القانوني الدولي العام، فهو يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمبدأ عدم التدخل وعدم استخدام القوة في العلاقات الدولية، كما ورد في المادة (4/2) من ميثاق الأمم المتحدة، التي تحظر على الدول استخدام القوة أو التهديد بها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة.²

وبالتالي، فإن إرسال طائرات، سواء كانت مأهولة أو غير مأهولة (مسيّرة)، إلى أجواء دولة أخرى دون إذن صريح منها، يُعد خرقاً لمبدأ السيادة، ومخالفة لميثاق الأمم المتحدة، وقد يرقى في بعض الحالات إلى "عدوان جوي"، لا سيما إذا ترافق مع عمل قتالي أو جمع معلومات استخباراتية.

وقد كرّست محكمة العدل الدولية هذا المبدأ في عدد من السوابق القضائية، من أبرزها حكمها في قضية "الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة" (1986)، حيث أكدت أن أي تدخل في المجال الجوي لدولة ذات سيادة، دون موافقتها، يُعتبر غير مشروع.³

كما أن الاستخدام المتكرر للطائرات بدون طيار في عمليات خارج الحدود الوطنية، دون تصريح من الدولة المستهدفة، يُعد خرقاً للمبادئ الجوهرية للقانون الدولي العام، حتى ولو تم تبريره باعتبارات "الدفاع الوقائي" أو "مكافحة الإرهاب".

وبالرغم من أن النصوص التقليدية في اتفاقية شيكاغو تتحدث عن "الطائرات" عموماً، فإن التفسير المعاصر يشمل الطائرات المسيّرة أيضاً، سواء كانت عسكرية أو مدنية، باعتبارها تدخل ضمن "الأجسام الجوية" التي تعبر إقليم دولة ذات سيادة.

وقد أشار الدليل التفسيري لاتفاقية شيكاغو إلى أن الطائرات غير المأهولة (Unmanned Aircraft Systems – UAS) لا تتمتع بأي حق تلقائي في التحليق فوق أراضي الدول الأخرى، ويجب أن تحصل على إذن مسبق.⁴

وأكدت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) في عدة مواقف رسمية أن تشغيل الطائرات بدون طيار، سواء لأغراض مدنية أو عسكرية، يجب أن يخضع لمبدأ السيادة الجوية.⁵

¹ - Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), signed at Chicago, 7 December 1944, Art. 1.

² - Charter of the United Nations, 26 June 1945, Article 2(4).

³ - ICJ, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), Merits, Judgment, ICJ Reports 1986, para. 251.

⁴ - ICAO, Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), Doc 10019, 2015.

⁵ - ICAO Circular 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS), AN/190, 2011.

وقد أثار الاستخدام المتزايد للطيران المسيّر خارج الإذن السيادي جدلاً واسعاً، خاصة عندما يُستخدم في تنفيذ ضربات عسكرية أو في مهام تجسسية، كما حدث في حالات متعددة من استخدام طائرات "بريديتور" و"ريبر" من قبل الولايات المتحدة في باكستان، واليمن، وليبيا، دون إذن حكومي رسمي.

وتزداد المسألة تعقيداً في ما يتعلق بالسيادة الجوية في سياق الدول ذات السيطرة المحدودة، ففي الدول التي تشهد نزاعات مسلحة أو انقساماً في السلطة، تصبح مسألة السيادة الجوية أكثر تعقيداً. ففي ليبيا، على سبيل المثال، أدى تعدد مراكز التحكم الجوي، وغرف قيادة الطيران المسيّر خارج إشراف الدولة المركزية، إلى خلق حالة من "الفراغ السيادي الجوي"، تسمح لطرف أو أكثر بالتحكم في المجال الجوي دون ولاية قانونية واضحة.

وهنا تُطرح تساؤلات قانونية خطيرة مفادها، هل يمكن اعتبار تشغيل طيران مسير من خارج الدولة، عبر غرف تحكم أجنبية، انتهاكاً للسيادة؟ ومن يتحمل المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تُرتكب من هذا النوع من الطيران؟ وهل يظل مبدأ السيادة قائماً إذا كانت الدولة عاجزة فعلياً عن فرض سيطرتها الجوية؟ يذهب جانب من الفقه إلى أن السيادة لا تنتفي بسبب العجز المؤقت عن بسط السيطرة، بل تظل قائمة من الناحية القانونية، ويُعد اختراقها انتهاكاً رغم ضعف القدرة على الرد.⁶

فالسيادة ليست مشروطة بالقدرة الفعلية الدائمة على بسط السيطرة، حيث يرى الفقيه البريطاني الراحل إيان براونلي أن "الحق في السيادة هو حق قانوني أصيل للدولة، لا يزول بمجرد فقدان السيطرة الفعلية عليه نتيجة ظروف مؤقتة، بل يبقى معترفاً به في القانون الدولي إلى حين زوال الدولة نفسها أو تخليها الصريح عن هذا الحق".⁷

وهذا الموقف يتسق مع أحكام محكمة العدل الدولية في قضايا متعددة، حيث اعتبرت المحكمة أن فقدان السيطرة لا يُسقط من يد الدولة حقوقها السيادية، خصوصاً إذا كان العجز ناتجاً عن ظروف قاهرة خارجة عن إرادتها.

وكذلك الاحتلال لا يُسقط السيادة، حيث أقرت المادة (42) من لائحة لاهاي لعام 1907 بأن الاحتلال لا ينقل السيادة إلى القوة المحتلة، بل يفرض عليها التزامات كسلطة قائمة بحكم الأمر الواقع، بينما تظل السيادة القانونية للدولة الأصلية قائمة.

وهذا ما أكدته محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري بشأن الجدار العازل في الأراضي الفلسطينية المحتلة، حيث اعتبرت أن السيادة الفلسطينية قائمة قانوناً رغم السيطرة العسكرية الإسرائيلية، وأن أي بناء أو استخدام في هذا الإقليم يتم دون موافقة الطرف صاحب السيادة يُعد انتهاكاً صارخاً للقانون الدولي.⁸

وبالتطبيق مباشر على الطيران المسيّر، وعند إسقاط هذا المفهوم على حالة استخدام الطيران المسيّر فوق أراضي دولة تعاني من ضعف في سيطرتها المركزية، كما هو الحال في ليبيا، سوريا، أو اليمن، فإن غياب السلطة الفعلية للدولة المركزية لا يعني أن الغير بات له الحق في استخدام المجال الجوي كما يشاء.

بل إن القانون الدولي يفرض – من حيث المبدأ – على كافة الأطراف احترام سيادة الدولة القانونية، بصرف النظر عن قدرتها المؤقتة على الإنفاذ. ويُعد أي تطبيق للطيران المسيّر دون إذن الدولة انتهاكاً للسيادة، حتى لو كانت عاجزة عن منعه فعلياً.

وقد أشار التقرير الصادر عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر عام 2013 إلى أن "فقدان الدولة لجزء من إقليمها بسبب تمرد أو انقسام لا يُغيّر من مركزها القانوني كصاحبة سيادة، ولا يُبرر لدول أخرى التدخل في هذا الإقليم دون موافقة منها".⁹

⁶ - James Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 9th ed. (Oxford University Press, 2019), p. 449.

⁷ - Ian Brownlie, Principles of Public International Law, 7th ed. (Oxford University Press, 2008), pp. 289–291.

⁸ - Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, ICJ Advisory Opinion, 2004, paras. 78–79.

⁹ - ICRC, Occupation and Other Forms of Administration of Foreign Territory, Report, Geneva, 2013, p. 5.

وقد أكد الفقيه James Crawford في مؤلفه "مبادئ براونلي في القانون الدولي" أن السيادة ترتبط بالصفة القانونية للدولة، لا فقط بمدى سيطرتها الفعلية في لحظة معينة. وذكر أن احترام سيادة الدولة يشمل، بحكم القانون، الامتناع عن استخدام طيران أو أدوات عسكرية في أجوائها دون إذن¹⁰. وبالتالي، فإن تشغيل طيران مسير من غرف تحكم خارجية أو من فصائل غير خاضعة للدولة، يُعد تعدياً على الاختصاص الحصري للدولة في المجال الجوي، حتى لو كانت عاجزة ميدانياً عن الردع أو التحكم. فالسيادة ليست مسألة واقعية خالصة، بل هي مركز قانوني معترف به دولياً، يترتب عليه حقوق والتزامات، ولا يسقط بزوال القدرة المؤقتة على فرض السلطة. وبالتالي، فإن استخدام الطيران المسير في إقليم دولة معينة، دون موافقتها أو في ظل عجزها المؤقت عن ضبط المجال الجوي، لا يُفقد حقها السيادي، بل يُعد سلوكاً مخالفاً للقانون الدولي العام، ويوجب المساءلة السياسية، وربما الجنائية، للدولة أو الجهة التي ارتكبت هذا الاختراق.

وبالتالي يُعد مبدأ السيادة الجوية من المبادئ الصلبة في بنية القانون الدولي العام. ويمثل أي استخدام للطيران المسير داخل أجواء دولة أخرى دون إذنها خرقاً لهذا المبدأ، بصرف النظر عن نوع الطائرة أو طبيعة المهمة. ومع اتساع ظاهرة تشغيل الدرونز من غرف قيادة خارجية، كما في الحالة الليبية، تتضاعف الحاجة إلى تأطير هذه الاستخدامات ضمن منظور يحترم السيادة الوطنية ويُخضع كل تحليق جوي للولاية القانونية للدولة المضيفة.

الفرع الثاني

غياب التنظيم الدولي الملزم للطيران المسير

رغم التطور الهائل في استخدام الطائرات بدون طيار (الدرونز) في المجالين المدني والعسكري خلال العقدين الأخيرين، لا يزال القانون الدولي يفتقر إلى أداة تعاقدية دولية ملزمة تنظم بشكل شامل استخدام هذه الوسائل، خصوصاً عندما تستخدم لأغراض قتالية أو استخباراتية عابرة للحدود.

فحتى تاريخه، لم يتم اعتماد اتفاقية دولية مخصصة حصرياً لتنظيم استخدام الطائرات المسيّرة، كما لم تُدرج هذه التكنولوجيا ضمن اتفاقيات الأسلحة التقليدية أو القواعد الخاصة بسلوك الطيران العسكري. وبالتالي، يبقى التعامل القانوني مع الطيران المسير محصوراً في قواعد عامة في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني (1944)، قواعد القانون الدولي الإنساني، وبعض المبادئ المستقرة في القانون الدولي العرفي، وهي أدوات لا تفي – من حيث التفصيل أو القوة الإلزامية – بمتطلبات الضبط القانوني لهذه التكنولوجيا.

وقد أشار تقرير اللجنة الدولية للصليب الأحمر إلى أن "النظم القانونية القائمة حالياً غير كافية لتنظيم الجوانب التقنية والعملياتية للطائرات بدون طيار، لا سيما في ظل تعدد الفاعلين وتعقيد التكنولوجيات المستخدمة"¹¹. وبالإطلاع على موقف منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، حيث تمثل المنظمة الدولية للطيران المدني – (ICAO) التابعة للأمم المتحدة – الهيئة المتخصصة بتطوير المعايير والتوصيات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية المدنية. إلا أن موقفها من الطيران المسير لا يزال محدوداً من حيث القوة القانونية، ويقتصر على بعض الوثائق الفنية غير الملزمة، من أبرزها، الوثيقة الدورية رقم AN/190 328 الصادرة عام 2011، بعنوان "أنظمة الطائرات غير المأهولة" (UAS)، والتي تناولت توصيات تتعلق بتشغيل هذه الأنظمة داخل المجال الجوي الخاضع للرقابة، وشروط إدماجها في أنظمة الطيران التقليدية¹².

¹⁰ - James Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, 9th ed. (Oxford University Press, 2019), pp. 449–451.

¹¹ - ICRC, International Humanitarian Law and the Challenges of Contemporary Armed Conflicts, Report, 31st International Conference, Geneva, 2011, p. 40.

¹² ICAO, Unmanned Aircraft Systems (UAS), Circular 328 AN/190, 2011.-

ودليل تشغيل الطائرات المسيّرة عن بُعد (RPAS Manual – Doc 10019)، الذي صدر في 2015، ويتضمن توصيات بشأن تسجيل الطائرات، والتدريب، ومراقبة السلامة الجوية، لكنه يخلو من أي إلزام قانوني¹³.

وفي تقاريرها الرسمية، أكدت ICAO أن هذه الأدلة لا ترقى إلى أن تكون جزءًا من الملحقات الإلزامية لاتفاقية شيكاغو، كما أنها لا تعالج الاستخدامات العسكرية أو الاستخباراتية للطيران المسيّر، والتي تظل خارج ولايتها التنظيمية.

ولعل التحديات القانونية الناتجة عن غياب التنظيم الملزم كثيرة، مما أدى الفراغ التشريعي الدولي في مجال تنظيم الطيران المسيّر إلى نشوء عدد من الإشكالات القانونية المعقدة، من بينها:

1. صعوبة تحديد المسؤولية الدولية: في ظل غياب قواعد موحدة، يصعب مساءلة الدولة المشغلة للطائرة المسيّرة عن الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب عبرها. وقد تتذرع الدولة بأنها لم تكن "المشغل المباشر"، أو أن الطائرة لم تكن خاضعة لسلطانها الفعلية.

2. غموض الوضع القانوني للجهات غير الحكومية: لا يوجد في القانون الدولي إطار واضح يُحمّل الجماعات المسلحة أو الشركات الخاصة المسؤولية عن تشغيل الطائرات المسيّرة، حتى لو استخدمتها في عمليات عسكرية أو تجسسية ضد دولة ذات سيادة. وهذا يمثل فراغًا خطيرًا، خصوصًا في النزاعات غير الدولية¹⁴.

3. تعقيد تطبيق مبادئ الاستخدام القانوني للقوة: في ظل غياب قواعد تشغيل موحدة، قد يُستخدم الطيران المسيّر خارج إطار الضرورة أو التناسب، أو يُوجّه لأهداف غير مشروعة، دون أن تكون هناك جهة رقابية دولية مختصة برصد هذه الاستخدامات أو تقييم مشروعتها.

وقد حذر المقرر الخاص للأمم المتحدة بشأن حماية حقوق الإنسان في سياق مكافحة الإرهاب من أن: "غياب اتفاقية دولية منظمة لاستخدام الطائرات بدون طيار يسمح لدول وجهات فاعلة بانتهاك القانون الدولي تحت ذريعة مكافحة الإرهاب، مع الإفلات من العقاب"¹⁵.

4. تهديد مبدأ السيادة وتوازن العلاقات الدولية: وذلك بسبب إمكانية التشغيل عن بُعد، تنفذ العديد من الدول عمليات بالطائرات المسيّرة فوق أراضي دول أخرى دون موافقتها، مستندة إلى مبررات فضفاضة، مثل "التهديد الوقائي" أو "الحق في الدفاع عن النفس ضد فاعلين غير حكوميين". وهذا يؤدي إلى تآكل مبدأ السيادة، وانزلاق تدريجي نحو تقنين استخدام القوة دون رقابة مؤسسية.

رغم كل ما سبق، ظهرت في السنوات الأخيرة مبادرات أكاديمية ودبلوماسية تهدف إلى تطوير معاهدة دولية أو وثيقة إرشادية ملزمة بشأن استخدام الطيران المسيّر، من أبرزها:

أولاً: مبادئ جامعة نيويورك (NYU Principles)، التي طرحها مجموعة من الخبراء القانونيين عام 2013، وتضمنت مقترحات لتقنين استخدام الدرونز في عمليات الاغتيال والاستهداف العابر للحدود¹⁶.

ثانياً: دعوات من اللجنة الدولية للصليب الأحمر ومنظمة العفو الدولية لإنشاء آلية رقابة دولية مستقلة تشرف على تسجيل الطائرات بدون طيار، ومراقبة العمليات العسكرية التي تُنفذ من خلالها، وتوفير وسائل إنصاف للضحايا.

لكنّ هذه المبادرات لا تزال في طور التوصيات، دون تبني رسمي من قبل الأمم المتحدة أو الدول الكبرى المتورطة في استخدام الطيران المسيّر.

¹³ - ICAO, Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), Doc 10019, 2015.

¹⁴ - Rebecca Crotoft, "The Killer Robots Are Here: Legal and Policy Implications" (2015) 36 Cardozo L Rev 1837, esp. at 1855.

¹⁵ - UN Special Rapporteur on the Promotion and Protection of Human Rights while Countering Terrorism, Report A/HRC/25/59, 10 March 2014, para. 65

¹⁶ NYU Center for Human Rights and Global Justice, Living Under Drones: Death, Injury, and Trauma to Civilians From US Drone Practices in Pakistan, 2012.

ويتضح مما تقدم أن غياب تنظيم دولي ملزم ومتكامل للطيران المسيّر يخلق بيئة قانونية مضطربة، تسمح باستخدام هذه الوسائل بطرق تتجاوز مبدأ السيادة، وتقوّض قواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية والمشروعية. وترداد خطورة هذا الفراغ في الدول غير المستقرة، مثل الحالة الليبية، حيث يُستخدم الطيران المسيّر من خارج سلطة الدولة، ومن غرف تحكم أجنبية أو لأطراف غير خاضعة للشرعية، دون إطار قانوني وطني أو دولي يضبط ذلك.

إن هذه التحديات تستدعي تحركاً قانونياً دولياً عاجلاً نحو بلورة اتفاقية ملزمة تضع حدوداً واضحة لاستخدام الطيران المسيّر، وتنشئ آليات للمساءلة، وتحفظ السيادة الوطنية للدول المتضررة.

الفرع الثالث

التحديات التي يطرحها الطيران المسيّر على مبدأ السيادة

يمثل الطيران المسيّر أحد أبرز مظاهر الاختراق المعاصر لمجال السيادة التقليدية للدول، نظراً لخصائصه التقنية الفريدة (التشغيل عن بُعد، القدرة على المناورة في مجال جوي محدود، وإمكانية استخدامه في المهام الأمنية أو العسكرية أو التجسسية دون تواجد بشري مباشر داخل إقليم الدولة المستهدفة)، وقد أدى هذا الواقع إلى خلق تحديات قانونية غير مسبقة لمفهوم السيادة الوطنية، وخاصة في الدول التي تعاني من هشاشة في البنية المؤسسية أو انقسام في السلطة.

ويستعرض هذا الفرع أبرز الإشكاليات التي يثيرها الطيران المسيّر بالنسبة لمبدأ السيادة، من خلال أربع زوايا رئيسية:

أولاً: اختراق المجال الجوي دون إذن – تعدّ مباشر على السيادة :

من المبادئ القطعية في القانون الدولي أن المجال الجوي يمثل امتداداً للسيادة الإقليمية للدولة، وأن تحليق أي طائرة – مأهولة أو غير مأهولة – فوق أراضي دولة دون إذنها يُعد انتهاكاً مباشراً لسيادتها. وقد أكدت محكمة العدل الدولية في قضية نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة أن هذا النوع من الأفعال يدخل ضمن الأعمال العدائية غير المشروعة حتى دون وجود اشتباك مسلح¹⁷.

وقد أظهرت حالات متعددة – مثل استخدام الطيران المسيّر الأمريكي في باكستان واليمن وليبيا – أن الدول قد تتعرض لسلسلة من العمليات العسكرية الجوية دون إذن رسمي أو إشراف من سلطاتها السيادية، رغم أن المجال الجوي يُعد جزءاً لا يتجزأ من ولايتها القانونية.

وفي ليبيا، تتعدد التقارير التي تؤكد استخدام طائرات مسيّرة في مناطق خاضعة اسمياً للدولة الليبية، دون أن يكون هناك قرار رسمي أو إشراف سيادي فعلي، وهو ما يُعد إخلالاً خطيراً بالولاية القانونية للدولة على أجوائها.

ثانياً: تشغيل الطيران المسيّر من غرف تحكم خارج الدولة – تهديد مزدوج للسيادة :

تتمثل أحد أبرز الإشكاليات في أن كثيراً من عمليات الطيران المسيّر تُنفذ من غرف قيادة وتحكم تقع خارج إقليم الدولة المستهدفة، سواء في قواعد عسكرية أجنبية، أو عبر الأقمار الصناعية، أو من مناطق سيطرة قوات أجنبية داخل الدولة نفسها.

وهو ما يؤدي إلى ثنائية خطيرة في التعدي، أولها انتهاك السيادة الجوية عبر استخدام طيران داخل المجال الجوي دون إذن. والأخرى حرمان الدولة من ممارسة حقها السيادي في الإشراف الفعلي على الغرفة التشغيلية، وبالتالي فقدان السيطرة على أهم مفاتيح القرار العسكري داخل إقليمها.

¹⁷ - ICJ, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States), Judgment of 27 June 1986, para. 251.

وقد خلّص تقرير مشترك صادر عن جامعة كولومبيا وهيومن رايتس ووتش إلى أن "غرف التحكم الأجنبية التي تُشغّل الطائرات المسيّرة في دول تعاني من نزاع داخلي تشكل نُظمًا موازية للسلطة الرسمية، وتُفوّض السيادة الوطنية بوسائل تكنولوجية صامتة"¹⁸

وفي الحالة الليبية، فإن وجود غرف تحكم خارجية في دول مجاورة أو في قواعد عسكرية لا تخضع للقيادة الرسمية، يُحوّل استخدام الطيران المسيّر من وسيلة أمن داخلي إلى أداة للنفوذ السياسي والعسكري.

ثالثًا: الغموض حول المسؤولية القانونية – أزمة مساءلة متعددة المستويات :

في ظل تعدد الفاعلين وتوزع غرف التحكم، تبرز معضلة قانونية محورية، من المسؤول عن الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب عبر الطيران المسيّر؟

إذا كان الطيران يُشغّل من خارج الدولة، فهل تتحمل الدولة المشغلة المسؤولية الدولية؟

وإذا نُفذت الضربات من قبل فصائل مسلحة محلية تستخدم منظومات تشغيل أجنبية، فهل تُنسب الأفعال للدولة المضيفة، أم للدولة الداعمة، أم للطرف غير الحكومي؟

القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية، كما وردت في مشروع لجنة القانون الدولي لعام 2001 بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليًا، تقضي بأن الدولة تتحمل المسؤولية إذا كان الفاعل تحت "توجيهها أو سيطرتها الفعلية"¹⁹.

لكن تطبيق هذه القاعدة في سياق الطيران المسيّر يصبح معقدًا، بسبب إمكانية الإنكار أو التنازع حول السيطرة الفنية أو السياسية، خاصة عندما تُشغّل الطائرة من دولة ثالثة، أو عبر مقاولين خاصين (private contractors)، أو من خلال وكلاء محليين غير معلنين.

رابعًا: إخلال طويل الأمد بمفهوم السيادة – وتآكل مبدأ "الولاية الكاملة" :

ينطوي الاستخدام المتكرر للطيران المسيّر داخل دولة ذات سيادة، دون علمها أو خارج إطار مؤسساتها، على خطر استراتيجي أعظم يتمثل في تآكل مفهوم السيادة كوظيفة حصريّة للدولة، وتحول المجال الجوي إلى "منطقة رمادية" تتقاطع فيها مصالح الدول والفاعلين غير الحكوميين دون اعتبار للولاية القانونية.

ويُنبّه عدد من الباحثين إلى أن تكرار هذا النمط قد يؤدي إلى "تطبيع" خرق السيادة في إطار مبررات أمنية أو وقائية، ما يخلق نظامًا دوليًا موازًا يسمح باستخدام القوة دون تفويض دولي أو إذن سيادي²⁰.

ويدعو البعض إلى النظر للطيران المسيّر باعتباره "تكنولوجيا سيادية بامتياز"، وأن الدولة التي لا تملك قدرة مستقلة على ضبط هذه الوسيلة تفقد تدريجيًا أحد رموز سيادتها، شأنها في ذلك شأن فقدان السيطرة على الحدود أو السجلات الوطنية²¹.

لقد أصبح الطيران المسيّر يمثل سلاحًا قانونيًا جديدًا في مواجهة مبدأ السيادة، حيث تتقاطع فيه التكنولوجيا المتقدمة مع الفجوات القانونية الدولية. وتُظهر التجربة الليبية ومثيلاتها أن استخدام هذا النوع من الطيران دون إشراف وطني، ومن غرف قيادة غير خاضعة للدولة، يُعد انتهاكًا مركّبًا للسيادة، ويفتح الباب أمام ممارسات غير شرعية باسم الأمن أو مكافحة الإرهاب.

ومع غياب تنظيم دولي ملزم، تظل السيادة الوطنية في مواجهة مفتوحة مع نماذج "الحرب عن بعد"، وهو ما يستدعي إعادة النظر في أدوات الرد القانوني، وتطوير آليات وطنية ودولية لضبط استخدام الطيران المسيّر، حماية لجوهر الدولة الحديثة.

¹⁸ - Human Rights Watch and Columbia Law School, Between a Drone and Al-Qaeda: The Civilian Cost of US Targeted Killings in Yemen, 2013, p. 14.

¹⁹ - Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, ILC Yearbook 2001, Art. 8.

²⁰ - Jennifer C. Daskal, "The Un-territoriality of Data," (2015) 125 Yale L. J. 326.

²¹ - Markus Gunneflo, Targeted Killing: A Legal and Political History (CUP 2016), pp. 183–185.

المطلب الثاني

استخدام الطيران المسيّر في النزاعات المسلحة في ضوء القانون الدولي الإنساني

أصبح استخدام الطائرات المسيّرة ظاهرة مميزة للنزاعات المسلحة المعاصرة، وقد أحدث تحولاً جذرياً في أساليب القتال من خلال إمكانية تنفيذ عمليات دقيقة عن بُعد دون تعريض حياة الجنود المباشرين للخطر. إلا أن هذه التقنية طرحت إشكالات قانونية كبيرة في إطار القانون الدولي الإنساني، خصوصاً فيما يتعلق باحترام المبادئ الأساسية لحماية المدنيين أثناء النزاع، وتحديد المسؤوليات القانونية عن الانتهاكات التي قد تنتج عنها. ويهدف هذا المطلب إلى تحليل مدى خضوع استخدام الطيران المسيّر لأحكام القانون الدولي الإنساني من خلال تناول المبادئ الأساسية المنظمة لسير العمليات العدائية، والمسؤوليات المترتبة على الاستخدام، والتحديات الميدانية التي تضعف الامتثال للقواعد الدولية.

الفرع الأول

خضوع الطيران المسيّر للمبادئ الأساسية للقانون الدولي الإنساني

يُعتبر الامتثال للمبادئ الأساسية للقانون الدولي الإنساني شرطاً ضرورياً لمشروعية استخدام أي وسيلة قتالية في النزاع المسلح، بما في ذلك الطائرات المسيّرة. وقد وُضعت هذه المبادئ لضمان حماية المدنيين وتقييد استخدام القوة، ويُفترض أن تطبّق على جميع العمليات القتالية دون استثناء، سواء تمت بأسلحة تقليدية أو بأنظمة قتالية حديثة مثل الدرونز.

وهذا الفرع يعرض مدى التزام الطيران المسيّر بثلاثة من هذه المبادئ الأساسية: مبدأ التمييز، مبدأ التناسب، ومبدأ الاحتياطات، ويُقيّم التحديات القانونية التي يفرضها تشغيل هذا النوع من الأسلحة في النزاعات المعاصرة، وذلك على النحو التالي.

أولاً: مبدأ التمييز (Distinction)

يعرف مبدأ التمييز بأنه: "القاعدة القانونية التي توجب على أطراف النزاع التفرقة في جميع الأوقات بين المدنيين والمقاتلين، وبين الأهداف المدنية والعسكرية، بحيث تُوجّه الهجمات فقط نحو الأهداف العسكرية". ويُعد هذا المبدأ من المبادئ العرفية الراسخة في القانون الدولي الإنساني، وتم تدوينه صراحة في المادة (48) من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام 1977.

وقد أجمع الفقه القانوني الدولي على أن مبدأ التمييز يُشكل أحد الركائز التي لا غنى عنها لضمان حماية السكان المدنيين من آثار العمليات العدائية، باعتباره يعكس توازناً بين ضرورات العمليات العسكرية ومتطلبات حماية الإنسان. ويرى بعض الفقهاء – كما يشير – Jean-Marie Henckaerts أن أي خرق لهذا المبدأ يرتقي إلى مرتبة الجريمة الدولية إذا كان متعمداً أو ناتجاً عن إهمال جسيم.²²

ينصّ القانون الدولي الإنساني، وتحديداً المادة 48 من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام 1977²³، على أنه يجب على أطراف النزاع التمييز في جميع الأوقات بين المدنيين والمقاتلين، وبين الأهداف المدنية والعسكرية. وهو ما يُعرف بمبدأ التمييز، الذي يُعد حجر الزاوية في حماية السكان المدنيين خلال النزاعات المسلحة.

وتكمن خطورة انتهاك هذا المبدأ عند استخدام الطائرات المسيّرة في أن الاعتماد المفرط على تقنيات الاستشعار والتحليل الخوارزمي يؤدي إلى غموض في التمييز بين المدني والمقاتل، لاسيما في النزاعات غير المتناظرة حيث يتداخل الطرف المسلح مع البيئة المدنية.

حيث إن هذه الطائرات تعتمد على بيانات استخباراتية، وصور جوية، وتحليل آلي أحياناً، وهو ما يجعل القرار بالاستهداف عرضة للخطأ في التقدير، لاسيما في مناطق النزاع التي تشهد تشابهاً في المظاهر بين المدنيين والمقاتلين.

²² - Henckaerts, Jean-Marie, "Study on Customary International Humanitarian Law", ICRC/Cambridge University Press, 2005, Rule 1.

²³ - Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949 (Protocol I), Article 48.

ويُستدل على ذلك بما حدث خلال الحرب الروسية الأوكرانية، حيث وثقت بعثة مراقبة الأمم المتحدة حالات استهداف لمبانٍ سكنية في كييف عبر طائرات شاهد-136 الإيرانية الصنع، دون تحقق مسبق كافٍ من الصفة القانونية للأهداف، ما أدى إلى سقوط ضحايا مدنيين.²⁴

وقد وثقت منظمة "هيومن رايتس ووتش" حالات متعددة تم فيها استهداف مدنيين خطأً نتيجة معلومات خاطئة تم تحليلها من خلال طائرات مسيرة أمريكية في باكستان واليمن.²⁵

ثانيًا: مبدأ التناسب (Proportionality)

يعرف مبدأ التناسب بأنه: "القاعدة القانونية التي تلزم أطراف النزاع بعدم شن هجمات يُتوقع أن تُسبب خسائر في أرواح المدنيين أو أضرارًا في الممتلكات المدنية تكون مفرطة نسبة إلى الميزة العسكرية المباشرة والملموسة المتوقعة".

ويُعد هذا المبدأ من الأعمدة الأساسية للقانون الدولي الإنساني، وقد تم تدوينه في المادة 51(5)(ب) من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام 1977.

ويهدف هذا المبدأ إلى تحقيق توازن بين الضرورات العسكرية وحماية السكان المدنيين، بحيث يُمنع استخدام القوة المفرطة ولو في مواجهة أهداف عسكرية مشروعة، متى ما كانت النتائج الجانبية على المدنيين غير متناسبة مع المكاسب العسكرية المرجوة.

وقد أشار عدد من فقهاء القانون – مثل – Antonio Cassese إلى أن هذا المبدأ يُعبّر عن جوهر فلسفة القانون الإنساني، التي تُقيّد العنف حتى في أشد الظروف قسوة، وتحظر ما يسمى بـ "العنف غير الضروري".²⁶

ويُلزم هذا المبدأ أطراف النزاع بتفادي الهجمات التي يُتوقع أن تُسبب خسائر مدنية أو أضرارًا مفرطة نسبة إلى الفائدة العسكرية المتوقعة منها، وذلك بموجب المادة 51(5)(ب) من البروتوكول الأول.²⁷

إلا أن تطبيق هذا المبدأ عمليًا في ظل استخدام الطيران المسيّر يواجه تحديات كبيرة، لا سيما في النزاعات ذات الطابع الحضري أو التي تشهد تداخلًا بين المدنيين والمقاتلين.

وقد وثقت منظمة العفو الدولية في تقريرها عن الهجمات في باكستان، أن بعض الضربات التي نُفذت بطائرات مسيرة أمريكية على منازل سكنية أسفرت عن مقتل عدد كبير من المدنيين، دون أن تتوافر مؤشرات مؤكدة على وجود أهداف عسكرية بارزة، ما يجعلها مثالًا لانتهاك مبدأ التناسب.²⁸

كذلك، في الحرب بين روسيا وأوكرانيا، أثّرت تساؤلات قانونية حول بعض الهجمات التي طالت بنى تحتية مدنية (مثل محطات الطاقة أو الجسور) عبر طائرات مسيرة، حيث اعتبرت بعض المنظمات الحقوقية أن الأضرار الجانبية كانت تفوق المكاسب العسكرية المحتملة، في انتهاك واضح لمبدأ التناسب.

وتكمن الإشكالية عند استخدام الطيران المسيّر في أن حجم القوة النارية التي تحمله هذه الطائرات قد يؤدي إلى تدمير كبير في بيئات مدنية حساسة، خاصة في حال تم الاستناد إلى تحليل غير دقيق للمخاطر.

وقد أظهرت تقارير منظمة العفو الدولية في دراستها الميدانية في باكستان أن منازل مدنيين قُصفت ظنًا بأنها مقر لمسلحين، دون تحقق بشري مباشر.²⁹

ثالثًا: مبدأ الاحتياطات في الهجوم (Precautions in Attack)

يعرف مبدأ الاحتياطات في الهجوم بأنه: "القاعدة القانونية التي توجب على أطراف النزاع اتخاذ جميع التدابير الممكنة والمناسبة لتفادي أو تقليل الأضرار العرضية التي قد تصيب المدنيين أو الأعيان المدنية نتيجة

²⁴ - United Nations Human Rights Monitoring Mission in Ukraine, "Report on the Civilian Impact of Drone Strikes", February 2023, paras. 12–16.

²⁵ - Human Rights Watch, "Between a Drone and Al-Qaeda", 2013.

²⁶ - Cassese, Antonio, "The Human Dimension of International Law", Oxford University Press, 2008, p. 215.

²⁷ - Protocol I, Article 51(5)(b).

²⁸ - Amnesty International, "Will I Be Next? Drone Strikes in Pakistan", 2013, pp. 18–21.

²⁹ - Amnesty International, "Will I Be Next? Drone Strikes in Pakistan", 2013.

العمليات العسكرية". وقد كرس هذا المبدأ في المادة 57 من البروتوكول الإضافي الأول لعام 1977 الملحق باتفاقيات جنيف. تنص المادة 57 من البروتوكول الإضافي الأول على وجوب اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة عند تنفيذ الهجمات لتقليل الخسائر العرضية في الأرواح أو الأعيان المدنية.

ويستند هذا المبدأ إلى فكرة أن مشروعية الهجوم لا تكتمل فقط بتحقيق الهدف العسكري، وإنما يشترط اتخاذ وسائل معقولة – بناءً على المعلومات المتاحة حينها – لتقليل الأثر على غير المشاركين في النزاع. ويشمل ذلك التحقق من هوية الهدف، واختيار الوسائل والأساليب التي تقلل من الأضرار، وتوجيه التحذيرات المسبقة كلما أمكن.

وقد أكد الفقه القانوني – كما ورد في كتاب William Boothby – أن هذا المبدأ يتطلب تقييمًا مستمرًا للظروف الميدانية قبل وأثناء تنفيذ الهجوم، وأن الإخفاق في اتخاذ الاحتياطات المناسبة قد يُشكل خرقًا جديًا للقانون الدولي الإنساني، حتى إذا كانت النتيجة غير مقصودة.³⁰

إلا أن الامتثال لهذا المبدأ يواجه تحديات كبيرة في سياق استخدام الطيران المسيّر، خصوصًا إذا كانت البيانات المستندة إليها عملية الاستهداف غير محدثة أو خاضعة لتحليل خوارزمي بعيد عن الواقع الميداني. وقد أشار تقرير اللجنة الدولية للصليب الأحمر لعام 2015 إلى أن اعتماد الدول على أنظمة تشغيل عن بعد يضعف من قدرة المشغلين على إدراك التطورات الفورية في ساحة المعركة، مما يحد من فعالية الاحتياطات الممكنة.³¹

وقد برزت هذه الإشكالات جليًا في الحرب الأخيرة بين إيران والكيان الصهيوني في أبريل 2024، حيث أطلقت إيران أكثر من 150 طائرة مسيرة دفعة واحدة، بعضها أصاب مناطق مدنية، رغم إعلان إيران استهداف مواقع عسكرية. وقد أثّر جدل قانوني واسع حول مدى احترام مبدأ الاحتياطات، لا سيما في ظل عدم صدور تحذيرات مسبقة، واعتماد الهجوم على مسارات طيران ثابتة دون مرونة تكتيكية للتكيف مع تطورات الأهداف.

وفي ضوء ذلك، يؤكد هذا المبدأ على أهمية تعزيز القدرات البشرية والإجرائية في منظومات تشغيل الطيران المسيّر، بما يضمن اتخاذ قرارات مستنيرة تتماشى مع مقتضيات حماية المدنيين.

ويفترض هذا المبدأ وجود قدرة بشرية على التقدير اللحظي للوضع الميداني، وهو ما يُفقد جزئيًا في الطيران المسيّر الذي يُشغل عن بُعد، خاصة إذا كانت عملية التقدير تعتمد على صور أو بيانات مؤجلة أو خوارزميات تحليلية لا تستوعب المعطيات السياقية الدقيقة.

وتشير اللجنة الدولية للصليب الأحمر إلى أن ازدياد الاعتماد على الطيران المسيّر يفرض تحديًا كبيرًا في ضمان تطبيق هذا المبدأ فعليًا، إذ يصعب على المشغل عن بُعد تقييم الواقع المتغير في الميدان، خاصة في العمليات الليلية أو المعقدة.³²

الفرع الثاني

المسؤولية القانونية الدولية عن استخدام الطيران المسيّر

تُعد مسألة المسؤولية القانونية أحد أبرز الإشكاليات التي يثيرها استخدام الطيران المسيّر في النزاعات المسلحة، نظرًا لطبيعة التشغيل المعقدة لهذه الوسيلة، والتي غالبًا ما تنطوي على تدخل أكثر من فاعل (دولة مشغلة، جهة منفذة، شركة مصنعة، أو غرفة تحكم خارج الدولة المستهدفة).

وتختلف أنماط المسؤولية القانونية بحسب طبيعة الجهة الفاعلة، إن كانت دولة أم أفرادًا، وهو ما يستوجب تفكيك الأطر القانونية النازمة لهذه المسؤولية، سواء في القانون الدولي العام أو في القانون الجنائي الدولي.

³⁰ - Boothby, William H., "The Law of Targeting", Oxford University Press, 2012, p. 153.

³¹ - ICRC, "International Humanitarian Law and the Challenges of Contemporary Armed Conflicts", Report, 2015, pp. 44–47.

³² - ICRC, "International Humanitarian Law and the Challenges of Contemporary Armed Conflicts", Report, 2015, pp. 44–47.

أولاً: مسؤولية الدولة

مسؤولية الدولة في القانون الدولي تُشير إلى الالتزام القانوني الذي يقع على عاتق الدولة نتيجة ارتكابها فعلاً غير مشروع دولياً، أو نتيجة إخلالها بالتزاماتها الدولية. ويُعد هذا المبدأ حجر الأساس في النظام القانوني الدولي، ويكرّسه مشروع لجنة القانون الدولي لعام 2001 بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً.

وفقاً لهذا المشروع، تُسند الأفعال إلى الدولة إذا ارتكبها أحد أجهزتها أو أشخاص يعملون بتوجيهها أو تحت سيطرتها، حتى وإن لم يكونوا جزءاً رسمياً من بنيتها الحكومية، طالما أن الفعل وقع ضمن إطار التوجيه أو السيطرة الفعلية للدولة.

يتأسس مبدأ مسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دولياً في حالة استخدام الطيران المسيّر على القاعدة العامة التي تضمنها مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 2001 بشأن مسؤولية الدول، وبالتحديد المادة 8 التي تنص على أن: "تُسند إلى الدولة أفعال شخص أو مجموعة أشخاص إذا كانوا يتصرفون بتوجيه أو تحت سيطرة تلك الدولة في تنفيذ ذلك الفعل".³³

ويكتسب هذا النص أهمية خاصة في الحالات التي تنفذ فيها عمليات عبر الطيران المسيّر من قبل فاعلين غير رسميين (مثل الشركات الأمنية الخاصة أو وكلاء محليين)، لكنهم خاضعون فعلياً لتوجيه دولة أجنبية. وقد كرّست محكمة العدل الدولية هذا المفهوم في حكمها الصادر في قضية البوسنة والهرسك ضد صربيا والجبل الأسود عام 2007، حيث قضت بأن العلاقة بين الدولة والجهة المنفذة يجب أن تقوم على "السيطرة الفعلية" كي تُنسب الأفعال إلى الدولة.³⁴

وفي هذا السياق، إذا ثبت أن الدولة كانت تُشغل طائرات بدون طيار فوق أراضي دولة أخرى دون إذن، أو عبر فاعلين غير حكوميين تحت إشرافها، فإنها تتحمل مسؤولية دولية كاملة، بما في ذلك تعويض الضحايا، وتحمل المسؤولية السياسية والقانونية.

ثانياً: المسؤولية الجنائية الفردية :

أما من حيث المسؤولية الجنائية، فإن الطيران المسيّر يُعد أداة قد تُستخدم في ارتكاب جرائم دولية جسيمة، مثل القتل العمد للمدنيين، أو الهجمات غير المتناسبة، أو التدمير غير المبرر للأعيان المدنية.

وقد نصت المادة 8 من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية على أن هذه الأفعال تندرج ضمن جرائم الحرب إذا ارتكبت في سياق نزاع مسلح، ويمكن أن يُحاسب عليها القادة العسكريون أو مشغلو الطائرات إذا ثبت علمهم بالنتائج المحتملة.³⁵

كما يُثير هذا السياق إشكالية "المسؤولية عن الأوامر العليا" (Command Responsibility)، إذ يمكن تحميل القادة مسؤولية ما إذا كانوا قد علموا – أو كان يجب أن يعلموا – بوقوع انتهاكات ناتجة عن استخدام الطيران المسيّر، ولم يتخذوا التدابير اللازمة لمنعها أو معاقبة مرتكبيها.

وقد حذرت تقارير دولية من أن الطبيعة التقنية للطيران المسيّر قد تخلق نوعاً من "اللامسؤولية المؤسسية" إذا لم تكن هناك إجراءات واضحة لتوثيق القرار القتالي، ومراقبة التدرج في المسؤولية. وهذا ما دفع بعض الفقه إلى المطالبة بإنشاء سجل رقمي لكل ضربة تُنفذ بواسطة الدرونز، يكون متاحاً للجهات الرقابية والقضائية.³⁶ وبذلك، يتضح أن المسؤولية القانونية في حالة استخدام الطيران المسيّر لا تقف عند حدود الدولة المشغلة، بل تمتد إلى الأفراد والقادة الذين يملكون سلطة اتخاذ القرار، وتُبنى هذه المسؤولية على معايير دقيقة تتعلق بالعلم، والسيطرة، والقدرة على المنع أو التصحيح.

³³ - Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 2001, Article 8.

³⁴ - ICJ, Case Concerning the Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro), Judgment, 26 February 2007, para. 401.

³⁵ - Rome Statute of the International Criminal Court, Article 8.

³⁶ - Ambos, Kai, "Command Responsibility and the ICC Statute", Journal of International Criminal Justice, 2007, pp. 814-817.

الفرع الثالث

التحديات العملية أمام تطبيق القانون الدولي الإنساني على الطيران المسيّر

رغم وضوح المبادئ القانونية التي تحكم سير العمليات العدائية في النزاعات المسلحة، إلا أن الواقع الميداني – خصوصًا في ظل استخدام تقنيات الطيران المسيّر – يطرح جملة من التحديات أمام التطبيق الفعلي لتلك القواعد. ويُعزى ذلك إلى الطبيعة التقنية المعقدة لهذه الوسيلة، وصعوبة تقييم المعطيات الميدانية عن بُعد، إضافة إلى الاعتماد المتزايد على الذكاء الاصطناعي في اتخاذ قرارات الاستهداف. ويهدف هذا الفرع إلى إبراز أبرز التحديات العملية التي تعيق الامتثال للقانون الدولي الإنساني عند استخدام الطيران المسيّر. أولاً: صعوبة التحقق من الهوية القانونية للهدف

يُعد التحقق من صفة الشخص المستهدف – سواء كان مقاتلاً أم مدنيًا – شرطاً أساسياً في مشروعية أي عملية عسكرية. إلا أن استخدام الطيران المسيّر يعوق هذا التحقق في كثير من الحالات، نظراً لاعتماده على صور من ارتفاعات عالية، أو معلومات استخباراتية قد تكون منقوصة أو غير محدثة. وفي سياقات النزاع غير النظامي، حيث لا يرتدي المقاتلون زياً مميزاً أو يحملون أسلحة ظاهرة، يصبح التمييز البصري أو الخوارزمي تحديًا حقيقياً.

ومن الأمثلة البارزة على هذا الخلل ما يجري في قطاع غزة، حيث أسفرت العديد من الهجمات الإسرائيلية بالطائرات المسيّرة عن مقتل مدنيين كانوا يمارسون حياتهم اليومية، مثل المزارعين والصحفيين، بناءً على تحليل نمط التحرك أو الإشارات الرقمية دون تحقق ميداني بشري. وقد خلّصت تقارير منظمات حقوقية، منها منظمة العفو الدولية وهيومن رايتس ووتش، إلى أن الخوارزميات التي تُستخدم في استهداف الأفراد تعتمد على مؤشرات سلوكية لا ترقى إلى مستوى الإثبات القانوني المطلوب، مما يُشكل انتهاكاً صارخاً لمبدأ التمييز.

وقد وثقت حالات استُهدف فيها مدنيون عن طريق الخطأ بسبب نشاطهم في مناطق اشتباه أو تكرار تحركاتهم اليومية، ما فسّره الخوارزميات على أنه سلوك عدائي.³⁷ ثانياً: غياب الشفافية³⁸ والمحاسبة³⁹

تتسم أغلب العمليات التي تنفذها الطائرات المسيّرة بدرجة عالية من السرية، سواء في مرحلة اتخاذ القرار أو في الإعلان عن نتائج العملية. ويُعزى ذلك إلى طابعها الاستخباراتي، أو لاعتبارات سياسية وأمنية، ما يحرم الضحايا من فرص الطعن أو طلب الإنصاف.

وقد أشار تقرير المقررة الخاصة للأمم المتحدة المعنية بحالات الإعدام خارج نطاق القضاء إلى أن معظم العمليات التي تنفذها بعض الدول لا تخضع لمراجعة قضائية أو رقابية كافية، ولا يُتاح للرأي العام أو المجتمع الدولي الاطلاع على تفاصيل قواعد الاشتباك أو أسس اختيار الأهداف.⁴⁰

ويُعد ما يحدث في قطاع غزة أحد أبرز الأمثلة المعاصرة على غياب الشفافية والمحاسبة في استخدام الطيران المسيّر، إذ تقوم قوات الاحتلال الإسرائيلي بشنّ غارات متكررة عبر الطائرات دون طيار، تستهدف ما تصفه بـ"أهداف عسكرية"، دون الإعلان عن أسس التقييم أو تقديم أدلة على الطابع العسكري لتلك الأهداف.

³⁷ - International Committee of the Red Cross (ICRC), "The Challenges of Contemporary Armed Conflicts", Geneva, 2021, pp. 22–24.

³⁸ - غياب الشفافية: يعني أن العمليات التي تُنفذ بالطائرات المسيّرة غالباً ما تُدار في بيئة سرّية وغير معلنة. لا يُفصح عن طبيعة الأهداف، ولا المعايير المستخدمة في اختيارها، ولا الجهات المسؤولة عن إصدار الأمر أو تنفيذه. ونتيجة لذلك، لا يكون هناك سجل واضح أو إمكانية للوصول إلى معلومات تفصيلية من قبل الضحايا أو الجهات الرقابية، سواء كانوا محليين أو دوليين.

³⁹ - غياب المحاسبة: يشير إلى أن الجهة التي تشن الهجوم نادراً ما تخضع للمساءلة القانونية، سواء أمام القضاء الوطني أو الدولي. كما لا تتوافر آليات واضحة للتحقيق في الانتهاكات أو تعويض الضحايا، ما يُكرّس ما يسمى بـ"الإفلات من العقاب". وهو ما يشكل انتهاكاً لحق الضحايا في الوصول إلى العدالة وفقاً لمبادئ القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني.

⁴⁰ - UN Human Rights Council, Report of the Special Rapporteur on Extrajudicial Executions, A/HRC/44/38, 2020, paras. 28–31.

وقد خلصت تقارير لمنظمات مثل منظمة العفو الدولية (Amnesty International)⁴¹ وهيومن رايتس ووتش (HRW)⁴² إلى أن عددًا من هذه الهجمات أدى إلى مقتل مدنيين، بينهم أطفال ونساء، داخل منازلهم أو أثناء سيرهم في الشوارع، دون وجود مؤشرات على استخدامهم للقتال. ثالثًا: تفويض القرار إلى أنظمة خوارزمية

مع تطور الذكاء الاصطناعي، بدأت بعض الجيوش في استخدام أنظمة خوارزمية لتحليل البيانات الميدانية واقتراح أو اتخاذ قرارات بشأن الاستهداف. ورغم ما توفره هذه التقنية من سرعة وكفاءة، إلا أنها تُثير قلقًا متزايدًا بشأن مشروعية القرار، وإمكانية تتبع المسؤولية الجنائية عنه.

وقد اعتبرت اللجنة الدولية للصليب الأحمر أن زيادة الاعتماد على الأنظمة الذاتية (Autonomous Weapon Systems) يُضعف من قدرة الإنسان على التدخل في الوقت المناسب لتجنب الضرر، وقد يؤدي إلى المساس بمبدأ التناسب والتمييز في حال غياب إشراف بشري فعال⁴³.

إن التحديات العملية المرتبطة باستخدام الطيران المسيّر تتجاوز المسائل التقنية، لتصل إلى جوهر الالتزامات القانونية الواقعة على عاتق الدول أثناء النزاعات المسلحة. فغياب التحقق البشري الدقيق، وضعف الشفافية، وتزايد الاعتماد على الخوارزميات، كلها عوامل تُهدد بخرق القواعد الأساسية للقانون الدولي الإنساني، وتستوجب تدخلًا تشريعيًا وتنظيميًا دوليًا حازمًا لضمان احترام مبادئ الإنسانية والشرعية القانونية في ساحات القتال الرقمية.

ويظهر من خلال هذا التحليل أن استخدام الطيران المسيّر في النزاعات المسلحة يخضع – من حيث المبدأ – لقواعد القانون الدولي الإنساني، لكنه في التطبيق العملي يثير تحديات قانونية وأخلاقية متزايدة، تتطلب تطوير إطار أكثر تحديدًا للمسؤولية والمساءلة. كما يفرض الواقع الميداني المتغير مراجعة مستمرة لمدى كفاية القواعد الحالية في ضبط هذه التكنولوجيا القتالية.

المبحث الثاني :

الإطار القانوني الداخلي للطيران المسيّر ومتطلبات التنظيم الوطني.

أثار الانتشار الواسع لاستخدام الطيران المسيّر في المجالين المدني والعسكري إشكالات قانونية وسياسية متزايدة، لا سيما في الدول التي تعاني هشاشة في منظومة السيادة، وضعف السيطرة على أجوائها أو على منظومات الطيران المستخدمة فيها. وتشكل الحالة الليبية نموذجًا واضحًا لهذه الإشكالية، حيث ظهر استخدام الطيران المسيّر من أطراف وجهات متعددة، بعضها لا يخضع للسلطة المركزية، وبعضها الآخر يعمل ضمن منظومات تحكم تقع خارج البلاد.

ويتمثل جوهر هذا المبحث في محاولة تقديم قراءة تحليلية لمسألة تنظيم استخدام الطيران المسيّر من منظور السيادة الوطنية، مع بيان العلاقة بين القواعد القانونية الداخلية والمتطلبات السيادية التي تفرض على الدولة احتكار استخدام الطيران لأغراض أمنية أو مدنية ضمن ضوابط قانونية واضحة. كما يناقش المبحث مدى توافق التنظيمات الداخلية مع المعايير الدولية، ويحلل التحديات المتعلقة بخضوع غرف التحكم والسيطرة الأجنبية أو الخاصة داخل إقليم الدولة أو خارجه.

وينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين على النحو التالي:

⁴¹ - Amnesty International, "They Were Just Kids: Evidence of War Crimes during Israel's May 2021 Offensive on Gaza", 2021.

⁴² - Human Rights Watch, "Gaza: Apparent War Crimes During May Fighting", August 2021.

⁴³ - ICRC, "Autonomous Weapon Systems: Implications of Increasing Autonomy in the Critical Functions of Weapons", 2021, pp. 6–10.

المطلب الأول

مفهوم السيادة الجوية والإطار القانوني للطيران المسيّر

تُعد السيادة الجوية امتداداً طبيعياً لمفهوم السيادة العامة للدولة، وهو ما استقر عليه القانون الدولي العام منذ بدايات القرن العشرين. وتعني السيادة الجوية امتلاك الدولة الحق الحصري في السيطرة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، بما يشمل حظر أو تنظيم دخول الطائرات المدنية والعسكرية، أو أي أجسام طائرة، ومنها الطيران المسيّر، إلى مجالها الجوي دون إذن صريح منها. وقد تأكد هذا المفهوم من خلال المادة (1) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944، التي نصت على أن "تقر كل دولة بأن لها السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"⁴⁴.

وقد كرّست محكمة العدل الدولية هذا المفهوم في عدة أحكام، منها حكمها في قضية مضيق كورفو عام 1949، إذ أكدت على أن "الدولة صاحبة السيادة تحتفظ بحق تنظيم استخدام مواردها الإقليمية، بما في ذلك مجالها الجوي، دون تدخل خارجي"⁴⁵.

وفي العقود الأخيرة، ومع تصاعد استخدام الطيران المسيّر (Drones)، ظهرت تحديات قانونية جديدة تتعلق بمدى قدرة الدول على بسط سيادتها على المجال الجوي فعلياً، خاصة حين يكون تشغيل هذه الوسائل يتم عن بُعد من قبل أطراف أجنبية، أو من داخل الدولة نفسها دون ترخيص رسمي أو رقابة مركزية. وهذا ما أثار أسئلة حيوية حول حدود السيادة، والتكيف القانوني لاختراقها عبر الوسائل التقنية غير المأهولة.

أما في السياق الليبي، فقد تزايدت استخدامات الطيران المسيّر خلال السنوات الأخيرة من أطراف متعددة، في ظل غياب قانون ينظم هذه الاستخدامات، ووجود مناطق خارجة عن السيطرة الحكومية، وغرف تحكم أجنبية تدبر عمليات عسكرية داخل الأراضي الليبية.

وقد أشار تقرير فريق الخبراء التابع للأمم المتحدة لعام 2021 إلى أن "العديد من عمليات الطيران المسيّر التي تُفدّت في ليبيا تم التحكم فيها عن بُعد من خارج الأراضي الليبية، دون علم أو تنسيق مع السلطات الرسمية"⁴⁶.

وبذلك، يُطرح سؤال جوهري حول مدى كفاية الإطار القانوني الوطني القائم لضمان بسط السيادة الليبية على أجوائها، وضمان خضوع جميع عمليات الطيران المسيّر، سواء كانت أمنية أو عسكرية أو مدنية، لسلطة الدولة وتحت رقابتها.

يهدف هذا المطلب إلى:

تحليل الإطار القانوني للسيادة الجوية.

استعراض الوضع القانوني الراهن لاستخدام الطيران المسيّر في ليبيا.

إبراز أوجه القصور التنظيمي التي تمكّن الجهات غير الرسمية من استغلال هذه الوسائل بعيداً عن الرقابة والمشروعية.

الفرع الأول

مفهوم السيادة الجوية وحدودها القانونية

تُعرّف السيادة الجوية بأنها: "الحق الحصري للدولة في ممارسة السيطرة القانونية الكاملة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها الأرضي والبحري، ومنع أي تدخل أجنبي فيه دون موافقتها الصريحة"⁴⁷. ويُعد هذا المبدأ امتداداً مباشراً لمفهوم السيادة الإقليمية الذي نص عليه القانون الدولي التقليدي منذ بدايات القرن العشرين، وتم تكريسه في اتفاقية باريس للطيران لعام 1919 ثم بشكل أكثر وضوحاً في اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944.

⁴⁴- اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، 1944، المادة 1.

⁴⁵- Corfu Channel Case (UK v. Albania), ICJ Reports 1949, p. 35

⁴⁶- تقرير فريق الخبراء المعني بليبيا، مجلس الأمن، الوثيقة رقم S/2021/229، بتاريخ 8 مارس 2021، ص. 18.

⁴⁷- محمد عبد الحميد عبد الفتاح، "السيادة الجوية ومجال تطبيقها في القانون الدولي"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 63، 2007، ص. 144

وقد أكدت المادة (1) من اتفاقية شيكاغو أن: "تقر كل دولة بأن لها السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"⁴⁸، ما يعني أن المجال الجوي يُعامل معاملة الأرض والبحر الإقليمي من حيث التبعية القانونية.

ويذهب الفقيه الفرنسي Georges Scelle إلى أن السيادة الجوية تمثل مظهرًا من مظاهر الاستقلال القانوني للدولة الحديثة، وتُمارس ضمن الحدود الرأسيّة للأقاليم التي تقع تحت ولايتها⁴⁹، كما يعتبر الفقيه Oppenheim أن السيادة الجوية لا تختلف في جوهرها عن السيادة الأرضية من حيث الحقوق والواجبات، بل إنها أصبحت أكثر أهمية في ظل تصاعد استخدام الوسائل الجوية في النزاعات المسلحة وعمليات المراقبة والسيطرة.⁵⁰

وقد أكدت محكمة العدل الدولية هذا الفهم الموسع للسيادة الجوية في قضية مضيق كورفو، عندما اعتبرت أن "كل تدخل جوي غير مشروع يشكل انتهاكًا للسيادة ولو لم تقابل الدولة بقوة"⁵¹. وتكمن الخطورة القانونية عندما يتم استخدام الطائرات المسيّرة من جهات داخلية أو خارجية لا تخضع للسلطة الرسمية، أو تعمل بناء على توجيهات غرف تحكم أجنبية، ما يُعدّ مساسًا مباشرًا بالسيادة، ويستوجب ردًا قانونيًا واضحًا، سواء عبر التدابير التشريعية أو عبر مذكرات الاحتجاج والمساءلة أمام الهيئات الدولية. ومن التطبيقات المعاصرة التي تُظهر أهمية هذا المفهوم، ما حدث في الحرب الروسية الأوكرانية منذ عام 2022، حيث اشتكت أوكرانيا مرارًا من خرق الطيران المسيّر الروسي لأجوائها، كما شهد النزاع بين إيران والكيان الصهيوني تصعيدًا في استخدام الدرونز الهجومية، دون تنسيق مع أي سلطة دولية، ما يُعيد التأكيد على التحديات التي تواجه الدول في حماية سيادتها الجوية. وعليه، فإن تجاوز السيادة الجوية عبر استخدام الطيران المسيّر من دون إذن الدولة المعنية يُعدّ خرقًا جسيمًا للقانون الدولي، ويستوجب إجراءات مضادة، سواء على مستوى القانون الداخلي أو من خلال المسارات الدبلوماسية والقضائية الدولية.

الفرع الثاني

الإطار القانوني الداخلي المنظم لاستخدام الطيران المسيّر

يُعدّ التنظيم القانوني الداخلي لاستخدام الطيران المسيّر من المسائل القانونية المعقدة، نظرًا للتطور السريع لهذه التكنولوجيا وتعدد استخداماتها في المجالات الأمنية والعسكرية والمدنية. وفي الوقت الذي بادرت فيه بعض الدول إلى وضع أطر قانونية متكاملة لتنظيم هذا الاستخدام، لا يزال المشهد القانوني في ليبيا يعاني من فراغ تشريعي واضح في هذا المجال. أولاً: غياب قانون وطني شامل

لم يصدر حتى الآن في ليبيا قانون خاص ينظم استخدام الطيران المسيّر، الأمر الذي يخلق فراغًا تشريعيًا كبيرًا، ويُدخل السلطات في اجتهادات إدارية تُعرض سلامة المجال الجوي للخطر، وتفتح الباب أمام الاستخدام العشوائي وغير الخاضع للرقابة.

ويمثل غياب التشريع إشكالية في تحديد المسؤوليات القانونية حال وقوع انتهاكات أو أضرار ناتجة عن هذا النوع من الطيران، خصوصًا في ظل تعدد الجهات المسيطرة عليه، بعضها لا يخضع للسلطة الشرعية أو يعمل بتنسيق خارجي.⁵²

وقد برز هذا الإشكال بشكل خاص عند استخدام الطيران المسيّر في ضرب مجموعات تمتن تهريب الوقود داخل الأراضي الليبية، حيث نتج عن بعض هذه العمليات أضرار جانبية لحقت بمواطنين لا صلة لهم بتلك

⁴⁸ - اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو)، 1944، المادة (1).

⁴⁹ - Georges Scelle, "Manual of Public International Law", Dalloz, 1955, p. 312

⁵⁰ - Oppenheim's International Law, Vol. 1, Peace, 9th edition, Longman, 1992, p. 583.

⁵¹ - Corfu Channel Case (UK v. Albania), ICJ Reports 1949, p. 35.

⁵² - عبد العزيز عبد الله عبد العزيز، "الطائرات بدون طيار في القانون الدولي: دراسة في المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدامهما"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة المنصورة، العدد 71، 2020، ص. 344.

الأنشطة. ونتيجة لغياب إطار قانوني واضح، لم يجد المتضررون سبيلاً للتقاضي إلا عبر مسلك القضاء الإداري، في ظل غياب نصوص خاصة تنظم المسؤولية المدنية أو الجنائية في مثل هذه الحالات، وهو ما يؤكد الحاجة الملحة لسد هذا الفراغ التشريعي ووضع آليات تعويض وإنصاف فعالة.⁵³

ثانياً: القرار رقم (211) لسنة 2022 بشأن جهاز الطيران الإلكتروني⁵⁴ أصدرت حكومة الوحدة الوطنية القرار رقم (211) لسنة 2022 بإنشاء "جهاز الطيران الإلكتروني"، وهو خطوة تنظيمية تهدف إلى مراقبة وتنظيم نشاط الطيران المسيّر داخل البلاد. وينص القرار على اختصاص الجهاز بمنح التصاريح، وتحديد المسارات، ومراقبة الاستخدامات التقنية لهذا الطيران. إلا أن هذا القرار، وبحسب طبيعته الإدارية، لا يرقى إلى مستوى قانون يحدّد الالتزامات والعقوبات، ولا يشكل مرجعية تشريعية ملزمة.

كما أن القرار لم يتطرق إلى الاستخدامات العسكرية للطيران المسيّر من قبل أطراف غير نظامية، ولم يضع ضوابط لاستخدامه في مناطق النزاع أو خارج سلطة الدولة، وهو ما يثير شكوكاً حول فعالية هذا الجهاز في كبح الاختراقات الجوية التي تمس السيادة الليبية.

ويمكن اقتراح حل لهذه الإشكالية من خلال تعديل القرار ليكتسب طابعاً تشريعياً، أو من خلال إصدار قانون خاص من السلطة التشريعية يحدد بوضوح الضوابط القانونية لاستخدام الطيران المسيّر، بما يشمل تحديد الجهات المخولة باستخدامه، تنظيم غرفة التحكم، إدراج آليات رقابة قضائية وإدارية، ووضع جزاءات قانونية عند المخالفة.

كما ينبغي إدماج وزارة الدفاع والجهات القضائية والأمنية ذات العلاقة في إعداد اللوائح التنفيذية الخاصة بالطيران المسيّر لضمان عدم استغلاله خارج الإطار السيادي للدولة.

ثالثاً: ضعف الرقابة وغياب الجزاء

يُقصد بضعف الرقابة هنا غياب جهة مركزية فاعلة تتابع جميع عمليات تشغيل الطيران المسيّر، وتملك سلطة الإشراف والتفتيش الفوري، كما يشمل ضعف القدرة على إلزام مختلف الجهات الرسمية وغير الرسمية بالخضوع لترخيص مركزي.

أما غياب الجزاء، فيُقصد به غياب النصوص القانونية التي تُحدد العقوبات على الاستخدام غير المشروع للطيران المسيّر، سواء المدني أو العسكري، ما يؤدي إلى عرقلة مساءلة المخالفين، ويفتح الباب أمام تفلّت بعض الأطراف من العقاب القانوني.

وبالتالي فإن أحد أبرز الإشكالات هو غياب آلية رقابية فعالة تُلزم جميع الجهات باستخدام الطيران المسيّر تحت إشراف الدولة، وغياب منظومة جزائية تحدد العقوبات في حالة الاستخدام المخالف، فبينما تجرّم بعض الدول - كفرنسا وألمانيا - الطيران المسيّر غير المرخّص وتفرض عليه عقوبات جنائية تصل إلى السجن⁽⁵⁵⁾، تفقّر ليبيا إلى مثل هذه النصوص، ما يعقّد ملاحقة الفاعلين، خاصة إذا كانوا يعملون من خارج البلاد.

وقد أكد خبراء القانون العام أن غياب العقوبات الصريحة في التشريعات الوطنية يجعل من التنظيم الإداري مجرد إجراء شكلي، لا يمنع فعلياً من خرق السيادة أو إساءة استخدام هذه الوسائل، وذهب بعض الآراء إلى أن "إلى أن غياب منظومة تشريعية واضحة يفتح الباب أمام الاستخدام غير المشروع للطيران المسيّر، ويقوّض من سلطة الدولة في فرض الرقابة والمساءلة، خصوصاً في الحالات التي يُستخدم فيها الطيران عن بُعد أو من مناطق خارج نطاق الولاية القانونية للدولة".⁵⁶

⁵³ الطيران المسيّر الليبي ينفذ ضربات ضد مواقع تهريب الوقود غرب البلاد"، وكالة فرانس برس (AFP) عبر موقع Arab News، نُشر بتاريخ 6 يناير 2025، <https://www.arabnews.com/node/2585494/middle-east>.

⁵⁴ قرار مجلس الوزراء بحكومة الوحدة الوطنية رقم (211) لسنة 2022 بشأن إنشاء جهاز الطيران الإلكتروني، منشور على الموقع الرسمي للحكومة الليبية: <https://pm.gov.ly>

⁵⁵ - انظر: قانون الطيران المدني الفرنسي، المادة 4-623L، وتنظيم الطيران المدني الألماني LuftVG، المادة 21

⁵⁶ - الطاهر شوقي محمد مؤمن، "التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز)"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، المجلد 58، العدد 2، 2016، ص. 215.

رابعاً: أثر الفراغ التشريعي على السيادة الوطنية

يقصد بالفراغ التشريعي غياب نصوص قانونية واضحة ومنظمة مسألة استخدام الطيران المسيّر في الدولة، سواء من حيث شروط الترخيص، أو الجهات المخولة باستخدامه، أو آليات الرقابة والمساءلة القانونية عند المخالفة.

ويشكل هذا الغياب عائقاً جوهرياً أمام ممارسة الدولة لسيادتها الفعلية، إذ أن السيادة ليست فقط مبدأً سياسياً، بل تتجلى قانوناً في القدرة على تنظيم وضبط السلوك داخل الإقليم من خلال أدوات تشريعية نافذة. ففي ظل غياب تنظيم تشريعي فعال، لا تتمكن الدولة من فرض سيادتها على مجالها الجوي، ولا من ملاحقة الجهات التي تخترقه أو تستخدم الطيران المسيّر خارج الأطر القانونية، سواء كانت جماعات داخلية أو أطرافاً أجنبية. ويؤدي ذلك إلى إضعاف الردع القانوني، ويقوض من هيبة الدولة على الصعيدين الداخلي والدولي. إن الفراغ التشريعي في هذه الحالة يُفسح المجال لما يُعرف بـ "السيادة المنقوصة"، حيث تصبح الدولة عاجزة عن التحكم في أهم عناصر سلطتها: الرقابة على المجال الجوي، ومساءلة من ينتهك قواعد استخدامه. ويؤثر هذا الوضع على قدرة الدولة في الدفاع عن مصالحها السيادية، ويُضعف من موقعها التفاوضي والسياسي أمام المجتمع الدولي عند وقوع انتهاكات أو استخدامات غير مشروعة للطيران المسيّر في أراضيها. يؤدي القصور القانوني إلى تقويض قدرة الدولة على فرض سيادتها الجوية، ويمنح المجال للجهات الأجنبية أو الجماعات المسلحة للتحكم في المجال الجوي الوطني دون ضوابط، كما يحد من قدرة السلطات على توثيق ومساءلة الجهات الفاعلة، محلياً ودولياً، ويُضعف موقف الدولة الليبية في المحافل الإقليمية والدولية عند المطالبة بمحاسبة المتورطين في خرق سيادتها.

وعلى خلاف الفراغ التشريعي الملحوظ في السياق الليبي، وضعت العديد من الدول المتقدمة أطراً قانونية صارمة لتنظيم استخدام الطيران المسيّر، سواء لأغراض مدنية أو عسكرية. فعلى سبيل المثال، تبنت الولايات المتحدة الأمريكية قانوناً شاملاً عبر إدارة الطيران الفيدرالية - (Federal Aviation Administration - FAA)، والذي يُعد من بين أكثر الأنظمة تفصيلاً في العالم. ويلزم هذا النظام مشغلي الطائرات بدون طيار التجارية بالحصول على ترخيص خاص يُعرف بـ Part 107، كما يضع قيوداً على الارتفاع، والوزن، وساعات التشغيل، ومناطق الحظر الجوي، إضافة إلى متطلبات التسجيل والتأهيل الفني للمشغلين.⁵⁷ أما على المستوى الأوروبي، فقد أقرت وكالة سلامة الطيران الأوروبية (European Union Aviation Safety Agency - EASA) منذ عام 2020 تنظيمًا موحدًا للطائرات بدون طيار في جميع دول الاتحاد الأوروبي، يعتمد على ثلاثة مستويات للمخاطر: منخفض، متوسط، مرتفع، مع تحديد دقيق لمتطلبات كل فئة، سواء من حيث التسجيل أو التراخيص أو استخدام غرف التحكم. كما يتطلب التنظيم الأوروبي دمج غرف التحكم ضمن منظومة الأمن السيبراني، ويشترط وجود إشراف حكومي مباشر على كل عمليات التشغيل عن بُعد.⁵⁸

وتُبرز هذه النماذج المقارنة أن التعامل مع الطيران المسيّر لا يمكن أن يتم بمعزل عن منظومة تشريعية مؤسسية واضحة، تضمن الرقابة، وتُحد من الاستخدام العشوائي أو الخارج عن القانون، وهو ما تفتقده الحالة الليبية حالياً.

وبناء عليه، فإن الحاجة تبدو ملحة لوضع قانون وطني متكامل لتنظيم استخدام الطيران المسيّر، يتضمن: تعريف دقيق بأنواعه وأغراضه، تحديد الجهة الوطنية الوحيدة المخولة بمنح التراخيص، فرض جزاءات قانونية واضحة عند المخالفة، إخضاع كافة غرف التحكم الوطنية أو الأجنبية للرقابة المركزية.

⁵⁷ - Federal Aviation Administration (FAA), "Part 107 Small Unmanned Aircraft Systems", U.S. Department of Transportation, 2023.

<https://www.faa.gov/uas>

⁵⁸ - European Union Aviation Safety Agency (EASA), "Drone Regulation Package", 2021.

<https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones-rpas>

الفرع الثالث

الاختراقات الفعلية للسيادة الليبية عبر الطيران المسيّر

شهدت ليبيا في السنوات الأخيرة تصاعداً لافتاً في استخدام الطيران المسيّر من أطراف محلية وأجنبية، بما في ذلك تنفيذ عمليات استطلاع واستهداف عسكري دون التنسيق مع السلطة المركزية. ويُعد هذا الوضع من أخطر صور انتهاك السيادة الوطنية، خاصة في ظل استمرار غياب الإطار التشريعي الرادع.

وقد أشارت تقارير فريق الخبراء التابع للأمم المتحدة لعامي 2020 و2021 إلى أن عدداً من عمليات الطيران المسيّر قد تم تنفيذها من غرف تحكم خارج الأراضي الليبية، وهو ما أكدته الوثيقة رقم S/2021/229 بتاريخ 8 مارس 2021، التي بيّنت أن استخدام طائرات مثل "بيرقدار" التركية و"وينغ لونغ" الصينية كان يتم بدون إشراف الدولة الليبية، بل ومن خلال تكنولوجيا أجنبية لا تخضع لأي سلطة محلية⁵⁹.

كما رُصدت حالات ضربات جوية نفذها الطيران المسيّر على مواقع لمهربي الوقود بمنطقة الزاوية، إلا أن بعض هذه العمليات خلّفت أضراراً جانبية بحق سكان مدنيين، دون أن تتوفر لهم وسائل قانونية فعالة للجوء إليها سوى القضاء الإداري، في ظل غياب منظومة تشريعية خاصة بتنظيم المسؤولية عن هذه الأضرار⁶⁰.

إن هذه الممارسات تؤكد أن السيطرة على الأجواء الليبية لا تزال منقوصة من الناحية العملية، حيث يتم اتخاذ قرارات عملياتية بالاستهداف أو الاستطلاع من خارج الدولة أو من جهات غير رسمية داخلها، دون وجود سجل وطني موحد، أو اشتراطات قانونية واضحة لمنح التصاريح أو مراقبة الأداء.

وتُظهر التجربة الليبية الحاجة الملحة لإعادة بناء سياسات السيادة الجوية، سواء عبر آليات قانونية داخلية تفرض احتكار الدولة لاستخدام الطيران المسيّر، أو عبر اتفاقيات تعاون أمني دولي تُلزم الدول المتدخلة بوقف تشغيل أي غرفة تحكم خارج الإطار السيادي الليبي.

ويمكن الاستفادة من تجارب الدول الأخرى، مثل ما فعلته العراق في فرض الإذن السيادي على كل تحليق أجنبي، أو ما نص عليه قانون الطيران الأردني في ضرورة التنسيق الأمني والعسكري قبل تنفيذ أي عملية جوية بطائرات مسيّرة داخل المجال الوطني.

المطلب الثاني

تنظيم غرف التحكم والسيطرة على الطيران المسيّر: التحديات والحلول القانونية

تُعد غرف التحكم والسيطرة (Control Stations) هي العنصر الحاسم في عمليات الطيران المسيّر، حيث تُدار منها المهام التشغيلية للطائرات من بُعد، سواء كانت الاستطلاع أو الاستهداف أو المراقبة. وفي السياق الليبي، تُثار إشكاليات قانونية خطيرة بشأن هذه الغرف، خاصة حين تكون خارج نطاق الرقابة الوطنية، أو خاضعة لأطراف غير رسمية أو أجنبية.

ويتطلب التنظيم القانوني للطيران المسيّر أن يشمل ليس فقط الطائرة ذاتها، بل كذلك البنية التحتية المرتبطة بتشغيلها، وعلى رأسها غرفة التحكم، لما لها من دور في تفعيل أو توقيف الطيران، وتوجيهه، وتحديد أهدافه. هذا المطلب يُعالج الإشكاليات القانونية لغرف التحكم، ويقترح الأطر التنظيمية الكفيلة بضمان خضوعها للسيادة الوطنية.

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لغرف التحكم في الطيران المسيّر

تُعرف غرف التحكم بأنها: "الوحدات الأرضية أو الجوية أو الفضائية التي يتم عبرها توجيه الطائرة المسيّرة، والتحكم في مهامها ونظم ملاحقتها ونقل البيانات منها وإليها"⁶¹، وتعد غرف التحكم مكوناً مادياً وفنياً حيوياً،

⁵⁹ تقرير فريق الخبراء المعني بليبيا، مجلس الأمن، الوثيقة رقم S/2021/229، الفقرة 38.

⁶⁰ "الطيران المسيّر الليبي ينفذ ضربات ضد مواقع تهريب الوقود غرب البلاد"، وكالة فرانس برس عبر Arab News، 6 يناير 2025.

<https://www.arabnews.com/node/2585494/middle-east>

⁶¹ - Ahmad A. Juma, "Legal Implications of Remote-Controlled Weapons," Journal of Military Law, Vol. 92, 2018, p. 217.

وتُعتبر من منظور القانون الدولي جزءًا لا يتجزأ من منظومة السلاح أو الوسيلة الجوية المسيّرة. فكما تُعد الطائرة المسيّرة سلاحًا أو وسيلة أداء، فإن غرفة التحكم تُعد موقع اتخاذ القرار ومركز التوجيه، وبالتالي ترتبط بها المسؤولية القانونية عن الأفعال التي تقوم بها الطائرة.

وقد أدرجت اتفاقية لاهاي لعام 1907 مبدأ التبعية القانونية للوسائل القتالية لمكان القيادة والسيطرة⁶²، وهو ما أُعيد التأكيد عليه في البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام 1977، ولا سيما في المادة (36)، التي تلزم الدول بتقييم مدى مشروعية الأسلحة الجديدة، بما يشمل أدوات التشغيل عن بُعد⁶³.

ومن حيث التكيف القانوني، إذا كانت غرفة التحكم تقع داخل إقليم الدولة المالكة للطائرة، فإنها تخضع لولايتها القضائية، وتترتب عليها المسؤولية الوطنية عن الأفعال المرتكبة، سواء في حال الالتزام أو المخالفة. أما إذا كانت تقع خارج إقليم الدولة، وتستخدم في عمليات ضد دولة أخرى دون موافقتها، فإنها تُعد مركزًا للعُدوان أو التدخل في الشؤون الداخلية، وتُرتب مسؤولية على الدولة التي تنطلق منها الأوامر.

وقد أكد الفقيه "Yoram Dinstein" أن وجود غرف التحكم خارج الدولة المستهدفة يُرتب مسؤولية مزدوجة: أولاً باعتبارها انتهاكًا لسيادة تلك الدولة، وثانيًا باعتبار أن الدولة المشغلة للطائرة المسيّرة مسؤولة عن الأوامر التي تنطلق منها هذه الغرف، ولو كانت الأداة التشغيلية في مكان آخر⁶⁴.

وتبعًا لذلك، فإن الدولة التي يُخترق مجالها الجوي بطائرات يتم توجيهها من غرف تحكم أجنبية، من دون إذنها، تملك الحق في المطالبة بالتعويض أو باتخاذ إجراءات ردعية، سواء أمام المحاكم الدولية أو عبر الوسائل الدبلوماسية، شريطة إثبات الصلة بين الغرفة ومصدر القرار.

وتجدر الإشارة إلى أن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) تلزم الدول، بموجب تعليماتها الفنية لعام 2022، بعدم السماح بتشغيل طائرات مسيّرة من غرف تحكم تقع خارج النطاق السيادي دون ترخيص واضح وتنسيق مع سلطات الدولة المتأثرة⁶⁵.

وعليه، فإن الطبيعة القانونية لغرف التحكم ترتبط عضوياً بمبدأ السيادة، ويتطلب تنظيمها قانوناً وطنياً متكاملًا يُلزم الجهات المشغلة بالحصول على إذن مسبق، ويخضعها لرقابة الجهات المختصة، ويحدد المسؤوليات القانونية عن أي انتهاكات تنشأ عن تشغيل الطيران المسيّر.

الفرع الثاني

التحديات القانونية أمام الدولة الليبية في رقابة وتشغيل غرف التحكم

تواجه الدولة الليبية صعوبات جمة في بسط سلطاتها الفعلية على كافة غرف التحكم والتشغيل المستخدمة لتوجيه الطيران المسيّر داخل أراضيها، وهو ما يعود إلى جملة من التحديات القانونية والسياسية والأمنية، يمكن تفصيلها كما يلي:

أولاً: ضعف التشريع الوطني المنظم لغرف التحكم

لا يحتوي الإطار التشريعي الليبي الحالي على نصوص واضحة تُنظم إنشاء غرف التحكم أو آلية تشغيلها أو الجهة المخولة قانوناً بترخيصها. فلا يوجد قانون صريح يُلزم الجهات الفاعلة بالحصول على إذن مسبق من السلطات المختصة، ولا نصوص تحدد الجهة الفنية المسؤولة عن مراقبة أو إيقاف هذه الغرف في حال مخالفتها لمقتضيات الأمن القومي أو السيادة الوطنية. ويُعد هذا الفراغ التشريعي إخلالاً جوهرياً بمتطلبات الدولة ذات السيادة، التي من المفترض أن تحتكر وحدها القوة العامة بما يشمل وسائل الرقابة الجوية.

ثانياً: تعدد الجهات المشغلة واختلاف تبعيتها القانونية

⁶² - Hague Regulations 1907, Article 1 and 3.

⁶³ . البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف، المادة 36

⁶⁴ - Yoram Dinstein, The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict, 3rd edition, Cambridge University Press, 2016, p. 129.

⁶⁵ - ICAO, Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), Doc 10019, 2nd Edition, 2022.

تشغل بعض غرف تحكم من أطراف مختلفة ، وهو ما يُضعف من وحدة القرار السيادي، ويُربك منظومة الرقابة والمساءلة القانونية. ففي غياب جهة مركزية تُشرف على عمليات التشغيل، تصبح كل جهة فاعلة مستقلة في قرارات الإطلاق والاستهداف، مما يُعرض الدولة لمخاطر قانونية، في حال وقوع انتهاكات ضد مدنيين أو منشآت مدنية.

ثالثاً: وجود غرف تحكم خارج الإقليم الليبي

تشير تقارير فريق الخبراء التابع للأمم المتحدة إلى أن عدداً من الطائرات المسيّرة التي نفذت عمليات في ليبيا تم توجيهها من غرف تحكم تقع خارج البلاد، سواء في دول حليفة لبعض الأطراف أو عبر تكنولوجيا تحكم فضائية. هذا الوضع يُفقد الدولة الليبية السيطرة على المجال الجوي السيادي، ويحول دون مساءلة المتسببين، لا سيما في ظل غياب تعاون قضائي فعال أو اتفاقيات تسليم مشغلي هذه المنظومات.

رابعاً: غياب هيكل رقابي مدني أو عسكري مشترك

إن افتقار الدولة إلى مؤسسة رقابية متخصصة تضم كوادراً من وزارتي الدفاع والنقل والطيران المدني يُعد من أبرز المعوقات. فالمسألة تتطلب إنشاء مركز سيادي مشترك لترخيص وإدارة وتشغيل غرف التحكم، وإلزام الجهات المشغلة بالتسجيل والتوثيق، كما هو معمول به في عدد من الدول الأوروبية التي اعتمدت أنظمة رقابة مزدوجة على الطيران المسيّر.

خامساً: ضعف القدرة على تنفيذ القانون

حتى في الحالات التي تتوافر فيها قرارات رسمية بإغلاق أو مصادرة بعض غرف التحكم غير المرخصة، تعجز السلطات أحياناً عن التنفيذ، بسبب التوازنات الأمنية أو ارتباط تلك الغرف بجهات نافذة أو مدعومة من الخارج. وهذا يُعمّق أزمة السيادة القانونية ويجعل من مظاهر استخدامها أداة للصراع لا وسيلة للرقابة والانضباط.

الفرع الثالث

مقترحات لتعزيز التنظيم القانوني والسيادي لغرف التحكم في الطيران المسيّر

في ضوء التحديات المعروضة سابقاً، تبرز الحاجة الملحة إلى تبني مقاربة قانونية وسياسية شاملة تعزز من قدرة الدولة على فرض رقابتها وسيادتها على غرف التحكم المرتبطة بالطيران المسيّر، سواء أكانت هذه الغرف داخل إقليم الدولة أو خارجه.

أولى الخطوات المقترحة تتمثل في إعداد تشريع وطني خاص يُنظم هذا القطاع الحيوي، ويضع تعريفاً قانونياً دقيقاً لغرف التحكم، ويحدد الجهة المخولة بالترخيص لها، ويقر عقوبات واضحة تجاه الجهات التي تقوم بتشغيلها دون إذن سيادي. وينبغي أن يتضمن القانون كذلك تنظيمًا لمسؤولية مشغلي الغرف عن أي أضرار قد تنتج عن استخدامها، لا سيما في حال التسبب في أذى للمدنيين أو المساس بالبنية التحتية الحيوية.

وفي سياق مواز، يُستحسن إنشاء هيئة وطنية متخصصة تُعنى برقابة استخدام الطيران المسيّر، تكون ذات طبيعة فنية مستقلة، وتتولى صلاحيات إصدار التراخيص، وتسجيل الغرف والمشغلين، ومراقبة مدى التزامهم بالمعايير القانونية، مع خضوع هذه الهيئة لرقابة برلمانية وقضائية تكفل الشفافية والمساءلة.

كذلك، يجب إدماج غرف التحكم ضمن البنية السيبرانية الوطنية، نظراً لاعتمادها على تقنيات الاتصال الرقمي، ما يستدعي أن تُخضع للرقابة الأمنية التقنية، شأنها في ذلك شأن المنشآت الحساسة التي ترتبط بالأمن الوطني.

من جانب آخر، لا يمكن إغفال أهمية البعد الدولي في هذا الملف. إذ ينبغي على الدولة الليبية أن تسعى لإبرام اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف مع الدول التي يُشتبه في احتضانها لغرف تحكم تتحكم في طيران يعمل داخل ليبيا، وذلك لضمان احترام السيادة الليبية، ومنع تنفيذ عمليات غير مرخصة في أجوائها، وضمان التعاون في التحقيقات والمساءلة.

كما أن بناء القدرات الوطنية يُعد أمرًا محوريًا. فلا بد من تدريب كفاءات ليبية على تشغيل وصيانة غرف التحكم، ودمج هذا الجانب في برامج التعليم العسكري والمدني، بما يكفل خلق نواة وطنية مستقلة تقود هذا القطاع دون الارتتهان للخارج.

أخيرًا، ينبغي تفعيل الرقابة القضائية على كافة العمليات التي يتم تنفيذها بواسطة الطيران المسيّر، خاصة في حال ترتب عنها أضرار، وذلك عبر إلزام الجهات المشغلة بتوثيق كل مهمة، وإتاحة هذه الوثائق للرقابة القضائية أو البرلمانية، وهو ما يعزز من شرعية الاستخدام ويحمي حقوق المواطنين.

إن هذه المقترحات ليست مجرد حلول تقنية، بل هي في جوهرها تأكيد لمبدأ سيادة الدولة على مجالها الجوي وقرارها الأمني، وهو ما يُشكل حجر الأساس لبناء دولة القانون والمؤسسات.

الخاتمة

أظهر هذا البحث أن الطيران المسيّر لم يعد مجرد أداة تقنية حديثة بل غدا وسيلة استراتيجية تؤثر مباشرة على مفاهيم السيادة، والأمن القومي، والمشروعية القانونية سواء في السلم أو في النزاع المسلح. وقد بيّنت الدراسة أن استخدام هذه الوسائل، في ظل غياب إطار قانوني متماسك، يشكل تهديدًا فعليًا لوحدة القرار السيادي، ويُضعف من قدرة الدولة على مراقبة الأجواء وحماية المجال الجوي، خاصة في سياق هش كالأوضاع الليبية، حيث تعددت الجهات المشغلة، وغابت الرقابة المركزية، وبرزت غرف تحكم تُدار من الخارج أو من جهات غير خاضعة للسلطة الرسمية.

وقد خلصت الدراسة إلى أن الإطار القانوني الدولي ما يزال يعاني من بطء في مواكبة التطورات التقنية للطيران المسيّر، إذ لا توجد اتفاقية دولية خاصة بتنظيمه، ويُكتفى بمواءمته ضمن القواعد العامة للقانون الدولي الإنساني، وقواعد السيادة، والمسؤولية الدولية، في حين أن التشريعات الوطنية – ومنها الحالة الليبية – لا تتضمن تنظيمًا تفصيليًا لهذا النمط من الطيران ولا للبنية التحتية المرتبطة به، خصوصًا غرف التحكم.

وفي ضوء ما تقدم، يمكن إجمال أهم النتائج فيما يلي:

1. لا يوجد حتى الآن نظام قانوني دولي شامل وملزم ينظم استخدام الطيران المسيّر، ويتم الرجوع غالبًا إلى القواعد العامة المتعلقة باستخدام القوة، ومبدأ السيادة، وقواعد القانون الدولي الإنساني.
2. يشكل غياب التشريع الوطني في ليبيا بشأن تنظيم الطيران المسيّر وغرف التحكم أحد أبرز التحديات التي تضعف من قدرة الدولة على ضبط هذا القطاع الخطير.
3. تمثل غرف التحكم والسيطرة عن بُعد نقطة فراغ تنظيمي حساسة، إذ قد تستخدم لأغراض تتعارض مع السيادة الوطنية أو تمسّ بالأمن والسلم الداخليين.
4. إن ضعف البنية المؤسسية الرقابية، وتعدد الجهات المشغلة للطيران المسيّر، يُنتج إرباكًا في القرار الأمني، ويحول دون المساءلة والمحاسبة القانونية، خصوصًا عند وقوع انتهاكات أو أضرار جانبية.
5. تبين أن حالات عديدة في الواقع الليبي، مثل قصف المهربين ومخازن الذخيرة عبر طيران مجهول المصدر، قد أفضت إلى أضرار جانبية ضد مدنيين، دون توفر طريق قضائي واضح للمساءلة أو التعويض.

وبناءً على ما سبق، يوصي الباحث بعدد من المقترحات:

1. ضرورة إصدار قانون وطني خاص بتنظيم الطيران المسيّر، يتضمن تعريفًا دقيقًا له، وشروط الترخيص، وضوابط التشغيل، والعقوبات المترتبة على المخالفات.
2. إنشاء هيئة وطنية مختصة بتنظيم استخدام الطيران المسيّر، ترتبط بمجلس الوزراء، وتضم خبراء من وزارتي الدفاع والمواصلات، وهيئة الاتصالات، والمخابرات العامة.
3. إدماج غرف التحكم ضمن منظومة الأمن السيبراني الوطني، بما يتيح مراقبة الاتصالات الرقمية، وتحديد مصادر التشغيل الفعلية.
4. تنظيم علاقات تعاونية مع الدول التي تُدار منها غرف التحكم الخارجية، من خلال اتفاقيات ثنائية تلزم بعدم استخدام أراضيها لتنفيذ عمليات مسيرة داخل ليبيا دون موافقة رسمية.

5. إدراج هذا الملف ضمن أولويات الحوار الوطني والتشريعي، وتكليف مراكز البحوث القانونية بإعداد مشروع قانون متكامل حول استخدام الطيران المسيّر في ليبيا.

المصادر والمراجع :

أولا : المراجع العربية:

1. أحمد إبراهيم، "منظومة الطائرات بدون طيار"، مجلة الطيران للجميع، العدد (6)، السنة الأولى، 2015.
2. أحمد أبو الوفا، المسؤولية الدولية للدول وللمسؤولي الأمم في الأراضي المصرية، القاهرة: دار النهضة العربية، 2003.
3. أحمد حسين التمار، "موقف الفقه واجتهادات المحاكم الجنائية الدولية من استخدام الطائرات بدون طيار"، مجلة الكوفة للحقوق، العدد (41)، 2018.
4. براء منذر كمال، "الآثار القانونية لاستخدام الروبوتات والتقنيات الحديثة في النزاعات المسلحة"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة كربلاء، العراق، العدد (28)، 2015.
5. براء منذر كمال، "الطائرات المسيّرة من منظور القانون الدولي الإنساني بدون طيار"، رسالة ماجستير، 2016.
6. الطاهر شوقي محمد مؤمن، "التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز)"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، المجلد 58، العدد 2، 2016.
7. عبد العزيز عبد الله عبد العزيز، "الطائرات بدون طيار في القانون الدولي: دراسة في المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدامها"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد 71، 2020.
8. كاظم الساعدي، الطائرات بدون طيار في القانون الدولي، بيروت: دار نشر، 2016.
9. ماجدة شاهين، "الرئيس ترامب وسياسات التدخل العسكري"، مجلة شؤون عربية، العدد (170)، صيف 2017.
10. محمد عبد الحميد عبد الفتاح، "السيادة الجوية ومجال تطبيقها في القانون الدولي"، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 63، 2007.
11. مصطفى شفيق علام، "الدرونز: الطائرات المسيّرة في صراعات القوى الإقليمية بالشرق الأوسط"، كراسات استراتيجية، العدد 291، المجلد 29، ديسمبر 2020.
12. مها بدر، "تحسين وثيقة طائرة مسيرة صغيرة ذات جناح ثابت باعتماد النظم المحتملة"، أطروحة ماجستير، المعهد العالي للعلوم التطبيقية والتكنولوجيا، سوريا، 2019.
13. نادية المختار، "دبلوماسية الأسلحة الأمريكية في منطقة الخليج العربي"، مجلة دراسات سياسية، العدد 11، بغداد، 1999.
14. ياسمين أيمن، "دور الطائرات بدون طيار في تغيير موازين القوة"، مجلة السياسة الدولية، العدد 228، أبريل 2022، المجلد 57.

ثانيا: المراجع الأجنبية :

1. Ambos, Kai. "Command Responsibility and the ICC Statute." Journal of International Criminal Justice, 2007.
2. Boothby, William H. The Law of Targeting. Oxford University Press, 2012.
3. Brownlie, Ian. Principles of Public International Law. 7th ed., Oxford University Press, 2008.
4. Cassese, Antonio. The Human Dimension of International Law. Oxford University Press, 2008.
5. Crawford, James. Brownlie's Principles of Public International Law. 9th ed., Oxford University Press, 2019.
6. Dinstein, Yoram. The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict. 3rd ed., Cambridge University Press, 2016.
7. Gunneflo, Markus. Targeted Killing: A Legal and Political History. Cambridge University Press, 2016.
8. Henckaerts, Jean-Marie. "Study on Customary International Humanitarian Law." ICRC/Cambridge University Press, 2005.
9. Oppenheim, Lassa. Oppenheim's International Law, Vol. 1, Peace. 9th ed., Longman, 1992.
10. Scelle, Georges. Manual of Public International Law. Dalloz, 1955.

ثالثاً: مصادر إلكترونية رسمية وإخبارية وتقارير دولية ووطنية :

1. وكالة فرانس برس (AFP) ، "الطيران المسيّر الليبي ينفذ ضربات ضد مواقع تهريب الوقود غرب البلاد"، Arab News، 6 يناير 2025، <https://www.arabnews.com/node/2585494/middle-east2025>.
2. قرار مجلس الوزراء بحكومة الوحدة الوطنية رقم (211) لسنة 2022 بشأن إنشاء جهاز الطيران الإلكتروني، <https://pm.gov.ly/>
3. تقرير فريق الخبراء المعني بلبيبا، مجلس الأمن، الوثيقة رقم S/2021/229، بتاريخ 8 مارس 2021، والفقرة 38.
4. Amnesty International. "Will I Be Next? Drone Strikes in Pakistan", 2013.
5. Amnesty International. "They Were Just Kids: Evidence of War Crimes during Israel's May 2021 Offensive on Gaza", 2021.
6. Human Rights Watch. "Between a Drone and Al-Qaeda: The Civilian Cost of US Targeted Killings in Yemen", 2013.
7. Human Rights Watch. "Gaza: Apparent War Crimes During May Fighting", August 2021.
8. ICRC. "International Humanitarian Law and the Challenges of Contemporary Armed Conflicts", Reports.(2021، 2015، 2011)
9. ICRC. "Occupation and Other Forms of Administration of Foreign Territory", Geneva, 2013.
10. ICRC. "Autonomous Weapon Systems: Implications of Increasing Autonomy in the Critical Functions of Weapons", 2021.
11. NYU Center for Human Rights and Global Justice. "Living Under Drones", 2012.
12. UN Human Rights Council. Report of the Special Rapporteur on Extrajudicial Executions, A/HRC/44/38, 2020.
13. UN Special Rapporteur on Counter-Terrorism. Report A/HRC/25/59, 10 March 2014.
14. United Nations Human Rights Monitoring Mission in Ukraine. Report on the Civilian Impact of Drone Strikes, February 2023.
15. Federal Aviation Administration (FAA). Part 107 Small Unmanned Aircraft Systems, U.S. Department of Transportation, 2023. <https://www.faa.gov/uas>
16. European Union Aviation Safety Agency (EASA). Drone Regulation Package, 2021. <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones-rpas>
17. Code de l'aviation civile française, Article L6232-4.
18. Luftverkehrsgesetz (LuftVG), المادة 21 – قانون الطيران المدني الألماني.

رابعاً: الاتفاقيات والمواثيق الدولية

1. Chicago Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago, 7 December 1944, Article 1.
2. Charter of the United Nations, 26 June 1945, Article 2(4).
3. Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949 (Protocol I), Article 48 and Article 51(5)(b).
4. Rome Statute of the International Criminal Court, Article 8.
5. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries, ILC Yearbook 2001, Article 8.
6. Hague Regulations, 1907, Articles 1 and 3.

خامساً: الأحكام والآراء القضائية الدولية

1. ICJ, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, ICJ Reports 1986, para. 251.
2. ICJ, Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion, 2004, paras. 78–79.
3. ICJ, Corfu Channel Case (UK v. Albania), ICJ Reports 1949, p. 35.
4. ICJ, Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia v. Serbia), Judgment, 26 February 2007, para. 401.