

التنظيم القانوني للطائرات من دون طيار (المسيّرات) في التشريعين العراقي والإيراني ودور الفقه الإسلامي دراسة مقارنة

حسن محمد علوان^١ محمد مهدي مقداي^٢

الملخص

تُعَدّ الطائرات من دون طيار (المسيّرات) من المركبات الجويّة التي تُدار، إمّا عن بُعد بواسطة أجهزة تحكم، أو من خلال أنظمة أوتوماتيكية مبرمجة، وقد تُزوّد بحمولات متنوّعة تشمل معدات، أو أسلحة قاتلة وغير قاتلة، ما يجعل استخدامها في العراق وإيران، يتراوح بين الأغراض العسكرية والحربية من جهة، والأغراض المدنية والعلمية من جهة أخرى. تختلف أشكال هذه الطائرات تبعاً لطبيعة المهام والأهداف الموكلة إليها. وقد برزت الطائرات المسيّرة كوسيلة فاعلة في النزاعات المسلّحة المعاصرة، حيث اتجهت القوى الدولية إلى التنافس على تطويرها واقتنائها، بالنظر إلى ما تمنحه من قدرة استراتيجية عالية على تغيير أنماط الحروب التقليدية وأساليبها. كما امتد نطاق استخدامها إلى مجالات بحثية وعلمية متعددة، إلا أنّها قد تترك آثاراً سلبية ملموسة على السكان المدنيين والأعيان المدنية، عند استخدامها في العمليات العسكرية أو الإرهابية، الأمر الذي يُجتمّم التمييز بين المقاتلين والمدنيين وفقاً لقواعد

١. طالب دكتوراه، قانون الخاص، كلية القانون، جامعة قم، الجمهورية الإسلامية الإيرانية.

hnassan224@gmail.com

٢. الأستاذ المشارك، قانون خاص، كلية القانون، جامعة المفيد، الجمهورية الإسلامية الإيرانية.

meghdadi@mofidu.ac.ir

القانون الدولي الإنساني. وفي هذا السياق، يُبرز الفقه الإسلامي أهميته في ضبط استخدام هذه الوسائل المستحدثة، إذ يشدّد على جملة من المبادئ التي تتقاطع مع أحكام القانون الدولي الإنساني، وفي مقدمتها تحريم الاعتداء على المدنيين والأعيان المدنية، واشتراط التناسب والضرورة في العمليات القتالية، ووجوب التمييز بين المقاتلين وغير المقاتلين. كما يحظر الفقه الإسلامي استخدام الوسائل الحربية التي تؤدي إلى إحداث أضرار غير مسوّغة أو معاناة مفرطة، وهو ما يجعل من قواعده مرجعاً أخلاقياً وتشريعياً، يمكن أن يسهم في تقنين استخدام الطائرات المسيّرة، بما يحقق التوازن بين مقتضيات الأمن ومتطلبات العدالة.

الكلمات المفتاحية: الطائرات من دون طيار، الطائرات المسيّرة، القانون الدولي الإنساني، التشريع العراقي، التشريع الإيراني، الفقه الإسلامي.

يشهد العالم المعاصر تطوراً تكنولوجياً متسارعاً انعكس بصورة واضحة على المجالات العسكرية والأمنية، حيث تسعى الدول، ولا سيما المتقدمة منها، إلى تسخير هذا التقدم في تعزيز قدراتها الدفاعية، وتطوير وسائل الردع الحديثة. وفي هذا الإطار، برزت الطائرات من دون طيار، أو ما يُعرف بالطائرات المسيّرة، بوصفها إحدى أهم أدوات التكنولوجيا المعاصرة، إذ أصبحت محل اهتمام ليس فقط لدى الدول، وإنما كذلك لدى الجماعات المسلّحة، لما توفره من مزايا استراتيجية وعملية، سواء في الاستخدامات العسكرية، أم في المجالات المدنية كالتجارة، والطب، والمسح الجغرافي، والمراقبة البيئية^١.

وقد اكتسبت الطائرات المسيّرة دوراً محورياً في موازين القوى الدولية والإقليمية؛ حيث تحولت إلى أداة فاعلة للتجسس والعمليات العسكرية واللوجستية، وأسهمت في إعادة تشكيل أنماط الصراع بين القوى المتنافسة على النفوذ والسيادة، لاسيما في المناطق الملتهبة بالنزاعات. ولم يعد امتلاك هذه التكنولوجيا يتطلب خوض مواجهات عسكرية مباشرة بين القوى الكبرى، بقدر ما أصبح رهيناً بسباق محموم نحو تصنيع «سلاح المستقبل» وتطويره، وهو الذي يمتاز بخفة وزنه وقلة تكلفه مقارنة بقيمته الاستراتيجية وتأثيره البالغ في العلاقات الدولية.

١. يلاحظ أنّ الطائرات المسيّرة ليست بالظاهرة الجديدة على الصعيد الدولي عسكرياً وتقنياً، إذ تعدّ قديمة نسبياً مع ظهورها في إنجلترا لأول مرة في العقد الثاني من القرن العشرين، واستخدامها خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية، من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وألمانيا والاتحاد السوفيتي (سابقاً)، وتوظيفها لأغراض عسكرية وتجسسية في حرب فيتنام وكوسوفو، إلا أنّ مصطلح الطائرات المسيّرة قد بات أكثر تداولاً خلال العقدين الماضيين من الألفية الثالثة بشكل خاص. نقلاً عن: مصطفى شفيق علام، الدرونز: الطائرات المسيّرة في صراعات القوى الإقليمية بالشرق الأوسط، كراسات استراتيجية، العدد ٣١٩، المجلد التاسع والعشرون - ديسمبر ٢٠٢٠ ص ١٣.

وفي السياق العراقي والإيراني، برزت الطائرات المسيّرة، بوصفها أداة مزدوجة الاستخدام، فهي تُوظّف في بعض الأحيان، لتعزيز القدرات الدفاعية والعسكرية، وفي أحيان أخرى في ميادين مدنية، ما يستدعي تنظيمًا قانونيًا دقيقاً يوازن بين مقتضيات الأمن ومتطلبات التنمية. وهنا يظهر دور الفقه الإسلامي في إرساء ضوابط لاستخدام هذه الوسائل، إذ يضع مبادئ راسخة تتلاقى مع قواعد القانون الدولي الإنساني، كتحریم الاعتداء على المدنيين والأعيان المدنية، واشتراط التمييز بين المقاتلين وغير المقاتلين، وضرورة التناسب في استخدام القوة. وبهذا، يسهم الفقه الإسلامي في بلورة إطار معياري يمكن أن يواكب المستجدات التكنولوجية، من دون الإخلال بالقيم الإنسانية والشرعية. وعلى الرغم من أنّ الطائرات المسيّرة تُعد نقلة نوعية في تاريخ العلوم الإنسانية، إلا أنّ استخدامها العدائي في النزاعات المسلحة قد أكسبها سمعة سلبية. ومع ذلك، فإنّ استثمارها في المجالات السلمية والإنمائية، يمكن أن يجعل منها أداة لبناء المجتمعات، ودعم التنمية وحماية الأمن الإنساني، بدلاً من أن تكون وسيلة للقتل والدمار.

يرى جانب من الفقه الإسلامي أنّ استخدام القوة عبر الطائرات من دون طيار، يقتضي ضرورة تقييم كل حالة على حدة، من حيث مستوى الخطر وشدة العنف الذي قد يترتب على استهداف كل هدف بشكل مستقل، وذلك لتحديد مدى مشروعية الاستخدام من عدمه. فمبدأ تنفيذ القوة يستند إلى تقدير الضرر المحتمل الناتج عن الضربة، بحيث لا يُصار إلى استعمالها إلا إذا كان الهدف يُشكّل تهديداً عسكرياً حقيقياً ومباشراً للحياة الآخرين، وهو ما يُعد معياراً جوهرياً في تطبيق قواعد إنفاذ القانون^١.

وبعد الهجمات الإرهابية، في ١١ أيلول / سبتمبر ٢٠٠١، داخل الأراضي الأمريكية، وهي أكبر عمل إرهابي، وما نتج عنها من خسائر بشرية جسيمة، ومن تغير في استراتيجيات الدول في مكافحة الإرهاب، لوحظ تصاعد في ظاهرة القتل المستهدف ضد الجماعات

١. مصطفى شفيق علام، الدرونز: الطائرات المسيّرة في صراعات القوى الإقليمية بالشرق الأوسط، المرجع السابق،

المسلحة وأعضاء التنظيمات الإرهابية، من خلال استهداف قادتهم وأفرادهم باستخدام الطائرات المسيّرة، بحسبان ذلك وسيلة لتحقيق الردع وحماية الأمن القومي.

المبحث الأول: المفاهيم الأساسية

إنّ استخدام الطائرات المسيّرة يترتب عليه مسؤوليات قانونية معقّدة، ولا سيّما عندما يتعلّق الأمر بالتسبّب في الأضرار للأفراد والممتلكات. يهدف هذا المبحث إلى توضيح المفاهيم الأساسية المتعلقة بالطائرات المسيّرة؛ وذلك من خلال تقسيمه إلى مطلبين:

المطلب الأول: مفهوم الطائرات التقليدية

أصبحت الطائرة، في ظل التطور التقني الهائل، من أبرز أدوات النقل الجوي وأكثرها فاعلية على الصعيدين الداخلي والدولي، لما تميّز به من سرعة فائقة وقدرة على تجاوز المعوّقات الجغرافية والتضاريس الطبيعية. لذا غدت وسيلة لا غنى عنها في عالم باتت فيه حركة الإنسان والبضائع تتطلب حلاً سريعاً وأمناً وفعالاً. غير أنّ استخدام الطائرات، خصوصاً في سياقها المدني، لا يخلو من تعقيدات قانونية تستوجب وضع أطر تشريعية دقيقة تنظم هذا المجال متسارع النمو^١.

في سبيل تنظيم هذا القطاع، سعت التشريعات الوطنية والدولية إلى تقديم تعريف قانوني للطائرة، يعكس خصائصها الفنية من جهة، ويستوعب تطوراتها التكنولوجية من جهة أخرى. ففي حين عرف قانون الطيران المدني العراقي، رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، الطائرة بأنها «كل آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض»، وهو تعريف مستلهم من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤، فقد أثّرت إشكاليات في مدى كفاية هذا التعريف لمواكبة التطورات التقنية، لا سيما مع ظهور مركبات جوية جديدة^٢.

١. مظهر خليل القصاب، القانون الجوي، ص ١١٤.

٢. أنظر: قانون الطيران المدني العراقي، رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، منشور في الوقائع العراقية، العدد ٢٣٧١ في

من هذا المنطلق، اقترح بعض الفقهاء اعتماد تعريف أكثر مرونة للطائرة، بوصفها «كل اختراع موجود أو قابل للاختراع، ومهيأ للارتفاع والتحليق في الفضاء»، بما يضمن شمول الابتكارات الحديثة، مثل الطائرات من دون طيار ضمن النطاق التشريعي^١.

يُعد النظام القانوني للطيران المدني الإيراني مثلاً على تفاعل القانون الوطني مع المنظومة الدولية، حيث تتداخل فيه الأطر التشريعية المحلية مع الالتزامات المعاهدية. تستند التشريعات الإيرانية إلى مصدرين رئيسيين: الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، واتفاقيات طوكيو ١٩٦٣، ولاهاي ١٩٧٠، ومونتريال ١٩٩٩؛ والتشريعات المحلية، مثل قانون الطيران المدني الإيراني، فضلاً عن القوانين الحديثة المتعلقة بالطائرات المسيرة (٢٠٢٥). ومن هذا المنطلق تشمل مجالات التنظيم الرئيسية على النحو الآتي^٢:

- تسجيل الطائرات: وفق رمز التسجيل الوطني (EP)، ووثائق رسمية تشمل شهادة الصلاحية للطيران ودليل العمليات.

- تراخيص التشغيل والسلامة الجوية: تحت إشراف الهيئة العامة للطيران المدني.

- المسؤولية القانونية للنقل الجوي: استناداً إلى اتفاقية مونتريال، مع عدّ عقود النقل الجوي عقود إذعان.

تواجه إيران تحديات كبيرة في قطاع الطيران المدني، أبرزها العقوبات الدولية التي أعاقت تجديد الأسطول الجوي، وحرمت البلاد من الحصول على الطائرات وقطع الغيار اللازمة، ما انعكس على معايير السلامة^٣.

١. أمير حسين نصرقي ملك جهان، علي حسين زاده كاشان، تحليل الحوادث والوقائع الخطيرة في الطيران المدني الإيراني من عام ١٩٧٩ إلى عام ١٩٨١ باستخدام أساليب تحليل أنماط الفشل وتأثيراتها واتخاذ القرارات متعددة السمات، ص ٤٧.

٢. حسين محمد زاده قره باغ، منصور جباري، حسين رستم زاد، دور منظمة الطيران المدني الإيرانية في الحفاظ على سلامة الطيران، مجلة أبحاث القانون العام، العدد ٦٦، ص ٨٧.

٣. أمير حسين نصرقي ملك جهان، علي حسين زاده كاشان، تحليل الحوادث والوقائع الخطيرة في الطيران المدني الإيراني، ص ٤٨.

يلاحظ أنه اتخذ المشرع الإيراني في عام ٢٠٢٥، خطوات جديدة عبر سنّ قانون لتنظيم استخدام الطائرات من دون طيار وتصنيعها، مانحاً السلطات الأمنية صلاحيات واسعة، من ضمنها: حظر التحليق فوق المناطق الحساسة، وربط الترخيص باستعلام أمني من أجهزة الاستخبارات. ورغم أنّ هذا التشريع يهدف لضبط المخاطر الأمنية، فقد حذر مختصون من آثاره السلبية على حرية الابتكار والنمو التكنولوجي^١.

يثير النظام الإيراني إشكالية قانونية جوهرية تتعلق بالتوازن بين مبدأ السيادة الجوية المطلقة، وبين الالتزامات الدولية التي تفرضها اتفاقية شيكاغو. ففي حين تسعى إيران إلى تنظيم مجالها الجوي وفق مصالحها الأمنية، تتعرض في المقابل لانتقادات لعدم الالتزام الكامل بالمعايير الدولية، ولا سيّما في ظلّ اتهامات موجهة لبعض شركاتها الجوية بدعم أنشطة عسكرية، وهو ما أدّى إلى فرض مزيد من العقوبات في عام ٢٠٢٤^٢.

أما في المجال العسكري، فقد تعامل الفقه الإسلامي مع كل وسيلة قتال جديدة، من منطلق القواعد العامة في الجهاد وأحكام الحرب. فإذا استُخدمت الطائرات التقليدية في القتال، فإنّها تخضع للضوابط الشرعية المقررة، مثل تحريم قتل غير المقاتلين، وتحريم الاعتداء على الأعيان المدنية، واشتراط التناسب في استخدام القوة. وقد رأى بعض الفقهاء المعاصرين أنّ الطائرات لا تختلف في حقيقتها عن وسائل القتال التي ظهرت في عصور سابقة، كالمجانيق والمدافع، التي أجاز الفقهاء استخدامها ما دامت ملتزمة بالضوابط الشرعية^٣.

وبشكل عام، فإنّ الفقه الإسلامي لا يجرّم التكنولوجيا بحد ذاتها، بل يجرّم الاستخدام السيئ لها الذي يتعارض مع مبادئ الدين، كحفظ النفس، والعقل، والمال^٤.

١. المصدر نفسه، ص ٨٨.

٢. المصدر نفسه.

٣. ياسر عبدالرحمن حسن أبو هولي، أحكام حوادث الطائرات في الفقه الإسلامي، ص ٥٦.

٤. الفاييز، فاييز عبد الكريم محمد، الأحكام المتعلقة بالطيران وآثاره، الأحكام الشرعية في الفقه الإسلامي، ص ٧٨٨.

المطلب الثاني: مفهوم الطائرات المسيّرة (الدرونز) في القانونين العراقي والإيراني

تُعدّ الطائرات غير المأهولة، المعروفة اصطلاحاً بـ«الدرونز»، من أبرز الوسائل الجوّية الحديثة التي تُدار عن بُعد، من دون الحاجة إلى طيار بشري على متنها، إذ تُطلق ويُتحكم بها من خلال أنظمة إلكترونية، غالباً ما تعتمد على الذكاء الاصطناعي والتقنيات اللاسلكية. وتتميّز هذه الطائرات بقدرتها على العمل ضمن بيئات جويّة معقّدة، تختلف عن ظروف النقل الجوي التقليدي، ما يمنحها أهمية خاصة في الاستخدامين العسكري والمدني على حد سواء^١.

مفهوم الطائرات المسيّرة (Drones) لغويّاً يُشير إلى مركبة جويّة قادرة على التحرك ذاتياً أو بتوجيه. ويأتي هذا المعنى متوافقاً مع الاستخدام الاصطلاحي الحديث الذي يشمل كل آلة أو مركبة يتم التحكم بها عن بُعد. ومن الجدير بالذكر أنّ هذا المفهوم قد توسع ليشمل الأبعاد التقنية التي تمكّنها من الطيران، من دون طاقم بشري على متنها، سواء كان التحكم بها مباشراً أم عبر برامج مُعدّة مسبقاً^٢.

في ما يتعلق بالتشريعات الوطنية، نجد أنّ بعض المشرّعين لم يضعوا مفهوماً محدداً للطائرات المسيّرة، بل اکتفوا بالارتكاز على القواعد العامة. وعلى سبيل المثال، لم يعمل المشرّع العراقي على تنظيم هذا الموضوع بشكل مباشر، واكتفى بالرجوع إلى القواعد القانونية الواردة في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدّل، حيث حدّدت المادة (١)، الفقرة (٦)، مفهوماً عاماً لـ«الطائرة» بأنها: «أيّ آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض». ويُستنتج من هذا النص أنّ الطائرات المسيّرة تُعد من قبيل «الأشياء المنقولة»، وتندرج ضمن المركبات الجويّة التي تخضع لأحكام هذا القانون.

١. أحمد إبراهيم، منظومة الطائرات من دون طيار، مجلة الطيران للجميع، العدد ٦ نوفمبر ٢٠١٥، ص ٤٤.

٢. أمير حسين نصرتي ملك جهان، علي حسين زاده كاشان، تحليل الحوادث والوقائع الخطيرة في الطيران المدني،

أما في القانون الإيراني، فقد تناول المشرع الطائرات المسيّرة ضمن سياق القوانين المرتبطة بالأمن القومي ومكافحة الإرهاب، معتبراً أنّ أيّ نشاط يتعلّق بها لأغراض عسكرية أو تجسسية أو إرهابية يُشكل تهديداً للأمن العام. ووفقاً للتشريعات الإيرانية، تُعرّف الطائرات المسيّرة بأنها: «أيّ جهاز طائر بلا طيار بشري ويتم التحكم به عن بُعد، سواء للأغراض المدنية أم العسكرية». وقد شدد القانون الإيراني، خصوصاً في المادة ٣، القسم (ب) من خطة تشديد عقوبة جواسيس الكيان الصهيوني وعملائه، على أنّ «تصنيع أو تجميع أو تخزين أو نقل أو تشغيل الطائرات المسيّرة، لأغراض عسكرية أو تجسسية أو إرهابية يُعد من قبيل الإفساد في الأرض» ويُعاقب عليه بالإعدام. وهذا يعكس مقاربة أمنية صارمة، تختلف عن النهج العراقي الذي يضعها ضمن الإطار العام لقوانين الطيران المدني من دون نصوص تفصيلية خاصة.

وكذلك تُعرف الطائرات المسيّرة تقنياً بأنها مركبات جويّة غير مأهولة (UAV)، وتتميز بأنها تحوي أنظمة تقنية معقدة يتحكم بها الذكاء الاصطناعي، الذي يُعد من الركائز الأساسية لهذه الصناعة. وتعمل هذه الأنظمة، تحت إشراف طيار أرضي، على تجنب التصادم، وتزوّد الطائرة بأجهزة استشعار متطورة، مثل الكاميرات والأشعة تحت الحمراء والرادار، ما يمكنها من أداء مهامها بدقة عالية.^٢

ومن الجوانب الجوهرية في تشغيل الطائرات المسيّرة، هو طبيعة التحكم بها، حيث إنّها لا توجه نفسها بالكامل بل قد تحتاج إلى تدخل بشري، ويتحمل الطيار الأرضي مسؤولية قيادتها، ويُعد هو المسؤول عن أيّ أضرار قد تنجم عن استخدامها. كما تُزوّد هذه الطائرات بأنظمة تفادي التصادم، مثل TCAS، الذي يعمل على تجنّب الحوادث بشكل آلي، وهو ما يؤكد أنّ التحكم بها يمزج بين الأتمتة والتدخل البشري.^٣

١. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ص ٣٦-٣٧.

2. Dave Sloggett, Drone war, fare: The Development of unmanned Aerial conflict, Pen and Sword Aviation, Barnsley, 2014.

3. Patricia Buirette, le droit international humanit aire Edition la decouverte, Paris, 1996.

يرى الباحث أنّه من خلال المقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني، لوحظ أنّ القانون العراقي بحاجة ماسّة إلى تطوير تشريعي يُخصّص تنظيمًا مستقلاً للطائرات من دون طيار، على غرار التجربة الإيرانية التي ميّزت بين الطائرات المدنية والعسكرية، من خلال التعريف والمضمون. ويُسْتَحْسَنُ أن يتضمّن هذا التنظيم العراقي المستقبلي أحكامًا تتعلق بالتسجيل، والتراخيص، والاستخدامات المسموح بها، والتزامات مشغلي الطائرات، لا سيما في ظل الانتشار المتسارع لهذا النوع من التكنولوجيا، وتأثيراته الأمنية والاقتصادية والاجتماعية.

المبحث الثاني: التنظيم القانوني والمسؤولية عن أضرار الطائرات المسيّرة دراسة مقارنة بين العراق وإيران والفقه الإسلامي

يشهد العالم في الآونة الأخيرة تطوراً ملحوظاً في استخدام الطائرات المسيّرة، التي تحوّلت من أدوات استكشافية إلى وسائل ذات تأثير عسكري ومدني كبير، ما أثار العديد من القضايا القانونية والتنظيمية في مسؤولية الأضرار الناجمة عنها. وتزداد أهمية هذه القضايا في منطقة الشرق الأوسط، حيث تشكل الطائرات المسيّرة عنصراً محورياً في النزاعات والتوترات، لا سيما في العراق وإيران، اللتين تشتركان في تحديات تنظيمية وقانونية تتعلق بتنظيم استخدام هذه الطائرات وتحميل المسؤولية عن الأضرار التي قد تنتج عنها. تهدف هذه الدراسة إلى تقديم مقارنة تحليلية بين النظامين القانونيين العراقي والإيراني في تنظيم الطائرات المسيّرة، مع التركيز على الإطار القانوني للمسؤولية المدنية والجنائية عن الأضرار التي تلحق بالأفراد والممتلكات، في سياق بيئة إقليمية معقدة تتداخل فيها الاعتبارات الأمنية والسياسية والقانونية. من خلال هذا البحث، نسعى إلى تسليط الضوء على التحديات التشريعية والتنفيذية التي تواجه كلا البلدين، بالإضافة إلى استعراض التجارب والممارسات القانونية المعمول بها، بما يسهم في فهم أعمق لكيفية التعامل مع هذه التكنولوجيا الحديثة وتأثيراتها متعددة الأبعاد^١.

١. هشام بشير، الطائرات من دون طيار في القانون الدولي، جريد الخليج، السنة ٢٠١٤، ص ٢٠.

وبناءً على ذلك سنقسم البحث الى مطلبين: الأول التنظيم القانوني للطائرات المسيّرة في القانونين العراقي والإيراني والفقهاء الاسلامي؛ والثاني المسؤولية عن أضرار الطائرات من دون طيار.

المطلب الأول: التنظيم القانوني للطائرات المسيّرة في القانونين العراقي والإيراني

يمثل تنظيم الطائرات المسيّرة، أو ما يعرف بالدرونز، موضوعاً معقداً تتداخل فيه الأبعاد القانونية والفنية والأمنية، الأمر الذي يجعل من الضروري وضع إطار تشريعي واضح ومتخصص يراعي خصوصية هذه الوسائط الجوية الحديثة. ففي العراق، يخضع تنظيم الطائرات المسيّرة حالياً لأحكام قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، وهو قانون وُضع قبل ظهور هذه التقنية وانتشارها، ما يفسر افتقاره إلى أحكام تفصيلية تتناولها بشكل مباشر. وينص القانون على أنه لا يجوز تشغيل أي طائرة تطير من دون طيار في أجواء الدولة إلا بعد الحصول على تصريح من سلطة الطيران المدني، وبموافقة الجهات الأمنية المختصة. إلا أنّ هذه القاعدة جاءت بصيغة عامة، من دون تحديد لأنواع الطائرات المسيّرة، أو وضع معايير تقنية دقيقة، أو وضع آليات واضحة للتسجيل والترخيص والتأمين، الأمر الذي جعل التطبيق العملي يعتمد بدرجة كبيرة على التعليقات الإدارية والتقديرية الأمنية التي قد تختلف من حالة إلى أخرى. ونتيجة لذلك، تتسم عملية تنظيم استخدام الطائرات المسيّرة في العراق بطابع أمني وإجرائي، حيث تتدخل الأجهزة الأمنية والاستخبارية في جميع مراحل منح التصاريح أو رفضها، ولا سيما في المناطق التي تشهد حساسية أمنية عالية. أما من حيث المسؤولية عن الأضرار، فما زالت القواعد العامة للمسؤولية المدنية في القانون المدني هي المرجع، من دون وجود نصوص خاصة تنظم هذه المسؤولية، أو تفرض التأمين الإلزامي^١.

١. رعد محمد مطر، التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الطائرات دون طيار - دراسة مقارنة (أطروحة دكتوراه، جامعة تكريت)، ٢٠٢٣، ص ١١٢.

أما في إيران، فقد تبنت الدولة نهجاً أكثر تنظيماً وتفصيلاً، إذ أصدرت منظمة الطيران المدني الإيرانية، منذ عام ٢٠١٩، تعليمات فنية وتشغيلية، مثل التوجيهات المعروفة بـ CAD-٩٠٠٢ و CAD-٩٠٦٠، التي تضمنت تعريفات دقيقة للطائرات الموجهة عن بعد، وتصنيفاتها بحسب الأغراض والاستخدامات، بالإضافة إلى اشتراطات التسجيل الإجمالي، والحصول على تراخيص تشغيل، وإصدار شهادات كفاءة للمشغلين، وتحديد قيود تتعلق بارتفاعات التحليق، والمناطق المحظور دخولها، فضلاً عن حظر بعض الاستخدامات التي تمس الأمن القومي أو النظام العام. وإلى جانب هذه التعليمات، أعدت الحكومة الإيرانية مشروع قانون شامل لتنظيم الطائرات المسيّرة المدنية، أقر البرلمان الإيراني جزءاً كبيراً من مواده في سنة ١٤٠٢ ويتضمن هذا القانون أحكاماً تتعلق بتسجيل جميع الطائرات المدنية، وإصدار سندات ملكية لها، ومنح الرخص، وتقييد استيراد بعض الأنواع، وفرض عقوبات جنائية وإدارية على المخالفين، مع منح السلطات الأمنية صلاحيات واسعة في مصادرة الأجهزة وضبطها عند استخدامها بطرق غير مشروعة. ويتميز النظام الإيراني بدمج الإطار الفني للطيران المدني مع إجراءات الأمن والدفاع، إذ تشارك وزارات وأجهزة أمنية وعسكرية في جميع مراحل تنظيم هذا القطاع^١.

ومن خلال المقارنة بين القانونين العراقي والإيراني، يرى الباحث أن إيران سبقت العراق في إرساء إطار قانوني وإداري متكامل للطائرات المسيّرة، يجمع بين التنظيم الفني والتشريعي والأمني، بينما لا يزال العراق يعتمد على نصوص عامة في قانون قديم وإجراءات متفرقة يغلب عليها الطابع الأمني. ثم، فإن هناك حاجة ملحة في العراق لوضع تشريع خاص بالطائرات المسيّرة، يتضمن تعريفات وتصنيفات دقيقة، ونظاماً شاملاً للتسجيل والترخيص، وأحكاماً واضحة للمسؤولية المدنية والتأمين الإلزامي، مع وضع قواعد تنظم التعاون بين سلطة الطيران المدني والأجهزة الأمنية، بما يحقق التوازن بين

١. سيد هادي محمودي، مرضية قلندري، تنظيم الطائرات المدنية بدون طيار في إطار القانون الدولي: الرحلة بين

الاختصاص القضائي الوطني والدولي، مجلة تحقيقات حقوقي، دورة ٢٥، ١٤٠١، ص ١١.

متطلّبات الأمن القومي وحق الأفراد والمؤسسات في الاستفادة من هذه التكنولوجيا في مجالاتها المشروعة.

أمّا التنظيم الفقهي للطائرات المسيّرة في الشريعة الإسلامية، فيقوم على قاعدة جلب المصالح ودرء المفاسد. فكل استخدام يحقق منفعة مشروعة من دون تعدٍ أو ضرر فهو جائز، وكل استعمال يؤدي إلى الإفساد أو انتهاك الحقوق، أو العدوان على الأنفس، فهو محرم. ويبقى على الجهات التشريعية في الدول الإسلامية أن تستلهم هذه الأصول لبناء أطر قانونية معاصرة تضبط هذا المجال المتطور، في ضوء الشريعة ومقاصدها^١.

وإنّ القاعدة الفقهية تقول: «لا ضرر ولا ضرار»، فإذا كان استخدام الطائرة المسيّرة يسبّب أضراراً للآخرين، فلا يجوز استخدامها. أما إذا كان استخدامها لا يسبّب أيّ ضرر، فلا بأس بذلك. ويجب الالتزام بالحدود الشرعية عند استخدام الطائرات المسيّرة، فمثلاً لا يجوز استخدامها للتجسس على الآخرين، أو لانتهاك حرمة منازلهم.

المطلب الثاني: المسؤولية عن أضرار الطائرات من دون طيار في القانونين العراقي والإيراني والفقه الإسلامي

أ. من منظور القانون

تُعدّ الطائرات من دون طيار أو ما يُعرف بالدرونز، من الوسائل التكنولوجية الحديثة التي أحدثت نقلة نوعية في مجالات الطيران، فهي طائرات صغيرة الحجم تُشغّل وتُدار عن بُعد من قبل مشغّل أو طيار افتراضي (Opérateur / Télépilote)، من دون أن يكون على متنها أيّ شخص. وقد أسفر استخدامها الواسع خلال السنوات الأخيرة، عن بروز إشكاليات قانونية متعددة، ولا سيّما في ظل غياب تنظيم قانوني شامل لها في العديد من الدول. ومن أبرز تلك الإشكاليات ما يتعلق بسلامة الملاحة الجوية، إذ قد يؤدي تحليق هذه

١. عبد الله بن بيه، سد الذرائع وتطبيقاته في مجال المعاملات، ص ٣٤-٣٦.

الطائرات في مسارات قريبة من المطارات إلى تعطيل حركة الطيران. ويُستشهد في هذا السياق، بحادثة تعطيل مطار دبي لمدة ٥٥ دقيقة نتيجة إقحام إحدى الطائرات المسيّرة في مسار الملاحة الجوّية، فضلاً عن شكاوى متكررة من طياري الطائرات التجارية من المخاطر الناجمة عن تزايد حالات التقاطع مع هذه الطائرات، والتي بلغت ٢٤١ حالة بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٥، اضطر الطيارون في ٢٨٪ منها إلى المناورة لتجنب الاصطدام^١.

كما يُضاف إلى ذلك ما تثيره الطائرات المسيّرة من انتهاكات محتملة للحق في الخصوصية، من خلال التقاط الصور والفيديوهات من دون إذن. وفي هذا الإطار، يثار التساؤل عن الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن هذه الأفعال. في العراق، نظم المشرّع المسؤولية المدنية، في القانون المدني رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١، حيث نصت المادة (٢٠٤) على أنّ «كل تعدٍ يسبّب ضرراً للغير يُلزم فاعله بالتعويض». ويُعد هذا النص أساس المسؤولية التقصيرية، القائمة على الخطأ والضرر والعلاقة السببية. وتكتسب هذه الأحكام أهمية خاصة في ظل الاستخدام المتزايد للطائرات المسيّرة في مجالات عسكرية وتجارية ومدنية، وما قد يترتب عليها من أضرار ماديّة أو معنوية، تشمل الأشخاص والأموال والحقوق المعنوية، كحرمة الحياة الخاصة. غير أنّ المشرّع العراقي لم يُفرد حتى الآن نصاً خاصاً تعالج المسؤولية المدنية الناشئة عن هذه الطائرات، ما يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني. فإذا كانت هناك علاقة تعاقدية بين المتضرر والمشغل، خضعت المسؤولية للأحكام العقدية الواردة في المادة (١٩٦) من القانون المدني التي وسعت نطاق التعويض ليشمل الخسائر الفعلية والأرباح الفائتة^٢. أما في إيران، فإنّ الفقه والقانون لم يخرجوا عن الإطار نفسه، إذ عدّ الفقهاء المسؤولية المدنية التزاماً بالتعويض يرتبط بوجود علاقة بين المتضرر، باعتباره دائناً، وبين المتسبب بالضرر، باعتباره مديناً. واستُخدم مصطلح «الضمان» كمقابل لمفهوم المسؤولية، ليشمل

١. ناصر لعبي فزع، المسؤولية المدنية في القانون المدني العراقي - دراسة مقارنة، ص ١٧.

٢. السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام، ج ٧، ص ٥.

أبعادًا مالية وجنائية على حد سواء. وقد أوضح فقهاء بارزون، مثل الدكتور ناصر كاتوزيان، أن نطاق المسؤولية المدنية لا يقتصر على الأضرار المادية فحسب، بل يمتد ليشمل الأضرار المعنوية، كالمساس بالسمعة أو الحياة الخاصة. كما ميّز الفقه الإيراني بين المسؤولية العقدية التي تنشأ عن إخلال بالتزام تعاقدي محدد، والمسؤولية التقصيرية التي تقوم عند انتهاك واجب عام يفرضه القانون على الجميع بعدم الإضرار بالغير^١.

وفي ضوء ما تقدم، يرى الباحث أن القانونين العراقي والإيراني يفتقران إلى تشريع خاص ومستقل يعالج بصورة شاملة المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار التي قد تُسببها الطائرات المسيّرة. ومن هنا تبرز الحاجة إلى تدخل تشريعي يواكب التطورات التقنية، ويضع معايير دقيقة لتحديد المسؤولية وأطرافها وآليات التعويض. كما أن استلزام مبادئ الفقه الإسلامي يُمكن أن يشكّل ركيزة أساسية في هذا الإطار، إذ يقرر قاعدة «لا ضرر ولا ضرار»، ويشدّد على تعويض الضرر المادي والمعنوي، ويحظر الاعتداء على حقوق الأفراد وحرمايتهم. وبذلك يرى الباحث أنه يمكن للفقه الإسلامي أن يُسهم في بناء إطار قانوني متكامل، يحقق التوازن بين الاستفادة من مزايا الطائرات المسيّرة، وحماية الحقوق الأساسية للأفراد والمجتمع.

ب. من منظور الفقه الإسلامي

أما التكييف الفقهي للهجمات بالطائرات المسيّرة في الفقه الإسلامي، يقوم على فهم طبيعة الفعل وأطرافه، ثم إسقاط القواعد الشرعية العامة عليه. فالدرّونز ليست سوى وسيلة جديدة للقتال أو التنفيذ العسكري، لكنها تثير مسألة دقيقة تتعلق بمن يتحمل المسؤولية الشرعية عن نتائجها، خصوصاً أنّ من يوجّهها قد يكون بعيداً آلاف الكيلومترات عن موقع الهدف^٢.

١. فهيبي، المرافعات المدنية دراسة مقارنة بين قانون الإيراني والعراقي، ص ١٨-١٩.

٢. النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية متوفر على الرابط الإلكتروني:

<https://www.icc-cpi.int/NR/rdonlyres/ADD16852-AEE9-4757-ABE7>

CDC7CF02886/283503/Rome StatutEng1.pdf

في هذا السياق، يتلاقى الفقه الإسلامي مع القانون الدولي الجنائي، من حيث تحميل المسؤولية للمخططين والمنفذين معًا. فكما يرى الفقيه «بوثبي» أن المادة ٥٧/١-٢، من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف، تُحمّل من يخطط للهجوم المسؤولية نفسها التي تقع على من ينفذ، فإنّ الفقه الإسلامي بدوره لا يكتفي بمحاسبة الفاعل المباشر فقط، بل يوسّع دائرة التكليف، لتشمل كل من أمر أو ساعد أو تسبب في العدوان، استنادًا إلى قاعدة «المباشر والمتسبب في الحكم سواء إذا تساويا في التأثير»^١.

فالقائد الذي يأمر بتنفيذ هجوم بطائرة مسيّرة، يعلم أنّ الهدف مدني، أو أنّ الأضرار الجانبية ستكون جسيمة، يُعدّ أثمًا ومسؤولًا شرعًا، حتى لو لم يضغط بنفسه زرّ الإطلاق. وهذا مندرج تحت القاعدة الشرعية القائلة: إنّ «الوسائل لها أحكام المقاصد»^٢، وإنّ «من أعان على معصية فهو شريك فيها»^٣. وعلى الجانب الآخر، إذا استخدمت الطائرات المسيّرة، وفق ضوابط مشروعة في دفاع مشروع، أو في عمليات دقيقة، تراعي التمييز بين المقاتلين والمدنيين، فلا حرج في ذلك، لأنّ الإسلام لا يمنع استخدام الوسائل الحديثة ما دامت تخضع لقيمه ومبادئه الأخلاقية.

ومن منظور المقاصد، فإنّ الشريعة تُلزم القادة والمخططين، في أيّ عمل قتالي بأن يتخذوا كل الاحتياطات الممكنة لحماية الأرواح البريئة، تطبيقًا لمقصد حفظ النفس الذي هو من الضروريات الخمس. فالإهمال في جمع المعلومات، أو اتخاذ التدابير التي تمنع وقوع الضرر يدخل في باب التقصير المؤثم شرعًا. كما أنّ التهاون في التمييز بين المقاتل وغير المقاتل هو من التعدي الذي نهى عنه الإسلام في القتال، لقوله تعالى: «وقاتلوا في سبيل الله الذين يقاتلونكم ولا تعتدوا إنّ الله لا يحب المعتدين» (البقرة: ١٩٠).

وبناءً على ذلك، فإنّ التكييف الفقهي للهجمات بالطائرات المسيّرة، يقرر أنّ الفعل

1. Boothby, W. The Law of Targeting. Oxford University Press, 2012

٢. محمد بن صالح الشاوي، التحفة المكية في توضيح أهم القواعد الفقهية، ص ١٦١.

٣. ابن بطال، شرح صحيح البخاري، ج ٦، ص ٢١٧.

يأخذ حكم مشروعية الغاية والوسيلة معاً؛ فإن كانت الغاية دفاعاً مشروعاً، والوسيلة منضبطة بضوابط الشرع، جاز استخدامها، وإن كانت الغاية عدواناً، أو الوسيلة تجاوزاً لحدود الضرر والتمييز، فهي محرمة. والمسؤولية لا تقتصر على المنفذ الآلي أو التقني، بل تمتد إلى من خطّط وأصدر الأوامر وسهّل التنفيذ، لأنّهم جميعاً شركاء في الفعل، من حيث السبب والنتيجة^١.

وبذلك، كما يرى الباحث، يظهر أنّ الشريعة الإسلامية، رغم أنّها لم تعرف الطائرات المسيّرة في زمن التنزيل، قد وضعت أصولاً عامة تكفي لتنظيم هذا النوع من القتال الحديث، وتضمن بقاء الإنسان مسؤولاً عن قراراته، مهما تطورت الوسائل التقنية التي يستخدمها.

أما المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار التي قد تسببها الطائرات المسيّرة، حسب رأي الفقه الإسلامي، فتندرج تحت القواعد العامة للضمانات. ويرى المذهب الحنفي أنّ من يباشر بارتكاب الفعل الضارّ بضمانه، حتى لو لم يتعمّد ذلك. وهذا يعني في مسألتنا هذه، أنّ عامل الطائرة الذي يصيب أحداً، فإن اكتفي بأعماله المباشرة لإلزامه بالتعويض، ولو كان الخطأ غير مقصود. أما «المتسبّب» (مثل من أعطى أو صمّم السبب فأدّى إلى وقوع الضرر) فلا يضمن في الحنفي، إلا إذا توافرت لديه شروط التعدي أو التعمد. فإذا التقى المباشر بالمتسبّب في الإلتلاف، يقدّم الضرر على الشخص المباشر بحسب القاعدة الحنفية القائلة: «إذا اجتمع المباشر والمتسبّب أضيف الحكم إلى المباشر». على سبيل المثال، إذا حفر شخص بئراً في الطريق ثم دفع شخص آخر إنساناً فيه، فإنّ الضمان يقع على «الدافع» المباشر، ولا يلزم الحافر، إن لم يكن متعمّداً نزول الضحية. وفي قضايا الوفاة بفعل الطائرة (قتل خطأ أو عمد)، تقسم المسؤولية: فالنفس المقتولة لها دية ترفعها عاقلة الفاعل، وأموال المتضرّرين ترفع من مال المتعدّي؛ بعبارة أخرى، دية القتل تدفعها عاقلة القاتل وضمان

١. البريكي، حسن بن سالم بن حسن، أحكام الطائرة في الفقه الإسلامي (دراسة في الشريعة الإسلامية والقانون)،

أموال المتضرر على المتسبب نفسه^١.

لكن يختلف المذهب المالكي في اشتراط أسباب الضرر قبل الاعتداد بالضامن. فالمسؤولية في المذهب المالكي، رهن بتحقق التعدي أو التفريط، بمعنى أن ضرر الطائفة يجب أن يكون ناشئاً عن فعل فعلي أو إهمال فعلي يُعدّ ممنوعاً شرعاً. لذلك يشترط المالكية وجود تسبب مباشر وظاهر في وقوع التلف، فإذا تخلفت العلاقة السببية انتفت العلة التي تُبنى عليها المسؤولية^٢. وبهذا، فإن المشغل أو مالك الطائفة، في المذهب المالكي، لا يضمن التعويض إلا إذا كان قد تجاوز حدود حفظ السلامة. فعلى سبيل المثال، إن ترك مَنْ يُشغَل الدرون توجيهاً أو صيانة مناسبة، وألحق الضرر بالغير بعلمه أو إهماله، يُعدّ تفريطاً يوجب الضمان^٣.

إذا لم توجد نية عدوانية أو إهمال واضح (التعدي أو التفريط)، فقد تُحلى مسؤوليتهما. وبمعنى آخر: اشتراك المتسبب مع المباشر في الضمان، مشروط بأن تكون المباشرة مبنية على السبب وناشئة عنه، بحيث لو تخلّفت السببية زالت علة الإلتلاف.

يلاحظ أنه يتفق الشافعي في مبادئه مع الحنفية في كثير من قواعد المسؤولية التقصيرية. فإذا تسبب مشغل الطائفة عمداً أو خطأ في إصابة شخص أو إلتلاف مال، يضمن التعويض كضمان الحنفية. وبعبارة أخرى، على حد تعبير الحنفية والشافعية، يضمن المتسبب مع المباشر إذا كان للسبب تأثير يعمل بانفراده في الإلتلاف؛ أي أنّ كلاً من المشغل (المباشر) والمتسبب (من أمره أو أهمله) يرفعان التعويض إذا كان للمتسبب دور مؤثر مستقل في

١. البغدادي الحنفي، مجمع الضمانات، ص ١٤٦ - ١٥٤، ١٦١، ١٦٥؛ ابن قاضي سوانة، جامع الفصولين، ج ٢، ص ١١٣ و ١٢٤. ومابعدهما؛ ابن نجيم، الأشباه والنظائر، ج ٢، ص ٩٩؛ الحصكفي، الدر المختار، ج ٥، ص ٣٧٥ - ٣٧٧.

٢. الزيلعي الحنفي، تبيين الحقائق، ج ٦، ص ١٥٠؛ ابن عابدين، رد المحتار، ج ٥، ص ٤٢٨؛ ابن نجيم، الأشباه والنظائر، ج ٢، ص ٧٨؛ ابن رجب، القواعد، ج ٥، ص ٢٨٥.

٣. الحصكفي، الدر المختار، ج ٥، ص ٤٢٨؛ تكملة فتح القدير، ج ٨، ص ٣٥٨؛ الزيلعي الحنفي، تبيين الحقائق، ج ٦، ص ١٥١؛ السرخسي، المبسوط، ج ٢، ص ٢٧ وما بعدها، الكاساني، بدائع الصنائع، ج ٧، ص ٢٨٠؛ الغنيمي الدمشقي، اللباب في شرح الكتاب، ج ٣، ص ١٦٤.

الحادث. كما أنّ المباشر ضامن وإن لم يتعمّد، فإذا اصطدمت الطائرة برجل أو دار، بشكل أدى إلى إصابة شخص، فإنّ الشخص الذي باشر القيادة يُلزم بالتعويض. ويقرّ الشافعية مبدأ «لا ضامن في الريح والأرض» في ما لو لم يُثبِت إهمال أو عمد. وبذلك يشبهون الحنفية في اعتماد التعدي والتفريط كقاعدة لضمان التعويض^١.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المذهب الحنبلي يتّصف بالتشديد على السببية وكشف النيات، لكنه يوافق المالكية في شرط السببية. فكما في المالكية، لا ضمان للحادث العظيم إلا إذا تبين تجاوز الحيطة (التعدي أو التفريط)، وحينها يُحمّل المشغل التعويض. في حالات التوافق مع حادث مباشر ومتسبّب، يشترط الحنابلة (مع المالكية) أن يكون الحادث ناشئاً مباشرة عن سلوك الطرفين المشترك، فإن فاتت العلاقة المادية سقط المسؤول غير المباشر. أما إذا ترافق المباشر بمتسبّب وأمكن إثبات تساوي أثرهما، فهما ضامنان بالاشتراك^٢. وبالنتيجة مشغل الطائرة ضامن إذا كانت قيادته هي السبب الواضح في الضرر، ومتسبّب الطائرة (كمالك أو مبرمج) يضمن فقط إذا أتهم بالإهمال أو التحريض الصريح.

في الفقه الإمامي أيضاً، تطرح قواعد مماثلة للحنفية. فقد ذُكر أن «المباشر ضامن وإن لم يتعمّد»، و«المتسبّب لا يضمن إلا مع العمد»؛ أي إنّ مباشر الضرر (مشغل الدرون في هذه المسألة) يُلزم بالتعويض حتى ولو كان الخطأ غير مقصود، بينما لا يتحمل المتسبّب (المالك أو المشغل الآخر) إلا إذا صدر منه فعل محرّم مقصود أدى إلى الضرر. وإذا اجتمع المباشر والمتسبّب يضمن كلّ منهما وفق إسهامه كلّ في الحادث، شريطة أن يكون لكلّ منهما تأثير مستقلّ مسبّب للضرر^٣. وعند وقوع وفاة بسبب الدرون، تطبّق قواعد القصاص والديات المقررة في الفقه الإمامي على نحو مشابه للمذاهب الأخرى.

١. الحصكفي، الدر المختار، ج ٥، ص ٤٣٠؛ الكاساني، بدائع الصنائع، ج ٧، ص ٢٧٥؛ السرخسي، المبسوط، ج ٢، ص ٢٦؛ ابن قاضي سبأونة، جامع الفصولين، ج ٢، ص ١١٥؛ البغدادي الحنفي، مجمع الضمانات، ص ١٥٣.
٢. الزُّحيلي، الفقه الإسلامي وأدلّته، ج ٧، ص ٥٧٨٧.
٣. موسوي بجنوردي، قواعد فقهيه، ج ١، ص ١٤، و ج ٢، ص ٢٦٣؛ آل كاشف الغطاء، تحرير المجلة، ج ١، ص ٨٩.

يرى الباحث أنه نستطيع مقارنة هذه الأحكام الفقهية مع المسؤولية المدنية الحديثة؛ فقواعد الضمان تشبه مبدأ المسؤولية عن الأضرار في القانون، وقواعد التعدي والتفريط تجسّد فكرة الإخلال بالواجب العام أو الشخصي. مثلاً، الضمان على المباشر رغم عدم التعمّد في الحنفية والإمامية، يشابه في القانون الحديث، مسؤولية مبنية على الخطر المحقق (**liability strict**)، بينما شرط التعمّد أو الخطأ للمتسبّب هو أدنى شبيهه بمسؤولية التقصير (**negligence**) أو التسبّب. وبذلك تسهم قواعد الفقه الإسلامي في تفسير أطر المسؤولية المدنية المعاصرة، متقاطعة مع مبادئ القانون في التعويض عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطائرات من دون طيار.

النتيجة

في ضوء ما تم عرضه وتحليله في هذه الدراسة، يتضح أنّ التنظيم القانوني للطائرات من دون طيار (المسيّرة) في التشريعين العراقي والإيراني، ودور الفقه الإسلامي في ذلك، يمثل قضية معقّدة ومحورية في ظل التطور التكنولوجي المتسارع. فقد أظهرت الدراسة وجود تباين في مقاربة كلا التشريعين لهذه المسألة، ما يؤدّي إلى استنتاجات يمكن تلخيصها على النحو الآتي:

١. يعاني القانون العراقي من قصور تشريعي في مجال تنظيم الطائرات المسيّرة، حيث لا توجد نصوص قانونية مستقلة ومتخصّصة تعالج استخداماتها المدنية والعسكرية، وتكتفي القوانين الحالية بالاعتماد على قواعد عامة قديمة لا تتناسب مع خصوصية هذه التكنولوجيا.

٢. على النقيض من العراق، تبنت إيران نهجاً أكثر تنظيمياً وتفصيلاً من خلال إصدار تعليمات فنية وتشغيلية، بالإضافة إلى قوانين حديثة، إلا أنّ هذه المقاربة تتسم بطابع أمني صارم يغلب على الجانبين التنظيمي والفني، ما قد يحد من الاستفادة الكاملة من هذه التكنولوجيا في المجالات السلمية.

٣. إنّ مبادئ الفقه الإسلامي، ولا سيّما قاعدة «لا ضرر ولا ضرار» وتحريم الاعتداء على المدنيين، تنسجم وتتكامل مع قواعد القانون الدولي الإنساني، في تنظيم استخدام وسائل القتال الحديثة، ما يجعل من الفقه الإسلامي مرجعاً أخلاقياً وتشريعياً يمكن الاستفادة منه، في صياغة الأطر القانونية.

٤. يواجه العراق وإيران تحديات في تحديد المسؤولية القانونية عن الأضرار الناجمة عن الطائرات المسيّرة، ففي ظل غياب نصوص خاصة، يُلجأ إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية، مما قد لا يوفر حماية كافية للأفراد والممتلكات المتضرّرة.

المصادر

* القرآن الكريم

أولاً: المصادر والمراجع التراثية والفقهية

١. ابن بطلال، أبو الحسن علي بن خلف بن عبد الملك، شرح صحيح البخاري، تحقيق: أبو تميم ياسر بن إبراهيم، دار النشر مكتبة الرشد، الرياض، الطبعة الثانية، ١٤٢٣ هـ / ٢٠٠٣ م.
٢. ابن رجب الحنبلي، عبد الرحمن بن أحمد، القواعد، المطبعة الكبرى الأميرية، بولاق-القاهرة، الطبعة الأولى، ١٣١٤ هـ.
٣. ابن زادة أفندي، شمس الدين أحمد بن قودر، نتائج الأفكار في كشف الرموز والأسرار (تكملة فتح القدير)، مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي، مصر، الطبعة الأولى، ١٣٨٩ هـ / ١٩٧٠ م.
٤. ابن عبد النجيم، زين الدين بن إبراهيم، الأشباه والنظائر، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٤١٩ هـ / ١٩٩٩ م.
٥. ابن قاضي سمان، بدر الدين محمود إسماعيل، جامع الفصولين، الطبعة الحجرية، بلا ناشر، دون تاريخ.
٦. ابن منظور، محمد بن مكرم، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٤١٤ هـ.
٧. أبو محمد غانم بن محمد البغدادي الحنفي، مجمع الضمانات، دار الكتاب الإسلامي، دون تاريخ.
٨. أبو نصر إسماعيل بن حماد الجوهري الفارابي، الصحاح: تاج اللغة وصحاح العربية، دار العلم للملايين، بيروت، الطبعة الرابعة، ١٤٠٧ هـ / ١٩٨٧ م.
٩. آل كاشف الغطاء، محمد حسين، تحرير المجلة، النجف الأشرف، المكتبة المرتضوية، ١٣٥٩ هـ.

١٠. الجرجاني، علي بن محمد، التعريفات، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م.
١١. الحصكفي، محمد بن علي الحنفي، الدر المختار، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٤٢٣هـ / ٢٠٠٢م.
١٢. الحنفي الزيلعي، عثمان بن علي، تبيين الحقائق، المطبعة الكبرى الأميرية - بولاق، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٣١٤هـ.
١٣. السرخسي، شمس الدين، المبسوط، مطبعة السعادة - مصر، صورتها دار المعرفة، بيروت، دون تاريخ.
١٤. السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني: نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧م.
١٥. الغنيمي الدمشقي، عبد الغني، اللباب في شرح الكتاب، تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، تصوير المكتبة العلمية، بيروت، دون تاريخ.
١٦. فهيمي، عزيز الله، المرافعات المدنية دراسة مقارنة بين قانون الإيراني والعراقي، منشورات جامعة قم، ١٤٠٣هـ. ش.
١٧. الفيومي، أحمد بن محمد، المصباح المنير، المكتبة العلمية - بيروت، دون تاريخ.
١٨. الكاساني، علاء الدين، بدائع الصنائع، مطبعة شركة المطبوعات العلمية و مطبعة الجمالية، مصر، دون تاريخ.
١٩. محمد بن صالح الشاوي، التحفة المكية في توضيح أهم القواعد الفقهية، نشر أوقاف الشيخ محمد بن صالح الشاوي، الطبعة الأولى، ١٤٤٣هـ / ٢٠٢٢م.
٢٠. محمد رواس قلعجي وحامد صادق قنبي، معجم لغة الفقهاء، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، ١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م.
٢١. المناوي، محمد بن عبد الرؤوف، التوقيف على مهمات التعاريف، عالم الكتب، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م.

٢٢. موسوي بجنوردی، سید محمد، قواعد فقهیه، مؤسسه عروج، طهران، الطبعة الثالثة، ١٤٠١ هـ.

٢٣. وهبة بن مصطفى الزحيلي، الفقه الإسلامي وأدلته، دار الفكر، دمشق، الطبعة الرابعة، دون تاريخ.

ثانياً: المصادر والمراجع المعاصرة (الفقه والقانون)

أ) فقه الطيران والدرونز

٢٤. إبراهيم، أحمد، منظومة الطائرات من دون طيار، مجلة الطيران للجميع، العدد ٦، نوفمبر ٢٠١٥.

٢٥. أبو هولي، ياسر عبد الرحمن حسن، أحكام حوادث الطائرات في الفقه الإسلامي، الجامعة الإسلامية، غزة، ٢٠١٢.

٢٦. البريكي، حسن بن سالم بن حسن، أحكام الطائرة في الفقه الإسلامي (دراسة في الشريعة الإسلامية والقانون)، دار الشام الإسلامية، ٢٠٠٦ م.

٢٧. بشير، هشام، الطائرات من دون طيار في القانون الدولي، جريدة الخليج، ٢٠١٤ م.

٢٨. علام، مصطفى شفيق، الدرونز: الطائرات المسيّرة في صراعات القوى الإقليمية بالشرق الأوسط، كراسات استراتيجية، العدد ٣١٩، المجلد ٢٩، ديسمبر ٢٠٢٠ م.

٢٩. الفايز، فايز عبد الكريم محمد، الأحكام المتعلقة بالطيران وآثاره، الأحكام الشرعية في الفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، ٢٠٠٨ م.

٣٠. القرافي، أبو العباس شهاب الدين أحمد بن إدريس بن عبد الرحمن المالكي، عالم الكتب، دون الطبعة، دون تاريخ.

ب) القانون الجوي والمسؤولية

٣١. جاسم، فاروق إبراهيم، القانون الجوي، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٧ م.

٣٢. فزع، ناصر لعبي، المسؤولية المدنية في القانون المدني العراقي: دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان، ٢٠٠٩ م.

٣٣. القصاب، مظهر خليل، القانون الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان، الطبعة الأولى، ٢٠٠٥ م.

ثالثاً: الدراسات الحديثة (باللغة الفارسية)

٣٤. محمد زاده قره باغ، حسين؛ جباري، منصور؛ رستمزاد، حسين، «نقش سازمان هواپيمايي كشوري ايران در حفظ ايمني هوانوردي [دور منظمة الطيران المدني الإيرانية في الحفاظ على سلامة الطيران]»، مجلة پژوهش حقوق عمومي [أبحاث القانون العام] العدد ٢٦، ١٣٩٩ هـ ش، كلية الحقوق، جامعة آزاد الإسلامية، طهران مركزي، ص ٨٧-٨٨.

٣٥. محمودي، سيد هادي؛ ومرضيه قلندري، «قاعده مند پهپادهای غير نظامي در چارچوب حقوق بين الملل [تنظيم الطائرات المسيّرة المدنية في سياق القانون الدولي؛ التطور بين الاختصاص الوطني والاختصاص الدولي]»، مجلة تحقيقات حقوقي، دورة ٢٥، ١٤٠١ هـ ش.

٣٦. نصرتي ملك جهان، أمير حسين؛ وعلي حسينزاده كاشان؛ وأستادي، بختيار، «تحليل حوادث و وقايح خطير در هوانوردي كشوري ايران [تحليل الحوادث والوقائع الخطيرة في الطيران المدني الإيراني] [١٩٧٩-١٩٨١] با روش FMEA»، مجلة مهندسي هوانوردي، السنة ٢٥، العدد ١، ١٤٠٢ هـ ش.

رابعاً: الرسائل والأطاريح

٣٧. رعد محمد مطر، التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الطائرات دون طيار - دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، جامعة تكريت، ٢٠٢٣ م.

خامساً: المصادر الأجنبية

38. Boothby, W, *The Law of Targeting*, Oxford University Press, 2012.
39. Buirette, Patricia, *Le droit international humanitaire*, Éditions La Découverte, Paris, 1996.
40. Sloggett, Dave, *Drone Warfare: The Development of Unmanned Aerial Conflict*, Pen and Sword Aviation, Barnsley, 2014.

٩٥

المذبح الفقهية
من مطاوعة أهال البيت

التنظيم القانوني للطائرات من دون طائر (المستورات) ...

سادساً: المواقع الإلكترونية

٤١. النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية، متاح عبر الرابط الإلكتروني (آخر زيارة في تاريخ الاستخدام):

<https://www.icc-cpi.int/NR/rdonlyres/ADD16852-AEE9-4757-ABE7-CDC7CF02886/283503/RomeStatutEng1.pdf>