

الموسوعة العالمية في القانون الدولي الجوي  
الطائرات المُسيّرة المسلحة في الفضاء الجوي  
المدني

فراغ قانوني دولي يهدد الأمن الجوي العالمي

تأليف

دكتور محمد كمال عرف الرخاوي

الصفحة 1

شهد العقود الماضية تطوراً تكنولوجياً غير مسبوق في مجال الطيران غير المأهول

أدى إلى انتشار واسع للطائرات المُسيّرة في الاستخدامات المدنية والعسكرية على حد سواء

غير أن هذا التطور سبق الإطار التشريعي الدولي المنظم له بسنوات طويلة

ما خلق فراغاً قانونياً خطيراً في مواجهة استخدام هذه الوسائل في الفضاء الجوي المدني

**خاصة حين تكون مسلحة أو قابلة للتسليح أو  
تستخدم لأغراض عدائية**

**وإذا كانت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 قد وضعت  
لأسس العامة لسيادة الدول على فضاءها الجوي**

**فإنها لم تتضمن أي نص صريح بشأن الطائرات غير  
المأهولة**

**كما أن تعديلاتها اللاحقة ووثائق المنظمة الدولية  
للطيران المدني ظلت في مستوى التوصيات**

**دون أن تفرض التزامات ملزمة تتعلق بالسلامة أو  
المسؤولية أو الحظر في حالات معينة**

**وفي غياب اتفاقية دولية خاصة تنظم الطائرات  
المسيّرة المسلحة**

**بات من الممكن لأي طرف غير حكومي أو حتى لدولة  
غير راغبة في التعاون**

**استخدام هذه الوسائل دون خشية من مساءلة  
جنائية دولية فعالة**

**مما يعرض حركة الطيران المدني لتهديدات مباشرة  
وغير مسبوقة**

ويكتسي هذا الموضوع أهميته من كونه لا يتعلّق  
بدولة واحدة أو منطقة جغرافية محددة

بل يمس أمن الفضاء الجوي المشترك لجميع الدول  
الاعضاء في المجتمع الدولي

ويستدعي إعادة النظر في النظام القانوني الجوي  
الحالي

ليس فقط لسد الثغرات القائمة

بل لبناء نظام استباقي قادر على مواكبة التطور  
التكنولوجي دون المساس بمبادئ السيادة أو  
السلامة الإنسانية

ومن هذا المنطلق يأتي هذا الفصل ليحلل الفراغ  
التشريعي الدولي الحالي

ويعرض المخاطر الناشئة عن غياب الضوابط الملزمة

الصفحة 2

ويقترح أساساً قانونية عالمية محتملة لتنظيم  
استخدام الطائرات المسيرة المسلحة

في ضوء مبادئ القانون الدولي العام والقانون الدولي  
الجوي والقانون الجنائي الدولي

ولا يوجد في النظام القانوني الجوي الدولي تعريف ملزم للطائرة المُسيّرة

إلا أن المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO عرّفتها في وثائقها التوجيهية

بأنها وسيلة جوية يمكن تشغيلها بدون طيار على متنها

سواء كانت تحت تحكم مباشر أو شبه ذاتي أو كامل الاستقلالية

ويشير هذا التعريف إشكالاً جوهرياً

اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 تتحدث باستمرار عن الطائرة والطيار ورخصة الطيران

وكل هذه المفاهيم تفترض وجود إنسان على متن الوسيلة الجوية

مما يجعل تطبيق الاتفاقية على الطائرات غير المأهولة أمراً مجتهداً وليس واضحاً

ومن ثم فإن تصنيف الطائرة المُسيّرة كطائرة مدنية أو وسيلة عسكرية

لا يخضع لقاعدة دولية موحدة

بل يعود إلى تقدير الدولة التي تُشغّلها أو التي تمر فوق إقليمها

وهو ما يفتح الباب أمام تضارب المصالح وتضارب التصنيفات

كما أن غياب الطيار على متن الطائرة

يطرح سؤالاً جوهرياً حول من يتحمل المسؤولية عند وقوع حادث

هل هو المشغل الأرضي أم الجهة المالكة أم الشركة المصنعة

وحتى الآن لا توجد آلية دولية لتوزيع هذه المسؤولية بشكل عادل وواضح

الصفحة 3

فضلاً عن ذلك فإن الطائرة المُسيّرة قد تحقق في أكثر من فضاء جوي خلال مهمة واحدة

مما يعقّد مسألة الخضوع للقوانين الوطنية

ويكشف عن الحاجة الملحة إلى نظام قانوني جوي عابر للحدود

يأخذ بعين الاعتبار طبيعة هذه الوسيلة غير التقليدية

لم تتناول أي من الاتفاقيات الدولية الأساسية في  
الطيران المدني

مسألة تسليح الطائرات غير المأهولة

فاتفاقية طوكيو 1963 تركز على الجرائم المرتكبة على  
متن الطائرة

واتفاقية لاهاي 1970 تجرّم اختطاف الطائرات

واتفاقية مونتريال 1971 تجرّم أعمال العنف ضد  
الطيران المدني

لكن جميعها تفترض أن الفاعل إنسان موجود داخل  
الطائرة أو يسيطر عليها مباشرة

أما اتفاقية بكين 2010 فقد وسّعت نطاق التجريم

لتشمل استخدام الطائرة كسلاح أو تهديد باستخدام  
مواد خطيرة

إلا أنها لم تشر صراحة إلى الطائرات المُسيّرة

ولا إلى إمكانية استخدامها من بعد آلاف الكيلومترات  
دون وجود بشري في موقع التنفيذ

ومن جهة أخرى فإن المنظمة الدولية للطيران المدني  
ICAO

أصدرت عدة توصيات بشأن الطائرات غير المأهولة  
مثل دليل UAS لسنة 2011 وتحديثاته اللاحقة  
لكن هذه الوثائق تبقى غير ملزمة قانوناً

#### الصفحة 4

ولا تمنح الدول حق المطالبة بالتعويض أو المساءلة  
عند خرقها

وقد حاول بعض المشرعين الوطنيين سد هذه الفجوة  
عبر سن قوانين محلية تحظر الطيران غير المصرح به  
أو تفرض قيوداً على الوزن والارتفاع  
لكن هذه الجهدود تبقى مجزأة ولا تشكل درعاً قانونياً عالمياً

والأهم من ذلك أن لا شيء في النظام الحالي يمنع  
دولة أو جماعة

من تركيب سلاح على طائرة مُسيّرة صغيرة  
وارسالها لاستهداف طائرة مدنية أو مطار أو منشأة  
حيوية

دون أن تخضع لأي عقوبة دولية مسبقة أو رادعة  
عندما تُستخدم طائرة مُسيّرة مسلحة لاستهداف  
طائرة مدنية

فإن الفعل قد يرقى إلى مستوى جريمة ضد الإنسانية  
إذا توافر القصد العام في استهداف السكان المدنيين  
وكان جزءاً من هجوم واسع أو منهجي  
كما أن الهجوم قد يُصنّف كعمل إرهابي دولي  
خاصة إذا كان الهدف زعزعة الاستقرار أو إثارة الرعب  
بين المسافرين

وقد تُطبّق في هذه الحالة اتفاقية بكين 2010  
التي تجرّم استخدام وسائل الطيران لأغراض إرهابية

بيد أن المحكمة الجنائية الدولية لا تملك الاختصاص  
التلقيائي

في مثل هذه القضايا  
إلا إذا أحال مجلس الأمن الحالة إليها  
أو كانت الدولة المعنية طرفاً في نظام روما الأساسي  
وهو أمر نادر في النزاعات المتعلقة بالطائرات  
المسيّرة  
أما مسؤولية الدولة فتخضع لمبدأ التقصير الدولي  
الذي يتطلب إثبات أن الدولة سمحت أو شجّعت أو  
فشلـت في منع الهجوم  
وهو إثبات صعب في ظل غياب أدلة رقمية مؤكدة  
وخاصة إذا تم تشغيل الطائرة من منطقة نراع أو إقليم  
غير خاضع للسيطرة  
ومن جهة ثالثة فإن تحديد الجاني الفعلي يظل لغزاً  
قانونياً

فهل يُحاسب المهندس الذي صمم الخوارزمية  
أم المشغل الذي ضغط على الزر

أم القائد الذي أصدر الأمر  
أم الدولة التي مولت المشروع  
النظام الجنائي الدولي الحالي لا يقدم إجابة واضحة  
من أبرز الصعوبات في مواجهة جرائم الطائرات  
المسيّرة

## الصفحة 6

غياب نظام تعريف آلي إلزامي على جميع الطائرات غير المأهولة

فبينما تُزوّد الطائرات المدنية التقليدية بنظام Transponder

الذي يبيّث هوية الطائرة وموقعها باستمرار  
فإن معظم الطائرات المُسيّرة الصغيرة لا تخضع لهذا الشرط

وحتى عندما توجد بيانات GPS أو سجلات طيران  
فإنها غالباً ما تكون مشفرة أو قابلة للتعديل

مما يجعل من الصعب تتبع مصدر الهجوم بعد وقوعه  
كما أن الأدلة الرقمية الناتجة عن الطائرة أو محطة  
التحكم

لا تتمتع بنفس القوة الإثباتية كالشهادة البصرية أو  
الأدلة المادية

و خاصة في المحافل الجنائية الدولية التي تشدد في  
قبول الأدلة الإلكترونية

فضلاً عن ذلك فإن الشركات المصنعة الكبرى  
غالباً ما ترفض التعاون مع التحقيقات

بحجة حماية الملكية الفكرية أو السرية التجارية  
مما يعمّق من أزمة الشفافية والمساءلة

وأخيراً فإن الذكاء الاصطناعي المتزايد في تشغيل  
هذه الطائرات

يفتح باباً جديداً من الإشكالات  
فإذا قررت الطائرة من تلقاء نفسها تغيير هدفها أو  
استخدام سلاحها

فمن يكون المسؤول  
النظام القانوني الحالي لا يعترف بالمسؤولية الجنائية  
للآلية  
لكنه أيضاً لا يوفر إطاراً لمحاسبة البشر الذين أطلقوا  
العنان لها  
حاولت عدة هيئات دولية سد الفراغ التشريعي  
من أبرزها المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO  
التي أطلقت استراتيجية عالمية للطائرات غير المأهولة  
سنة 2013  
وتم تحديثها في 2022  
وتدعو الدول إلى وضع لوائح وطنية متوافقة  
لكنها لا تفرض أي التزام قانوني  
كما اعتمد الاتحاد الأوروبي سنة 2020  
تصنيفاً موحداً للطائرات المُسيّرة  
مع متطلبات صارمة للتسجيل والتأمين والتدريب

إلا أن هذا النظام ينطبق فقط داخل الفضاء الجوي الأوروبي

ولا يمتد إلى الطائرات القادمة من خارجه

أما مجلس الأمن الدولي

فقد أصدر قرارات محددة تتعلق باستخدام الطائرات  
المسيّرة

في سياقات جغرافية معينة مثل ليبيا وسوريا واليمن

لكنها تبقى قرارات ظرفية

ولا تخلق قاعدة قانونية عامة ملزمة لجميع الدول

الصفحة 8

كما أن مبادرات التعاون الإقليمي

مثل تلك الصادرة عن الآسيان أو الاتحاد الإفريقي

ما زالت في مراحلها الأولية

ولا تتضمن آليات إنفاذ أو عقوبات

وبالتالي فإن كل هذه الجهد  
رغم أهميتها التقنية  
تفتقر إلى الطابع الملزم والشمولي  
ولا تشكل بديلاً عن معايدة دولية موحدة  
لسد الفراغ القانوني الخطير في هذا المجال  
يجب اعتماد بروتوكول دولي ملزم  
يُلحق باتفاقية شيكاغو لسنة 1944  
ويخصص بالكامل للطائرات غير المأهولة المسلحة  
ويتضمن هذا البروتوكول ما يلي  
أولاً حظر شامل لاستخدام أي طائرة مُسيّرة  
مسلحة  
في الفضاء الجوي المدني أو بالقرب من المسارات  
المدنية  
ثانياً إلزام جميع الدول بتسجيل كل طائرة مُسيّرة  
يزن أكثر من 250 غراماً في سجل وطني مرتبط بنظام  
عالمي

ثالثاً تزويد كل طائرة بنظام تعريف آلي لا يمكن تعطيله

## الصفحة 9

يرسل بياناته تلقائياً إلى السلطات الجوية المعنية

كما يجب إنشاء وحدة دولية مستقلة

تحت إشراف ICAO

تتولى مراقبة حركة الطائرات غير المأهولة عبر الحدود

وتتدخل فوراً عند اكتشاف أي نشاط مشبوه

ومن الضروري أيضاً تجريم صريح على المستوى الدولي

لكل هجوم يستهدف طائرة مدنية أو مطاراً

باستخدام طائرة مُسيّرة مسلحة

مع اعتباره جريمة ضد الأمن الجوي العالمي

تخضع للاختصاص القضائي العالمي

وأخيراً يجب تفعيل التعاون القضائي الدولي

في جمع الأدلة الرقمية  
وتبادل المعلومات الفنية  
وتسلیم المشتبه بهم  
بغض النظر عن جنسیتهم أو مكان ارتكاب الفعل  
إن الأمان الجوي ليس ترفاً تقنياً  
بل حق إنساني جماعي لا يتجزأ  
ولا يمكن أن يُترك لمبادرات طوعية أو تفسيرات  
متناقضة

الصفحة 10  
العالم يحتاج اليوم إلى نظام قانوني جوي عصري  
يحمي السماء كما يحمي الأرض  
ويضمن أن التقدم التكنولوجي لا يتحول إلى سلاح ضد  
الإنسانية  
إن التهديدات الناشئة عن الطائرات المُسيّرة  
المسلحة

لا تميز بين الدول الغنية والفقيرة  
ولا بين الشمال والجنوب  
بل تستهدف البنية التحتية الجوية المشتركة للبشرية  
جماعاء

ومن هنا فإن الحل لا يمكن أن يكون قطرياً  
بل يجب أن يكون عالمياً وشاملاً وملزماً  
ويجب أن ينطلق من مبدأ أن الفضاء الجوي  
هو مساحة مشتركة للسلام والتنقل الآمن  
وليس ساحة للاختبارات العسكرية أو الانتقامات غير  
المحسوبة

والفراغ القانوني الحالي  
ليس مجرد ثغرة فنية  
بل خطر استراتيجي يهدد مستقبل الطيران المدني  
بأكمله

وإذا لم يتحرك المجتمع الدولي بجدية

فإن الحوادث المستقبلية لن تكون استثناءً

بل ستكون قاعدة

الصفحة 11

ومن هذا المنطلق فإن الدعوة ليست فقط إلى تعديل  
القوانين

بل إلى إعادة تصور العلاقة بين التكنولوجيا والقانون

فالقانون لا يجب أن يلاحق التكنولوجيا

بل أن يسبقها ويوجهها

وذلك لا يتم عبر البيانات الصحفية أو الاجتماعات غير  
الملزمة

بل عبر معاهدات ملزمة تُوقّع وترصد وتنفذ

مع آليات رقابة وإنفاذ واضحة

ويدون ذلك فإن كل طائرة مُسيّرة تحلق في السماء

ستكون قنبلة موقوتة

قد تنفجر في وجه الإنسانية بأكملها

وأخيراً فإن هذا الفصل  
يأتي كمساهمة أكاديمية عملية  
في دعوة عالمية ملحة  
لبناء نظام قانوني جوي جديد  
يواكب القرن الحادي والعشرين  
ويحمي الحق في الحياة والتنقل الآمن  
لكل إنسان على وجه الأرض  
بغض النظر عن جنسيته أو دينه أو عرقه

الصفحة 12

وقد تم إعداده بمنهجية مقارنة نقدية  
معتمداً على المصادر القانونية الدولية الأساسية  
ووثيقة المنظمة الدولية للطيران المدني  
وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة

ودون أي انحياز أو تحيّز  
وهو موجّه إلى صانعي القرار  
والباحثين  
والقضاة  
والمحامين  
والمنظمات الدولية  
والجامعات  
كمرجع عملي وعلمي  
يمكن البناء عليه في المستقبل  
لوضع أسس قانونية جديدة  
تحفظ للسماء قدسيتها  
كفضاء للسلام والتعاون  
وليس للحرب والدمار  
وقد تعمّد المؤلف تجنّب ذكر أي نظام قانوني وطني

حافظاً على الطابع العالمي للموضوع  
والتزاماً بمبدأ الحياد المطلق  
الذي يجب أن يميز العمل القانوني الدولي

الصفحة 13

وقد رُوعي في الصياغة  
الوضوح  
والدقة  
والاختصار دون إخلال  
والابتعاد عن المصطلحات الغامضة  
أو العبارات الانفعالية  
أو الأحكام المطلقة  
وكل حكم وارد في هذا الفصل  
يستند إلى تحليل قانوني موضوعي  
أو إلى واقعة دولية موثقة

أو إلى فراغ تشريعي مثبت  
وقد تم تجنب أي تقييم سياسي  
أو إشارة إلى دين أو مذهب  
أو تفضيل لدولة على أخرى  
وذلك التزاماً بروح القانون الدولي  
القائم على المساواة  
والسيادة  
والاحترام المتبادل  
ومن هنا فإن هذا الفصل  
ليس وثيقة اتهام  
بل دعوة للتفكير  
والإصلاح  
والبناء  
وهو يعكس إيمان المؤلف

بأن القانون

حتى في عصر الذكاء الاصطناعي

يبقى الدرع الوحيد

الصفحة 14

الذي يحمي الإنسان من نفسه

ومن تجاوزاته

ومن غطرسته التكنولوجية

وأنه لا يمكن أن نترك السماء

للفوضى

كما لا يمكن أن نترك الأرض لها

وأنه إذا كان الإنسان قد استطاع أن يطير

فإن عليه أن يتعلّم كيف يطير بأمان

ويحق

وبمسؤولية

وأنه لا حرية بدون ضوابط

ولا تقدم بدون أخلاق

ولا تكنولوجيا بدون قانون

ومن هذا المنطلق

فإن التحدي الأكبر اليوم

ليس في صنع طائرة مُسيّرة

بل في صنع نظام قانوني يحكمها

ويضمن أنها لن تُستخدم ضد من صنعواها

أو ضد من يعيش تحت سمائتها

وأنه إذا فشلنا في ذلك

فإننا نكون قد فشلنا في حماية مستقبل الطيران

ومستقبل الإنسانية ذاتها

وقد حان الوقت

لأن يدرك الجميع  
أن الفضاء الجوي

## الصفحة 15

هو ملك للبشرية جماء  
وليس ساحة للاختبارات الفردية  
أو الحسابات العسكرية الضيقة  
وأنه يجب أن يُدار بروح التعاون  
لا بمنطق القوة  
وأنه لا يمكن أن نقبل  
أن تُهدد حياة مئات الركاب  
بسبب طائرة صغيرة  
لا يتجاوز وزنها بضعة كيلوغرامات  
وأنه إذا كنا نطالب بحماية البيئة  
أو حقوق الإنسان

أو الأمان الغذائي

فإننا يجب أن نطالب أيضاً

بأمان السماء

كجزء لا يتجزأ من الأمن البشري الشامل

وأنه لا أمن حقيقي

بدون أمن جوي

وأنه لا سلام حقيقي

بدون سلام في الفضاء الجوي

ومن هنا فإن هذا الفصل

يُعدّ صرخة وعي

ودعوة للعقل

وللمسؤولية

للعمل الجماعي

قبل أن يفوت الأوان  
وقد تم إعداده  
بكل دقة  
وأخلاص  
وحب للعلم  
وللوطن الإنساني  
وليس لأي غرض شخصي  
أو سياسي  
أو تجاري  
وهو مساهمة متواضعة  
في مشروع أكبر  
هو مشروع حماية الإنسان  
من خلال القانون

ومن خلال العقل  
ومن خلال التعاون  
وقد رُوعي فيه  
أن يكون عملياً  
قابلًا للتطبيق  
قابلًا للقياس  
وأن يقدّم حلولاً  
وليس فقط تشخيصاً للمشكلة  
وأن يفتح أبواب النقاش  
وليس أن يغلقها  
وأن يحترم التنوّع  
دون أن يفرّط في المبادئ  
وأن يوازن بين الحرية  
والمسؤولية

وبين الابتكار  
والضمانات

الصفحة 17  
وأنه إذا كان المستقبل  
سيكون جوّياً  
فإن علينا أن نبني له قوانينه اليوم  
وليس غداً  
بعد وقوع الكارثة  
وأنه لا يمكن أن ننتظر  
أن تُسقط طائرة مدنية  
لنصحو من غفلتنا  
بل يجب أن نتحرك الآن  
لمنع وقوعها  
وأنه لا قيمة للتكنولوجيا

إذا لم تكن في خدمة الإنسان  
وليس في تدميره  
وأنه لا قيمة للحرية  
إذا لم تكن مقرونة بالمسؤولية  
وأنه لا قيمة للسيادة  
إذا لم تكن مقرونة بالتعاون  
ومن هنا فإن هذا الفصل  
يُعد دعوة مفتوحة  
لجميع الدول  
لجميع المنظمات  
لجميع الباحثين  
للمشاركة في بناء هذا النظام القانوني الجديد  
الذي لا غنى عنه  
سلامة الطيران

ولسلامة العالم

الصفحة 18

وقد ختم المؤلف هذا العمل

بكل ثقة

بأن القانون

سيبقى دائماً

أقوى من السلاح

وأن العقل

سيبقى دائماً

أقوى من الفوضى

وأن التعاون

سيبقى دائماً

أقوى من الانعزال

وأنه إذا اجتمعنا

بصدق

وبنية صادقة

فإننا سنستطيع

أن نحمي السماء

كما نحمي الأرض

وأن نجعل من الطيران

مصدر أمان

وليس مصدر رعب

وأن نجعل من التكنولوجيا

وسيلة للبناء

وليس للتدمير

وأن نجعل من المستقبل

أكثر إشراقاً

وأكثر أماناً<sup>١</sup>

لأجيالنا القادمة

وأنه لا مستقبل

بدون قانون

ولا قانون

بدون إرادة جماعية

الصفحة 19

وقد أخلص المؤلف في عمله هذا

للمبادئ القانونية العليا

وللقيم الإنسانية المشتركة

وللعلم

وللعقل

وللحقيقة

ولم يبتغ سوى وجه الله

ثم خدمة الإنسانية  
من خلال الكلمة القانونية  
الرصينة  
المحايدة  
الواضحة  
وقد كرس جهده  
ليكون هذا الفصل  
مرجعاً عالمياً  
يرتذى به  
في الدقة  
والحياد  
والعمق  
والواقعية  
وقد رفض أن يدخل في أي مزايدات

أو خطابات استعراضية

أو اتهامات غير مبنية على أدلة

وقد التزم الصمت

حيث لا علم لديه

وتحدث

حيث يوجد دليل

وحلّل

حيث يوجد فراغ

واقترح

حيث يوجد أمل

الصفحة 20

خاتمة المؤلف

دكتور محمد كمال عرف الرخاوي

يناير 2026

تنويه

هذا العمل محمي بحقوق الملكية الفكرية

لا يجوز نسخه أو طباعته أو نشره أو توزيعه بأي شكل  
من الأشكال

دون إذن خططي صريح من المؤلف

الصفحة 21

الخاتمة

لقد أتمّ هذا الفصل دراسته للفراغ التشريعي الدولي  
المتعلق بالطائرات المسيّرة المسلحة

من منطلق أكاديمي صرف

ويمنهجية قانونية مقارنة نقدية

دون أي انحياز أو تحيز

وقد استعرض الإشكالات التقنية والقانونية الجنائية

الناشرة

واقتراح حلولاً عمليّة قابلة للتطبيق على المستوى العالمي

وهو يُعدّ دعوة مفتوحة إلى المجتمع الدولي  
لبناء نظام قانوني جوي عصري  
يحمي الأمن الجوي كحق إنساني جماعي  
لا يقل أهمية عن الأمن الغذائي أو الصحي أو البيئي

وقد تم إعداد هذا العمل

بكل دقة واحتراف

التزاماً برسالة العلم والقانون  
وخدمةً للسلامة الجوية العالمية

دكتور محمد كمال عرف الرخاوي

القاهرة - يناير 2026

## الفهرس

### مقدمة عامة

أولاً - الطبيعة القانونية للطائرات المُسيّرة في  
النظام الجوي الدولي

- تعريف الطائرة المُسيّرة وفق المعايير الدولية

- غياب التعريف الملزם في اتفاقية شيكاغو

- إشكالية غياب الطيار على متن الطائرة

- التحديات الناشئة عن الطيران العابر للحدود

ثانياً - الفراغ التشريعي الدولي في مواجهة التسلیح  
والتعدي

- صمت الاتفاقيات الأساسية (طوكيو، لاهاي،  
مونتريال)

- محدودية اتفاقية بكين 2010

- طبيعة التوصيات الصادرة عن ICAO
- غياب الحظر الدولي على تسليح الطائرات غير المأهولة

ثالثاً - استخدام الطائرات المُسيّرة المسلحة ضد أهداف مدنية: الإطار الجنائي الدولي

- إمكانية التكيف كجريمة ضد الإنسانية
- العلاقة مع جرائم الإرهاب الدولي
- اختصاص المحكمة الجنائية الدولية
- مسؤولية الدولة والفرد في سلسلة اتخاذ القرار

رابعاً - التحديات التقنية والقانونية في إثبات الجريمة وتحديد الجاني

- غياب نظام تعريف آلي إلزامي
- مشكلة الأدلة الرقمية في المحافل الجنائية
- رفض الشركات التعاون بحجة السرية التجارية
- إشكالية المسؤولية عند استخدام الذكاء

- خامساً - مبادرات دولية حالية وتقدير فعاليتها
- استراتيجية ICAO للطائرات غير المأهولة
- النظام الأوروبي الموحد
- قرارات مجلس الأمن في سياقات محددة
- محدودية الجهد الإقليمية

- سادساً - مقترنات لبناء نظام قانوني جوي دولي جديد
- اعتماد بروتوكول ملزם ملحق باتفاقية شيكاغو ICAO
- إنشاء وحدة مراقبة دولية تحت إشراف ICAO
- تجريم الهجمات على الطيران المدني عبر طائرات مسيّرة
- تفعيل التعاون القضائي الدولي في المجال الرقمي

خاتمة المؤلف

## الصفحة 23

### المراجع الدولية

اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي

شيكاغو 7 ديسمبر 1944

اتفاقية طوكيو بشأن الجرائم والأفعال المرتكبة على  
متن الطائرات

طوكيو 14 سبتمبر 1963

اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على  
الطائرات

lahai 16 ديسمبر 1970

اتفاقية مونتريال لقمع الأفعال غير المشروعة ضد  
سلامة الطيران المدني

مونتريال 23 سبتمبر 1971

اتفاقية بكين لقمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة  
 بالطيران المدني الدولي

بكين 10 سبتمبر 2010

وثيقة المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO

دليل الطائرات غير المأهولة UAS Doc 10019

الطبعة الأولى 2011

وثيقة المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO

الاستراتيجية العالمية للطائرات غير المأهولة

2022

قرارات مجلس الأمن الدولي

رقم 2578 بشأن ليبيا

2021

قرارات مجلس الأمن الدولي

رقم 2632 بشأن اليمن

2022

نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية

روما 17 يوليو 1998

تقرير الأمين العام للأمم المتحدة

الأمن الجوي في عصر الطائرات المُسيّرة

أغسطس 2023

الاتحاد الأوروبي

اللائحة التنفيذية لتصنيف الطائرات المُسيّرة

EU) 2019/947)

منظمة الطيران المدني الدولي ICAO

Unmanned Aircraft Systems

الصفحة 24

تنويه نهائي

يحظر نهائيا النسخ او الطبع او النشر او التوزيع الا باذن  
المؤلف

ويُعدّ جزءاً من الموسوعة العالمية في القانون  
الدولي الجوي،

وهو محمي بحقوق الملكية الفكرية.

لا يجوز نسخه أو طباعته أو نشره أو توزيعه أو ترجمته

بأي شكل أو وسيلة كانت

دون إذن خططي صريح من المؤلف.

...

----

