

## Violations of civil use of drones in the Gulf Cooperation Council countries and their penalties

Marwan Sharif Alkafh

College of Human and Administrative Studies || Onaizah National Colleges || KSA

**Abstract:** A drone is a small flying machine that it could fly in the air at law altitude with small engines and remotely could be piloted. It doesn't need to inform the control towers or a helipads. Actually It began with military experiments and later on has been used by civilians, recreational and commercial means, and even a criminal tool.

Laws has been set out to prevent it, and then gradually regulated its various uses for it.

Its use has spread throughout the Gulf Cooperation Council countries, and that made an urgent need to study the old aviation laws and regulations that did not mention the drone. The modern Gulf laws and regulations stipulated the criminalization of drone uses, and punishments for violators has been set.. The policy of these countries in criminalization and punishment has been varied Penalties (, financial fines and some administrative penalties) were imposed on them.

The research methods: We followed the comparative analytical descriptive method aiming to identify the violations and the penalties of procession and use of the drone in civilian areas.

**Keywords:** Drones- Criminal Legislation- Privacy right- Violation Penalty- Civil Aviation Authority- Airspace.

## مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في دول مجلس التعاون الخليجي وعقوباتها

مروان شريف القحف

كلية الدراسات الإنسانية والإدارية || كليات عنيزة الأهلية || المملكة العربية السعودية

**المستخلص:** الطائرة بدون طيار آلة ذات حجم صغير غير مأهولة ترتفع في الجو بمحركات صغيرة ويتم توجيهها عن بُعد وتطير على ارتفاع منخفض، ولا يلزم لطيرانها إبلاغ برج المراقبة ولا مهبط. بدأت بتجارب عسكرية وأصبحت أيضاً وسيلة مدنية ترفيهية وتجارية، بل وأداة إجرامية. حيث انبرت القوانين في منعها، ثم تدريجياً نُظمت استخداماتها المختلفة. وقد انتشر استخدامها على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي، مما جعل الحاجة ملحة إلى دراسة قوانين ولوائح الطيران القديمة التي خلت من ذكر الطائرة بدون طيار، ثم نصت القوانين واللوائح الخليجية الحديثة على تجريم مخالفتها. حيث تنوعت سياسة هذه الدول في التجريم والعقاب: فوضعت عليهم عقوبات جزائية وغرامات مالية وبعض الجزاءات الإدارية.

واتبعنا في البحث الطريقة الوصفية التحليلية المقارنة. وذلك بهدف تحديد صور مخالفات وجزاءات حيازة واستعمال الطائرة بدون طيار في المجالات المدنية.

**الكلمات المفتاحية:** طائرة بدون طيار – تشريع جنائي- حق الخصوصية – عقوبة مخالفة – هيئة الطيران المدني- المجال الجوي.

## مقدمة.

الطائرة دون طيار أداة ذكية يتسارع استعمالها في المجالات المدنية، كالتصوير السينمائي والصحافة والمناسبات والرسومات المساحية والخرائط الجوية، وأول من أجرى تصويراً جويًا كان الفرنسي "جاسبر فيليكس تورناشون" المصوّر وقائد المناطيد، والذي التقط صورة جوية لباريس سنة 1858م (المقبالي، 2020). وأول التجارب العملية لها كانت عسكرية في إنجلترا سنة 1917 خلال الحرب العالمية الأولى. واستُخدمت لأول مرة في حرب فيتنام 1964. ثم في حرب أكتوبر (تشرين الأول) 1973 (مؤمن، 2016 ص314). ثم غدت الجيل الجديد لأسلحة الحروب كما نشرت مجلة الدفاع الوطني اللبنانية (المجذوب، 2012)، و(عبد اللطيف، 2016 ص15). واليوم امتد استخدامها للنقل التجاري والبريد ونقل الأشخاص، ومؤخراً لمواجهة وباء كورونا. إضافة لاستعمالها الأمنية. ولكونها تمس الدولة حظرتها غالبية الدول، ثم نظمتها بقيود صارمة.

وتُعرّف الطائرة دون طيار بأنها: الطائرة التي توجّه عن بعد أو تُبرمج مسبقاً للسير على مسار محدد لأداء مهام معينة. وفق تعريف (هيئة الطيران المدني السعودي GACA) وتخضع للتشريعات الوطنية ولاتفاقيات الطيران المدني الدولي لعام 1944 وملاحقها وما تبعها من تعديلات.

## مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في تحديد عموم مخالفات حيازة واستعمال الطائرة بدون طيار، والوقوف على الجزاءات التي تترتب عليها. وذلك إزاء افتقار تشريعات دول الخليج وحتى وقت قريب إلى تنظيم واضح لتجريم وعقاب مخالفات استخدام الطائرات بدون طيار، هذا رغم تزايد مخاطر استخدام الطائرات بدون طيار في المجالات المدنية. ثم التساؤل عن تسارع صدور قوانين ولوائح متباينة في دول الخليج، بعضها غير دقيق أحياناً، وبعضها مُتقن وممتناه في الدقة.

## أهداف للبحث:

أمام تسارع استخدام الطائرة بدون طيار وسهولة تسويقها، وتزايد مخاطر استخدامها في مختلف المجالات، ونظراً لسعي تشريعات دول الخليج الحثيث والمتسارع إلى وضع النصوص القانونية النازمة لاستخدام الطائرات بدون طيار، فإن هدفنا من هذا البحث هو؛ أولاً محاولة تحديد صور مخالفات وجزاءات حيازة واستعمال الطائرة بدون طيار في المجالات المدنية. وثانياً التوصل إلى بيان أوجه الاتفاق والاختلاف بين قوانين ولوائح دول الخليج المتباينة من حيث الدقة وحسن الصياغة.

## أهمية البحث:

نظراً لتسارع تسويق وسهولة شراء الطائرات المسيرة تزايد المخاطر في تحول استخدامها المدني إلى جنائي كالتجسس كما أشار أحد الباحثين عن خطر جرائم طائرات "الدرون" من التجسس إلى حمل المتفجرات (ماركس، باول. 2017 موقع BBC) أو اختراق حدود الدول وسيادتها على فضائها الجوي كالطائرات التي تُدَاد بواسطة الأقمار الصناعية (كمال، 2020 ص 47) مما يثير المسؤولية الدولية عن فعل غير مشروع تستنفر له الدول وتسيل له الأقدام في أبحاث ومقالات عن "المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات بدون طيار" (بوكوتس، 2017 موقع ALJAZEERA.NET). وتبرز مسألة شرعية استخدامها الحربي في القانون الدولي الجزائي والقانون الدولي الإنساني وضرورة الامتثال للقوانين عند استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار (اللجنة الدولية للصليب الأحمر ICRC.ORG. 2013) وكذلك خطورتها كأداة للإرهاب أو عرقلة الطائرات أو الاعتداء على حق الخصوصية. لذلك تُقيم

المنظمة الدولية للطيران المدني ندوات إقليمية ودولية (ICAO) كونها من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة وتُمثل 193 دولة عضو الموقعين على اتفاقية شيكاغو عام 1944 بهدف سلامة البيئة وأمن وكفاءة الطيران وانتظامه، ومقرها مدينة مونتريال في كندا، مثل ندوة "تمكين الطائرات بدون طيار" في سبتمبر 2017 في مونتريال، كندا، كما عقدت ندوة "الإيكاو" العالمية لأمن الطيران في مونتريال، 22 سبتمبر 2019. وتوقعت دراسة أمريكية أن عدد الطائرات بدون طيار قد يبلغ أربع مليون عام 2021م (كينيث، كون 2017 ص 11)، وتدعو دراسة "كينيث" التي نشرتها مؤسسة روند الأمريكية إلى تصميم الفضاء الجوي والممرات الجوية وإدارة الازدحام وإلى "إصدار الشهادات للمنظومات الجوية الصغيرة بدون طيار".

حقا الطائرة بدون طيار من أذكي التقنيات، وإذا كان مؤشر الحضارات هي العمارة قديما، إلا أننا نرى أن الحضارة اليوم هي في وسائل التواصل؛ فمن إيجابيات طائرة الدرون أنها توفر خدمات كبرى مثل التصوير ورسم الخرائط الجوية الذي كان يعتمد على الطائرات العمودية عالية التكلفة، وتقدم خدمات جديدة في كافة أنواع النقل البريدي والتجاري وتوصيل الطرود لإيصال السلع باستخدام طائرات مسيرة ونقل الأشخاص وغيرها. كما ذكرت شبكة BBC الإخبارية فقد نجحت بريطانيا باختيار أول طائرة كهربائية تقلع وتهبط عمودياً، للسفر الجوي الفردي. إضافة لاستعمالاتها العسكرية والأمنية. ومؤخراً توصيل اللقاحات للمناطق النائية عبر الطائرات بدون طيار (كمال، 2020 ص 21). وقد استخدمت السعودية «الدرون» لمواجهة وباء كورونا تقيس بها درجة حرارة الإنسان في التجمعات (صحيفة البلاد. 2020).

وبالمقابل أصبحت طائرة الدرون اليوم أخطر الأسلحة الجوية (الحربي، جريدة الشرق الأوسط 2019). كما تتزايد مخاطر استخدام الطائرات بدون طيار في أكثر من مجال؛ وخاصة المجالات المدنية على حق الخصوصية، فمثلاً لا يدري الفرد هل الدرون الذي مرَّ على مسافة من شرفته مزود بكاميرات تصوير أم لا، وبالتالي ربما سيجد بعض صورته على وسائل التواصل الاجتماعي. وبناء عليه فإن حق الإنسان في صورته قد يصبح مهدداً. وبمصطلحات قانون الجزائي فإن هذا النوع من التعديات هي من الجرائم ذات الخطر العام وإن لم تُحدث ضرراً محققاً، لكنه محتمل (الحكيمي، 2002 ص 19 و 95 وما بعدها). وعلى صعيد الأمن والسلامة العامة فقد تهدد طائرة درون حركة الطيران كما حدث في مطار دبي حيث خرقت طائرة بدون طيار الحرم الجوي للمطار عام 2017. وقد فرضت فرنسا التسجيل الإجباري للطائرات بدون طيار في 17 ديسمبر 2015، والولايات المتحدة الأمريكية في 21 ديسمبر 2015، ودولة الإمارات في 1 فبراير 2016 (مؤمن، 2016 ص 19 و 20). وفي مصر صدر القانون رقم 216 لسنة 2017 بتنظيم استخدام الطائرات المحركة ألياً أو لاسلكياً والعقوبة تصل للحبس 7 سنوات، وقد تصل للمؤبد في حال الإرهاب. وفي الأردن عقوبة المخالفات الحبس بما لا يزيد على سنتين أو بالغرامة 15 ألف دينار أو بكلتا العقوبتين على حيازة طائرة بدون طيار أو استيرادها أو تصديرها أو صنعها أو استعمالها دون ترخيص، وإلا "السجن لمن يحوز طائرة بدون طيار" كما ذكر مقال صحيفة (عمون. الإلكترونية. 2017/04/11).

### منهجية البحث.

سنتبع الطريقة الوصفية التحليلية المقارنة وذلك بعرض وتحليل الوضع القانوني في مطلب لكل دولة من دول الخليج الست وهي السعودية وعمان والكويت والإمارات العربية المتحدة وقطر والبحرين، لبيان مخالقات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في المبحث الأول، ثم العقوبات عليها في تشريعات كل دولة ضمن المبحث الثاني. ونعرض في النتائج إلى بيان أوجه الاتفاق والاختلاف. هذا مع العوز الذي نعانيه بسبب نقص الدراسات والمراجع لحدثة الموضوع، مما اضطرنا للاعتماد أحياناً على مقالات قانونية ومصادر غير أكاديمية من شبكة الإنترنت.

لذلك ينحصر البحث في مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار، والأفعال المرتبطة بها وعقوباتها، وذلك دون أن تُرتكب أية جريمة أخرى بواسطة هذه الطائرة. وعموم هذه المخالفات جرائم مادية، يكفي لقيامها ارتكاب الركن المادي كالمخالفات المرورية. فلا يشترط إثبات القصد الجنائي للفاعل وبالتالي يخرج الركن المعنوي عن موضوع بحثنا.

#### خطة البحث.

- المقدمة: وتضمنت ما سبق.
- لمبحث الأول: مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار
- المبحث الثاني: عقوبة مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار
- خاتمة: نتائج البحث والتوصيات، المراجع

### المبحث الأول- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار

ليبيان مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار لا بد أولاً من تمييز استخدامها المدني، عن استخدامها الجنائي:

- الاستخدام الجنائي للطائرة بدون طيار: المقصود به أن تُرتكب جريمة بواسطة هذه الطائرة مثل التجسس؛ وعلّة التجريم فيها تقليدية، كونها من جرائم الضرر ويترتب عليها مسؤولية تقصيرية (مؤمن، 2016 ص314). سواء تم التجسس بطائرة درون طيار أو غيرها.
  - أما الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار: فيشمل حيازة أو تشغيل طائرة بدون طيار، مثل استعمالات الترفيه والتصوير الخاص والسينمائي والصحافة، ودون أن تقع جريمة إرهاب أو تهريب أو تجسس. ومع ذلك قد يطالها العقاب لمجرد أنه قام شخص بتجريمها بغير ترخيص، أو لم يسجل اسمه كمستخدم للطائرة، والأفعال المرتبطة بها كتجريمها أو تصنيعها أو تطويرها التي جرّمها القانون وعاقب عليها (عبد اللطيف، 2016، ص11). وعلّة تجريمها أنها مخالفة للقانون ويُعاقب المخالف بمجرد ارتكابها كونه من نوع "التجريم المصطنع" (غنام، 2015، ص39 و40 و41)، أي تجريم تنظيمي يعاقب الفاعل إذا وقعت الفعل (الصيفي، 2010 ص327). وذلك على نمط مخالفات حائز ومستخدم السيارة. وهي من جرائم الخطر وليست من جرائم الضرر (الحكيبي، 2002 ص19 و95)، فلا يشترط فيها دراسة الركن المعنوي لأن القصد الجنائي فيها مُفترض، فلا يشترط إثبات القصد الجنائي للفاعل، لأن مسؤولية الفاعل تقوم في هذه المخالفات على نظرية الخطأ الجنائي. سوى صورتين شددت بعض القوانين العقوبة فيها؛ الأولى على أساس القصد الجنائي العام وهي تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل، والثانية على القصد الجنائي الخاص عندما تحمل الطائرة علامات غير صحيحة، أو غير واضحة، وهو ما ينم عن سوء النية بقصد إخفاء حقيقة الطائرة، كما جاء في المادة 166 من نظام الطيران المدني السعودي. (حسني، 1988 ص318 و319).
- لذا سنخصص مطلباً لكل دولة من دول مجلس التعاون الخليجي نبين فيه مخالفات استخدام الطائرة بدون طيار؛

### المطلب الأول- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في النظام السعودي:

المقصود بمخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار بأنها فعل جرمه القانون ورتب على مرتكبه مسؤولية جنائية وعقوبة الحق العام لأنه عمل مخالف لقواعد القانون الجوي ولوائح ولقوانين العقوبات (موسى، 2013 ص10).

وقد عرّفت هيئة الطيران المدني السعودي الطائرة بدون طيار بأنها الطائرة التي توجّه عن بعد أو تبرمج مسبقاً للسير على مسار محدد لأداء مهام معينة (موقع هيئة الطيران المدني السعودي GACA 2019) و(موسى، 2013 ص30 و31). وجزّم نظام الطيران المدني السعودي لعام 2005م-1426هـ في المادة 165 "كل من قام بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية تخضع لأحكام هذا النظام دون الحصول على الترخيص أو التصريح أو الإجازة اللازمة من الهيئة، أو استمر في التشغيل بعد وقف هذا الترخيص أو التصريح أو الإجازة أو سحبها أو إلغائها" (نظام الطيران المدني السعودي 2005)، ولم يذكر النظام عبارة الطائرة بدون طيار. ثم أن مسمى "الطائرة المسيرة بدون طيار" وفتاتها ظهرت للجمهور ضمن تعليمات ترخيص الطائرة بدون طيار نُشرت عام 2019 على موقع هيئة الطيران المدني، ولم يصدر بموجب لائحة. حيث أطلقت الهيئة العامة للطيران المدني خدماتها الإلكترونية لتصريح الطائرات المُسيرة بدون طيار، والتي تأتي ضمن مشروع التحوّل الرقمي الشامل لخدمات الهيئة (موقع هيئة الطيران المدني السعودي GACA 2019).

أما الأفعال المخالفة فيمكن حصرها بفئتين حسب نظام الطيران المدني السعودي إضافة إلى تنظيم طائرات الدرون الذي نشرته صحيفة عكاظ السعودية بتاريخ 17 أغسطس 2020 تحت عنوان "ماذا تم حول تنظيم طائرات الدرون في السعودية؟"؛ أولاً- فئة الصورة المخففة للمخالفات هو فعل التشغيل بدون ترخيص أو بتصريح لاغ. وهذا يُطابق نص المادة 165 المذكورة أعلاه من نظام الطيران المدني السعودي. وثانياً فئة المخالفات الأشد، وهي تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية، أو التسجيل، أو أن الطائرة تحمل علامات غير صحيحة، أو غير واضحة، دون تصريح خاص من الهيئة الطيران المدني وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة؛ وهي الحالة الوحيدة التي اشترط فيها نظام الطيران المدني السعودي القصد الجنائي الخاص باستخدامه عبارة "بقصد إخفاء حقيقة الطائرة". (حسني، ص318 و319). وكذلك صناعة الطائرات بدون طيار وصيانتها في المملكة حسب المادة 84 من نظام الطيران المدني السعودي. كما يشمل التجريم أنواع الطائرات بدون طيار الثلاثة التي صنفتها التعليمات؛ وهي 1- فئة الاستخدامات غير الترفيهية - التجارية- ذات وزن 25 كيلوغرام فأكثر، 2- فئة الاستخدامات غير الترفيهية- التجارية الصغيرة، 3- وفئة الهواة والاستخدامات الشخصية. حيث يوفر نادي الطيران السعودي حالياً الفرصة للاستفادة من مرافق المطار لاستخدام نماذج الطائرات الصغيرة بدون طيار (موقع هيئة الطيران المدني السعودي GACA 2019). إضافة إلى أن المادة 13 من نظام الطيران المدني السعودي تناولت تحريم الطيران بالآلات التصوير والمسح الجوي بقولها: "لا يجوز الطيران في إقليم المملكة بطائرات مجهزة بالآلات التصوير أو المسح الجوي أو استعمال هذه الآلات إلا بتصريح من الهيئة ووفقاً للشروط التي تحددها في هذا الشأن"؛ فالمخالفة أن تحمل طائرة الدرون جهاز تصوير. وتعكف الهيئة العامة للطيران المدني حالياً على تنظيم الاستيراد والبيع المحلي للطائرات بدون طيار في المملكة (صحيفة عكاظ 2020)، فيحتمل قريباً تجريم "حيازة" الطائرة المسيرة بدون طيار دون تسجيلها، على غرار بعض القوانين الخليجية والقانون المصري رقم 216 لسنة 2017 الذي حظر على الجهات الحكومية والأشخاص حيازة واستخدام واستيراد أو تصنيع هذه الطائرات. هذا ولم نجد في أنظمة الطيران المدني السعودي شرطاً واضحاً يلزم بالتأمين، هذا عدا ما ورد في المادة 10 من نظام الطيران المدني السعودي الخاص بطائرات النقل التجارية (دويدار، 2006، ص 120 و124)

و(موسى، 2013 ص215. وما بعدها). أما بقية الأفعال المعاقب عليها المشمولة بالمادة 166 المؤلفة من 11 فقرة والمفصلة في نظام الطيران المدني السعودي لعام 2005 م فهي تخص الطائرات التقليدية.

### المطلب الثاني- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في القانون العماني:

كان مُجرّد تسيير طائرة بدون طيار فوق إقليم السُلطنة، دون الحصول على موافقة من السُلطة المختصة، يُعدّ من الجرائم الماسة بأمن الدولة (المقبالي، 2020)، ويُعاقب كل من حلّق فوق إقليم البلاد بأي وسيلة دون ترخيص وفق المادة 144/الفقرة أ من قانون الجزاء العماني بالمرسوم سلطاني رقم ٧ لعام ٢٠١٨. كما أن استخدام طائرة بدون طيار بغير ترخيص يُعتبر محظوراً بموجب المادة 28 من قانون الطيران المدني لعام 2019م ومعاقب عليه بالمادة 64/الفقرة 7 منه (المقبالي، 2020). ثم صدرت لائحة عام 2020م عن هيئة الطيران المدني العمانية، بشأن تنظيم ممارسة نشاط الطيران والأعمال الجوية بواسطة الطائرات بدون طيار، بناء على قانون الطيران بقرار هيئة الطيران المدني سلطنة عُمان رقم 2020/417. وانطوت اللائحة على 18 مادة ومُحقين.

وعرّفت الطائرة بدون طيار: أنها "طائرة يتم توجيهها عن بعد سلكياً أو لاسلكياً بواسطة أجهزة أو منصات، أو طائرة ذاتية التوجيه تعد مساراتها ووظائفها مسبقاً باستخدام خوارزميات الذكاء الاصطناعي". وذلك في المادة الأولى من اللائحة في الفقرة 1/ وحددت الأماكن المحمية في الفقرة 6. وحظرت في المادة 2 إدخال الطائرات بدون طيار أو أجزاءها إلى السلطنة أو تصنيعها إلا بموافقة صادرة من الهيئة. لكنها أجازت بموجب المادة 3 إدخال وخروج الطائرات بدون طيار المستأجرة إلى السلطنة وفقاً للإجراءات والضوابط الجمركية المعمول بها. كما حظرت ممارسة نشاط الطيران والأعمال الجوية إلا بعد الحصول على الترخيص لمن أتم 18 سنة على الأقل، وأن يكون لدى مستخدم الطائرة رخصة أو تدريب لاستخدام الطائرة بدون طيار، وفق نص المادة 10 من اللائحة. مع التقيد عند الاستخدام بالوقت والمكان محددين لمزاولة نشاط الطيران والأعمال الجوية حسب المادة 6 من اللائحة وعلى أن يتم تحديد المكان بواسطة الإحداثيات، أو عن طريق الخريطة الرقمية، أو بالرسم التوضيحي عند الترخيص. وحظرت اللائحة في المادة 14 تسيير الطائرة بدون طيار ليلاً بعد غروب الشمس. وكذلك في أثناء مرور الموكب الرسمية، كما حظرت تحميل الطائرة ما يفوق إمكانياتها الفنية. مع ضرورة تحديد بيانات الأشخاص المستخدمين للطائرة بدون طيار، وذلك وفق المادة 7. ويبقى الترخيص شخصي لا يجوز تداوله إلا بموافقة الهيئة حسب المادة 11 من اللائحة.

ويُستثنى من هذا الالتزام الطائرات بدون طيار من نوع لعب الأطفال على ألا يزيد وزنها على مائتين وخمسين جراماً، وأقصى ارتفاع لها مائة متر فوق سطح الأرض، وعلى ألا تحمل مجسات لجمع البيانات أو أجهزة تصوير، بموجب المادة 4. كما استثنى المادة 4 أيضاً استخدام الطائرات بدون طيار في المباني المغلقة. واستثنى كذلك الطائرات بدون طيار المستخدمة لدى الجهات العسكرية والأمنية.

وبناء على نصوص اللائحة نستطيع تصنيف الأعمال المحظورة الى ثلاث فئات. الأولى: فئة من الأفعال اعتبرت مخالفة إذا تمت بدون ترخيص؛ وهي إدخال الطائرات بدون طيار أو أجزاءها إلى السلطنة أو تصنيعها، وإدخال وخروج الطائرات بدون طيار المستأجرة بدون ترخيص إلى السلطنة، أو ممارسة نشاط الطيران بدون ترخيص شخصي، أي استخدام طائرة بترخيص الغير، وشرط إتمام 18 سنة. ثم الفئة الثانية أفعال تُعتبر من صور مخالفة القانون رغم الترخيص؛ وهي عدم حمل الترخيص، والطيران على ارتفاع أكثر من 400 قدم أو 122 متر فوق سطح الأرض، وتجاوز حرم المطارات وهي مسافة 5 كيلو متر، والقيام بأي تصوير حسب المادة 13. وفئة أخيرة هي استخدام الطائرات بدون طيار من نوع لعب الأطفال التي يزيد وزنها على مائتين وخمسين جراماً، أو التي تجاوزت ارتفاع مائة متر فوق سطح الأرض، وفي حال كانت تحمل مجسات لجمع البيانات أو أجهزة تصوير. وأوقع قانون الطيران المدني

العماني لعام 2019 في الفصل الثالث عشر منه مجموعة عقوبات، إضافة إلى ما ورد في اللائحة من جزاءات إدارية نتناولها في المبحث الثاني.

### المطلب الثالث- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في القانون الكويتي:

الطائرة هي "كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحه في الجو أو الفضاء"، هذا التعريف وفق المادة الأولى من قانون سلامة الطائرات والملاحه الجوية في الكويت لسنة 1994، ونفهم من القانون أن المقصود هو الطائرات التقليدية الكبيرة ولم يعن الطائرات بدون طيار اللاسلكية، حيث لم ينتشر استخدامها آنذاك. ولكنه تعريف يحتمل معنى الطائرة بدون طيار.

ويقوم النظام القانوني للطيران في الكويت على عدة تشريعات متفرقة نوعياً وزمانياً لتنظيم عملية الطيران داخل الإقليم الجوي للدولة؛ أولاً- المرسوم بالقانون رقم 31 لسنة 1987 بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت. ثانياً- القانون رقم 6 لسنة 1994 بشأن سلامة الطائرات والملاحه الجوية (عبد الهادي، 1995 ص87). والذي أبرزته بعض الدراسات كونه يساهم بضمن سلامة النقل الجوي.

وثالثاً- قانون الجزاء رقم 16 لعام 1960، والذي جرت عليه تعديلات بالقانون رقم 31 لعام 1970، ثم حديثاً بالقانون رقم 6 لعام 1997، وخاصة المادة 16 منه في الفصل المتعلق بجرائم أمن الدولة الخارجي والتي جرّمت "أ- كل من طار فوق الكويت بغير ترخيص من السلطات المختصة". ويتضح ذلك حينما أعلنت وزارة الداخلية عام 2016م منع استخدام "الطائرات اللاسلكية بناء على المادة 16 المشار إليها أعلاه، وأن السلطات ستوجه الاتهام الخاص بالمادة 16. مما اعتُبر توسعا في تفسير النص الجزائي على الطائرة المسيرة (الدشتي، 2016). وعلة التجريم هي منع كشف أسرار الدفاع في البلاد. وهذا النص المنقول حرفيا من قانون العقوبات المصري والمعدل مؤخراً بتاريخ 15 أغسطس 2021 بالقانون رقم 141، خاصة المادة 80 (هـ). وبالتالي فإن الغاية التي يريدها المشرع حماية تلك الأسرار من اطلاق الطيارين غير المرخصين على تلك الأسرار أثناء تحليقهم (الدشتي، 2016). وأخيراً صدر القرار الوزاري عن وزارة التجارة والصناعة رقم 411 في 28 أكتوبر 2019 الذي حظر الطائرات بدون طيار ونُشر القرار بنفس التاريخ في الصحف وليس في الجريدة الرسمية، وذلك بعد أن اخترقت طائرة درون الأجواء الكويتية في سبتمبر/ أيلول 2019 فصدر القرار 411 بحظر استيراد الطائرات بدون طيار قبل الحصول على ترخيص مسبق. وأشارت المادة الثانية منه بأن "تلتزم الشركات والمحلات التجارية المرخص لها من وزارة الداخلية بإنشاء سجل خاص بمبيعات الطائرات المشار إليها يدون فيه اسم المشتري"، كما حظر القرار استيراد "جميع أنواع الطائرات بدون طيار بمختلف أحجامها والتي تعمل بنظام التحكم عن بعد والمزودة بأجهزة التصوير أو الاتصال أو الاستقبال إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من وزارة الداخلية". ثم بينت وزارة الداخلية الكويتية خطوات التقديم على التصريح الجوي في دولة الكويت ونشرته على شبكة الإنترنت. وعليه يُمكننا اعتبار القرار رقم 411 لعام 2019 بمثابة اللائحة التنفيذية لمخالفات الطائرات بدون طيار.

وبذلك فإن مخالفات استخدام الطائرة بدون طيار في التشريع الكويتي توسعت عما سبق فأصبح مجرد شراء وحيازة الطائرة بدون طيار "بمختلف أحجامها" دون تسجيل اسم حائزها لدى وزارة التجارة والصناعة يعتبر جريمة، فضلاً عن تجريم استخدامها بدون ترخيص، وأن وزارة الداخلية أصبحت هي الجهة المختصة بمنح الترخيص. إضافة لتجريم الطيران بغير ترخيص وفق المادة 16 من قانون الجزاء. وحسب قانون تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت لسنة 1987 لا يجوز لأي شخص ممارسة أي نشاط في سوق النقل الجوي إلا بموجب ترخيص صادر عن وزارة التجارة والصناعة. ويتبين من تعليمات الحصول على ترخيص أن مدة التصريح لا تتعدى أكثر من 3

أسابيع، على أن تزيد المدة المطلوبة تدريجياً في طلبات التصريح القادمة. وبناء عليه يعتبر استخدام الطائرات بدون طيار بعد انتهاء مدة التصريح مخالفة. وعلى مستخدم التصريح التقيد بالأماكن المراد التصوير فيها وفق التصريح. ويبدو أن السلطات العامة بدأت بتنفيذ القرار وضبط مخالفه، حيث تم إلقاء القبض على شخص بجرم باستخدام طائرة درون بجانب قصر دسمان دون ترخيص من وزارة الداخلية. لكن ما تم إعلانه في القرار 411 لم يبين أنواع الغرامات والجزاءات أو حتى الحالات التي تجيز مصادرة الطائرة المخالفة، ولا غرامات مخالفات التأمين.

#### المطلب الرابع- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في قوانين الإمارات العربية المتحدة.

من خلال البحث وقفنا على التشريعات الاتحادية للإمارات العربية المتحدة للطيران المدني نتناوله في الفرع الأول، ثم على مستوى إمارة دبي وجدنا مؤخراً قانون تنظيم الطائرات بدون طيار الصادر في يونيو 2020م نتناوله في الفرع الثاني.

#### الفرع الأول- التشريعات الاتحادية للإمارات العربية المتحدة:

النصوص الناظمة لهذا الموضوع هي أولاً القانون الاتحادي للطيران المدني في الإمارات العربية المتحدة ذو الرقم (20) لسنة 1991. وهو القانون الناظم للطيران المدني الاتحادي لكافة الإمارات العربية المتحدة. ويختلف عن القانون الخاص بإمارة دبي رقم 4 لعام 2020م بشأن تنظيم الطائرات بدون طيار. وثانياً القرار الاتحادي رقم 2 لعام 2015م، الذي بموجبه أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني (gcaa) لائحة الطيران المدني لاستخدام الطائرات بدون طيار لعام 2017م. هذا إلى جانب قانون العقوبات الاتحادي للإمارات العربية المتحدة رقم 3 لسنة 1987م الذي نص على مسؤولية "1- كل من طار فوق مناطق من إقليم الدولة على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة" بموجب المادة 168 والتي شملت في الفقرة "2- كل من قام بأخذ صور أو رسوم أو خرائط أو إحدائيات مواضع أو أماكن على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة". قانون الطيران المدني الاتحادي لسنة 1991م أوقع المسؤولية الجزائية على مالك الطائرة ومن جعل طائرته تطير أو قادها دون ترخيص أو تصريح من السلطة المختصة، ومن قادها وهو في حالة سكر، وفي حال عدم تسجيل الطائرة وكذلك عدم تسجيل المستخدم وذلك بموجب المادة 69 منه. ثم إنه كان أكثر صرامة وشدة في جزاء "1. كل من قاد طائرة أو جعلها تطير وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحه أو غير واضحة. 2. كل من قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد من غير قصد فوق احدى هذه المناطق ولم يدعن للأوامر الصادرة اليه..."، وذلك وفق المادة 70 من قانون الطيران المدني الاتحادي. والحقيقة أن المشرع لم يكن يعين الطائرات بدون طيار اللاسلكية، لا في قانون العقوبات الاتحادي لسنة 1987، ولا قانون الطيران لسنة 1991م، خصوصاً أن القانون الأخير صدر 1991م، حيث لم ينتشر استخدامها. لكن عبارة "جعل طائرته تطير دون ترخيص" كانت من صنوف الصياغة التشريعية الموقفة. وذلك إلى أن صدر القرار الاتحادي رقم 2 لعام 2015م، الذي بموجبه أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني (gcaa) لائحة الطيران المدني لاستخدام الطائرات بدون طيار لعام 2017م.

وقد عرّفت اللائحة الطائرة بدون طيار بقولها: "هي طائرة وعناصرها المرتبطة بها والتي لا تعمل وعلى متنها طيار". وبناء على هذا التعريف، فإن نظام الطائرات اللاسلكية من دون طيار أصبح مستقلاً عن الطائرات التقليدية. وذكرت اللائحة أن الطائرة بدون طيار عبارة عن نظام جوي غير مأهول بموجب اللوائح ونصت على أنها: "...تعمل دون طيار على متنها". كما صنف فئات الطائرة بدون طيار إلى الفئة 1: وهي طائرات بدون طيار تزن اقل من خمسة كيلو غرام، ثم الفئة 2 من 5 إلى 25 كيلو غرام، وأخيراً الفئة 3: أكثر من 25 كيلو غرام.



ومن مجموع النصوص السالف ذكرها نستطيع تصنيف صور المخالفات إلى مجموعة أولى وردت في المادة 69/فقرة 1 و2؛ من قانون الطيران المدني الاتحادي لسنة 1991م؛ وهي كل من قاد طائرة أو جعلها تطير دون ترخيص أو تصريح. وذلك بالتطابق مع لائحة الطيران لعام 2017م. التي تعتبر مخالفة معاقب عليها؛ عدم تسجيل كل من "المستخدم والطائرة" لدى هيئة الطيران، قبل الطيران، سواء مستخدم تجاري أو خاص، شخصاً طبيعياً أو اعتباري (مقال مكتب محاماة STA دبي، 2019) والخروج عن خريطة الطيران المباحة والطيران ليلاً أو في الطقس الغائم، وارتفاع والطائرة فوق 400 قدم- وفي الولايات المتحدة 200 قدم فوق المساكن- كما تعتبر مخالفة معاقب عليها في لائحة قانون الطيران المدني الاتحادي مضايقة الغير، وتجاوز حرم المطار ومهابط الهيلوكوبتر، والاقتراب من المباني السكنية، والممتلكات العامة أو الخاصة، وهذا الفعل يقع تحت طائلة المادة 434 بعنوان انتهاك حرمة ملك الغير من قانون العقوبات الإماراتي رقم 3 لعام 1987م، وقيادة الطائرة في حالة سكر، والطيران دون فحص الطائرة، والطيران في حال كان سن المستخدم أقل من 21 سنة، للطائرة التي تزيد على 25 كيلو جرام، وأخيراً تحليق الطائرة بدون طيار التي تزن فوق خمسة كيلو جرام أو بمحرك غاز خارج نوادي الطيران المعتمدة من الهيئة العامة للطيران. إضافة إلى مخالفة التامين الإجباري للطائرات حسب لائحة الطيران المدني لاستخدام الطائرات بدون طيار لعام 2017م. كما تتوفر أيضاً صور المخالفات في المجموعة الثانية من الأفعال الأشد عقوبة؛ عندما لا تحمل الطائرة علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة، ومن قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد فوق منطقة محرمة ولم يُدعن للأوامر، وذلك حسب المادة 70 من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (20).

#### الفرع الثاني- قانون إمارة دبي لتنظيم الطائرات بدون طيار رقم 4 تاريخ 25 يونيو 2020م:

لم يأت قانون العقوبات الاتحادي النافذ في دبي منذ 1987م على تجريم أو عقاب حيازة أو استخدام الطائرات بدون طيار. لكن حدث في 29 أكتوبر 2016 أنه تم إغلاق مطاري دبي والشارقة لمدة 80 دقيقة، بسبب رصد طائرات بدون طيار تعبت في مجالهما الجوي، ما تسبب في خسائر بلغت نحو 28 مليون درهم، وقد تصدر هذا الخبر العدد 553 عام 2017 من مجلة الثقافة الاجتماعية والأمنية لإمارة دبي، ومن ذلك الوقت بدأت السلطات في إصدار تعليمات تنظيمية وفرض رسوم عالية على ترخيص الطائرات بدون طيار. وسبق أن توقف الطيران في مطار دبي 55 دقيقة يوم الجمعة 30 يناير 2015 وأشار لذلك مقال (السويدي، 2015) في جريدة الاتحاد الإماراتية، إلى أن صدر قانون إمارة دبي لتنظيم الطائرات بدون طيار رقم 4 تاريخ 25 يونيو 2020م.

وقد عرّفها قانون دبي بقوله: "تُحلق الطائرة في الجو دون وجود القائد على متنها، وتشمل الطائرة الموجهة بالعين المجردة، والطائرة الموجهة عن بُعد، والطائرة المسيرة ذاتياً". وذلك في المادة الثانية منه. ثم أعطى هذا القانون في نفس المادة الثانية ثلاثة تعريفات نوعية للطائرة بدون طيار كما يلي؛ 1- الطائرة الموجهة بالعين المجردة: طائرة بدون طيار، يتم التحكم بها بواسطة جهاز لا سلكي والسيطرة على حركتها بالعين المجردة من قائد الطائرة بدون طيار. و2- الطائرة الموجهة عن بُعد: طائرة بدون طيار، يتم التحكم بها لا سلكياً، والسيطرة من خلال محطة التحكم عن بُعد. و3- الطائرة المسيرة ذاتياً: طائرة بدون طيار، يتم التحكم بها عن طريق برمجتها، والسيطرة على حركتها ذاتياً. ثم فصلت صور التجريم في مواد قانون دبي بدقة، وخاصة المادة 10/أ بنصها "يُحظر على أي شخص قيادة الطائرة بدون طيار، أو استخدامها، أو القيام بعمليات التشغيل، أو مزاولة الأنشطة المرتبطة، أو إنشاء البنية التحتية، أو إنشاء مطار خاص بالطائرات بدون طيار في الإمارة، قبل الحصول على تصريح بذلك من الهيئة..."، وهي هيئة دبي للطيران المدني حسب التعريفات في المادة 2 من قانون الطائرات بدون طيار "درون" رقم 4. كما أعطت المادة الخامسة من القانون هيئة الطيران اختصاص تحديد النشاطات التي يجوز السماح فيها باستخدام الطائرات بدون

طيار. وبذلك تتسع صور المخالفات في قانون دبي لعام 2020م إلى حد بعيد، وإذا أحصينا عدد الأفعال التي نص عليها قانون دبي للطائرات بدون طيار لوجدناها ثلاث وعشرون مخالفة إضافة لما وصفه القانون بالأنشطة المرتبطة بها كتزويدها بالوقود على سبيل المثال؛ وذلك بتجريم حيازة طائرة بدون طيار بصفة الملكية دون تسجيلها كما جاء في المادة 15، وقيادة أو تشغيل أو تجريب الطائرة بدون طيار حسب المادة 18. ثم عدت المادة 38 من يقع تحت طائلة العقاب بقولها: "كُل من: 1- عرّض للخطر سلامة وأمن المجال الجوي بأي طريقة كانت. 2- قام بتصميم أو تصنيع أو تجميع أو تعديل أو صيانة الطائرة بدون طيار وأنظمتها وتطوير أنظمة المحاكاة والتدريب دون الحصول على تصريح بذلك من هيئة دبي للطيران المدني 3- قام باستيراد أو إدخال أو بيع الطائرات بدون طيار أو أجزائها أو أنظمتها في الإمارة دون الحصول على تصريح بذلك من الهيئة. 4- قام بعمليات التشغيل أو التجارب التشغيلية للطائرة بدون طيار على نحو مخالف لأحكام هذا القانون والقرارات الصادرة بموجبه". وكذلك حظر القانون بالمادة 13 تعديل أو صيانة أو فحص أو تطوير الطائرات بدون طيار بدون طيار قبل الحصول على تصريح بذلك من الهيئة. وكرر القانون تجريم إنشاء مطار للطائرات بدون طيار بدون طيار دون تصريح نظامي بنص المادة 21. وكذلك إنشاء بنية تحتية لها أو مزاولة الأنشطة المرتبطة بها كتزويدها بالوقود على سبيل المثال في المادة 23. وعندما حدد قانون دبي المجال الجوي الخاص بالطائرات بدون طيار في المادة 26 و 31 من الفصل السادس، فإنه قد جعل القيام بالتجارب التشغيلية في المناطق المحظورة مخالفة يعاقب عليها القانون المادة 38. ويشمل الحظر حتى الجهات الحكومية ومأموري الضبط القضائي إلا بعد الحصول على موافقة نظامية من هيئة الطيران المدني، كما جاء في المادة 33 و 34 من قانون دبي. ولا بد من بيان أن التجريم يتسع للتعامل مع كل أنواع الطائرات بدون طيار حيث نصت المادة 3 "تطبق أحكام هذا القانون على كافة الطائرات بدون طيار، واستخداماتها، باختلاف أنظمة التحكم فيها". وأخيراً نلاحظ أن المادة 25 بند 10 من قانون دبي، ألزم بتوفير تأمين يغطي الأضرار المحتملة من تشغيل وحتى تجريب الطائرة بدون طيار (دويدار، 2006 ص 120 و 124).

#### المطلب الخامس- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في القانون القطري:

النص الناظم لأحكام الطيران المدني في دولة قطر هو القانون رقم (15) لسنة 2002 بشأن الطيران المدني والذي جرى تعديله بموجب القانون رقم 21 لعام 2008، وأخيراً بالقانون رقم 15/ لعام 2018. وذكرت المادة 3 من قانون الطيران؛ "تسري أحكام معاهدة شيكاغو وغيرها من المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة، أو التي تنضم إليها مستقبلاً". فنجدته بعد التعديل نصّ في المادة 12 أنه "لا يجوز تشغيل أي طائرة في إقليم الدولة إلا بموجب شهادة طيران أو تصريح طيران، وشهادة مشغل جوي...". وأضافت المادة 12 أنه لا يجوز التنازل للغير عن التصاريح أو الشهادات. كما حظر بنص المادة 33 أعمال التدريب على الطيران وأنشطة الطيران دون تصريح. ثم شدد العقاب على قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو بعلامات غير صحيحة أو غير واضحة في المادة 105 فقرة 2/أ).

وقد عرّف القانون الطائرة بدون طيار بأنها: "طائرة يتم تشغيلها أو تصميمها للتشغيل بدون طيار على متنها"، حسب المادة الأولى المعدلة. ولم يذكر أحكاماً خاصة للطائرة بدون طيار إذ تركها للتشريع اللائحي، حيث فوضت المادة (4) منه هيئة الطيران بحق إصدار اللوائح، وهذا من قبيل التفويض التشريعي في إصدار اللوائح (العرادي، 2019 ص 17 وما بعدها). وقد صدرت اللائحة رقم 5 سنة 2017 عن الهيئة العامة للطيران المدني. ولتعذر الاطلاع على تفاصيل اللائحة بسبب الحجب الإلكتروني استقيننا التفاصيل من دراسة (كمال، 2020 ص 43 وما بعدها). حيث ذكرت اللائحة تعريف قائد الطائرة، وهو الطيار عن بعد بأنه "الشخص الطبيعي الذي يتحكم في عملية طيران الطائرة

بدون طيار ويكون المسؤول عن السلامة المتعلقة بأنظمة الطائرات بدون طيار، أثناء مدة الطيران". ونظمت استخدامها بتصريح أو إذن مسبق من الجهة المختصة وفق الشروط التي يحددها القانون. كما صنفها إلى فئات: (A0) طائرات العاب الأطفال كونها أقل فئة خطورة ولم تُلزم مستخدميها بشروط التدريب أو تسجيل الطائرة، بخلاف فئة طائرات الترفيه (A2 وA3) فيجب على المشغل تسجيلها لدى الهيئة العامة للطيران المدني أو الجهة المختصة في الدولة أو أي مقدم خدمة معتمد من قبل الهيئة قبل استخدامها، ووضعت تعليمات الحصول على ترخيص من خلال موقع على الإنترنت. كما يجب تثبيت رقم التسجيل على الطائرة، وهذا يتوافق مع المادة 34 من قانون الطيران المدني القطري الذي ألزم بوضع رقم التسجيل على الطائرة. (كمال، 2020 ص53). إلا أنها أوجبت عدم تعريض الآخرين للخطر. ويجب عند القيام بعملية الطيران أن تكون الطائرة ضمن مجال رؤية الطيار المستخدم. كما أجازت اللائحة للسلطات العامة حق استخدامها وخاصة في حالات الإسعاف والطوارئ. ونلاحظ تساهل المشرع القطري في اللائحة إذ لم يضع حداً أعلى لحمولة الطائرة بدون طيار، بخلاف القانونين الأمريكي الذي حددها 25 كجم والبريطاني بـ 150 كجم (كمال، 2020 ص52).

وجملة القول، في النمط الأول من المخالفات؛ يعتبر الشخص مسؤولاً جنائياً عن ارتكاب مخالفة عدم تسجيل الطائرة بدون طيار والطيران دون الحصول على ترخيص قبل استخدام الفئة (A2 وA3) من الهيئة العامة للطيران المدني أو الجهة المختصة في الدولة. أما النمط الثاني من صور المخالفات هنا هو تجاوز الطائرة مجال رؤية المستخدم أو الطيار عن بعد. وثالثهما هو الصورة المشددة بطيران الطائرة التي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة، وقيادة الطائرة فوق منطقة محرمة، بموجب المادة 105/ الفقرة 2 (أ) و(ب) من قانون الطيران لعام 2002.

أما أعمال التدريب على الطيران دون تصريح من سلطة الطيران المدني، فقد اعتبرها بموجب المادة 33 مجرد مخالفة إدارية تستحق سحب الترخيص. مع استثناء طائرات العاب الأطفال من طائفة التجريم والعقاب.

#### المطلب السادس- مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار في مملكة البحرين:

القانون الناظم للطيران المدني في مملكة البحرين هو القانون رقم 14 لسنة 2013م، ثم اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم الطيران المدني البحريني لعام 2013 التي صدرت بقرار وزير المواصلات رقم (21) لسنة 2013 ونُشرت اللائحة في الجريدة الرسمية رقم العدد (3138) بتاريخ 9 يناير 2014.

وقد عرّف قانون الطيران المدني البحريني لعام 2013م الطائرة في المادة الأولى بأنها: "مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة محرك وتستخدم قوة رفعها للطيران في الجو بصفة أساسية من ردود فعل الهواء على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة، غير ردود فعل الهواء على سطح الأرض، وتشمل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وغيرها". وبذلك لم يذكر القانون تعريف الطائرة بدون طيار، ولا لائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المواصلات رقم (21) لسنة 2013، والتي نُشرت في عدد الجريدة الرسمية رقم (3138) بتاريخ 9 يناير 2014. غير أنه بموجب عبارة "وغيرها"، نعتقد أن قانون الطيران يشمل الطائرة بدون طيار، خاصة لعدم وجود لائحة للطائرات دون طيار. وأية ذلك نص قانون الطيران في الفقرة 3 من المادة 62 "لا يجوز للطائرات التي تطير دون طيار أن تعمل في إقليم الدولة إلا بتصريح من شئون الطيران المدني". وأكدت المادة 9 أنه لا يجوز لغير الطائرات المسجلة في الدولة، أن تعمل في إقليم الدولة، إلا بتصريح من شئون الطيران المدني وفق الفقرة 2 من المادة (9) من قانون تنظيم الطيران المدني رقم 14 لسنة 2013م لمملكة البحرين. وذكر في الفقرة 3 من المادة 9 "تعتبر التراخيص والتصاريح المشار إليها في هذه المادة خاصة بأصحابها، ولا يجوز التنازل عنها للغير". كما فرض قانون

الطيران البحري في الفقرة 3 من المادة 10 الشروط الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة جاء فيها يجب "١- أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها". ويجب "3- أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها". ثم وفقاً للمادة 48 أوجب القانون أن "تُصدر شئون الطيران المدني شهادات تسجيل الطائرات الوطنية وفقاً للإجراءات والأنظمة التي تصدرها لهذا الغرض". كما يبيّن القانون اختصاص وزير المواصلات بشئون الطيران المدني وإصدار القرارات والأنظمة. أو أي وزير آخر يصدر بتسميته مرسوم حسبما نصت المادة 1 من قانون الطيران المدني البحري لعام 2013م.

وبناء على ذلك تقع المسؤولية الجنائية على مستخدم الطائرة بدون طيار في حال ارتكب أحد الأفعال مخالفاً قانون الطيران المدني البحري؛ بدءاً من الأفعال التي تعرض سلامة الطيران للخطر وفق المادة 138، وتشمل قيادة طائرة وهي لا تحمل علامات الجنسية أو دون تصريح خاص من شئون الطيران المدني حسب المادة 138/فقرة 1. وكذلك تعمد قيادة طائرة فوق منطقة محرمة، أو عدم الإذعان للأوامر الصادرة له، في حال قيادتها فوق منطقة محرمة من غير قصد حسب المادة 138 /فقرة 2 و3. أو تشغيل طائرة قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صالحيتها للطيران أو دون تصريح خاص بذلك من شئون الطيران المدني بموجب المادة 138/فقرة 6. كذلك قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات أو الإجازات المقررة لذلك، أو دون الحصول على تصريح خاص بذلك من شئون الطيران المدني بنص المادة 138/فقرة 7. وأخيراً قيادة طائرة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر حسب المادة 138/فقرة 8. ونذكر أن قانون الطيران نص على هذه المخالفات في وارد كلامه عن طائرات النقل التجارية المعروفة، لكننا قانون الطيران يشمل الطائرة بدون طيار كما أشرنا اعلاه.

غير اننا وقفنا مؤخراً على مشروع لتعديل أحكام قانون الطيران المدني لعام 2013 وتحديد المناطق المحظورة أو المقيدة أو الخطرة، أعدته مؤخراً وزارة المواصلات في البحرين كونها المختصة بشؤون الطيران المدني وفقاً للمادة (63) من القانون رقم (14) لسنة 2013. حيث ينص الاقتراح على حظر "استخدام أو إطلاق أو استيراد أو تصنيع أو تجميع أو حيازة أو الاتجار بالطائرات المحركة آلياً أو سلكياً أو ذاتياً إلا بعد الحصول على تصريح بذلك من وزارة الداخلية" (الموسوي، 2020). ويشدد الفعل إلى وصف جنائي إذا كان الغرض إرهابياً؛ وهنا يهدف مشروع القانون التشديد في حالتي القصد الجنائي الخاص إذا كان الهدف هو الإرهاب، أو إذا وقعت الجريمة فعلاً ضد أهداف عسكرية أو أمنية (حسني، 1988 ص 318 و319). حيث قرر مجلس وزراء البحرين إحالة مشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون تنظيم الطيران المدني الصادر بالقانون رقم 14 لسنة 2013 إلى السلطة التشريعية وفق الإجراءات الدستورية والقانونية في فبراير 2020.

## المبحث الثاني- عقوبة مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار.

يترتب على المخالف لقوانين الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار عقوبة الحق العام ولو لم يتسبب الفاعل بأي ضرر للغير ودون أن يرتكب بواسطتها أي جريمة أخرى من جرائم قانون العقوبات وذلك كما بيّنا سابقاً. وسنقف في هذا المبحث على مختلف تلك العقوبات في قوانين دول التعاون الخليجي تباعاً، كلٌّ منها في مطلب.

### المطلب الأول- العقوبة في نظام الطيران المدني السعودي:

جاءت العقوبات مخففة على مخالفات الفئة الأولى وهي أفعال تشغيل الطائرة بدون طيار بلا ترخيص أو بترخيص لاغ، حيث "يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من قام بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية تخضع لأحكام هذا النظام دون

الحصول على الترخيص أو التصريح أو الإجازة اللازمة من الهيئة، أو استمر في التشغيل بعد وقف هذا الترخيص أو التصريح أو الإجازة أو سحبها أو إلغائها"، حسب ما ورد في تنظيم طائرات الدرون في المملكة العربية السعودية لعام 2020 ، ويُطبق هذا النص المادة 165 من نظام الطيران المدني السعودي لعام 2005م. وكذلك يقع تحت طائلة العقاب المذكور صنع "أي طائرة أو جزء منها في المملكة أو صيانتها دون الحصول على ترخيص مسبق بذلك من الهيئة..." حسب المادة 84 من نفس النظام. وأما العقوبات الأشد لمخالفات الفئة الثانية فقد وردت بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى العقوبتين، وتمثل المخالفات وفق المادة 166 فقرة 1 في "تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية، أو التسجيل، أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة دون تصريح خاص من الهيئة وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة"، وهو ما ينم عن سوء النية بقصد إخفاء حقيقة الطائرة، وما ذكرته بقية فقرات المادة 166 من نظام الطيران المدني السعودي والتي وصفها التنظيم أنها من الأفعال المهددة لسلامة الطيران. بينما لا تزيد العقوبة في القانون الفرنسي مثلاً عن سنة حبس، ولكنها تصل في الولايات المتحدة الأمريكية إلى ثلاث سنوات (مؤمن، 2016 ص35). وبالنسبة لهذه الفئة من المخالفات المهددة لسلامة الطيران أفرد النظام السعودي عقوبة المصادرة بنص المادة 173 من نظام الطيران المدني السعودي؛ حيث يجوز بحكم قضائي مصادرة الطائرة في الأحوال الآتية: "1- حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة أو عدم حمل أي من هذه العلامات بدون موافقة". وتتم المصادرة كذلك بنص المادة 73 في حال "2- قيام مالك الطائرة أو مشغلها بنقل أسلحة أو ذخائر حربية أو مواد محظورة نقلها بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة تمس أمن المملكة" وهذا من الاستعمال الجنائي لطائرة الدرون ولذلك يتعدى موضوع هذا البحث. وسبق أن أشرنا بأن نظام الطيران المدني السعودي لعام 1426هـ 2005م. ذكر عبارة "أي طائرة" دون ذكر الطائرة بدون طيار، وهي عبارة تحتل مفهوم تجريم تشغيل الطائرة المسيرة بدون طيار بغير ترخيص وفق المادة 9 و19 و49 و81 و84 من نظام الطيران المدني السعودي، ويشمل العقاب استخدام الطائرة بدون طيار بأنواعها الثلاثة؛ 1- فئة الاستخدامات غير الترفيهية - التجارية- ذات وزن 25 كيلوغرام فأكثر، 2- فئة الاستخدامات غير الترفيهية- التجارية الصغيرة، 3- فئة الهواة والاستخدامات الشخصية حسب ما نشره موقع هيئة الطيران المدني السعودي GACA الرياض 11 يناير 2019م. ورغم التوجه نحو تنظيم استخدامات الطائرة بدون طيار إلا إنه يعتمد على العقوبات المنصوص عليها في نظام الطيران المدني السعودي. أما الأفعال المخالفة غير المحدد لها عقوبة فجاءت بنص المادة 169: "يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ستة أشهر وغرامة لا تزيد على خمسين ألف ريال في الأحوال الآتية: 1- ارتكاب فعل أو الامتناع عن فعل بالمخالفة لأحكام هذا النظام أو القواعد أو التعليمات أو التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الصادرة وفقاً لهذه الأحكام إذا لم يكن للفعل أو الامتناع عقوبة محددة في هذا النظام أو أي نظام آخر". مثل فعل استخدام آلات التصوير والمسح الجوي بقولها: "لا يجوز الطيران في إقليم المملكة بطائرات مجهزة بآلات التصوير أو المسح الجوي أو استعمال هذه الآلات إلا بتصريح من الهيئة ووفقاً للشروط التي تحددها في هذا الشأن" حسب المادة 13 من نظام الطيران المدني السعودي.

### المطلب الثاني- العقوبة في القانون العماني:

قبل صدور قانون الطيران المدني لعام 2019 ولائحة تنظيم الطائرات بدون طيار عام 2020، كان العقوبات تُستمد من قانون الجزاء رقم 7 لعام 2018 في الفصل الخاص بالجرائم الماسة بأمن الدولة من جهة الخارج في عقوبة مخالفات الطيران وهي صورتان؛ الأولى هي كل من حلق فوق إقليم البلاد بأي وسيلة كانت بغير ترخيص. والثانية: اختراق إقليم الدولة بواسطة طائرة بدون طيار أو أي جسم طائر آخر. والعقاب يكون حسب المادة 144/فقرة أ من قانون الجزاء "بالسجن مدة لا تقل عن ستة أشهر، ولا تزيد على ثلاث سنوات". لكن بعد صدور قانون الطيران المدني

العماني عام 2019، هبط الحد الأعلى للعقوبة إلى السجن سنة واحدة. ولعل واضع القانون هذا حين استخدم عبارة "السجن" لم يعتمد التمييز بين عقوبة الحبس "الجنحية" التي يُفترض ألا ترق إلى مستوى عقوبة السجن "الجناحية"، (عبابنة، 2016 ص307). كما فرق قانون العقوبات المصري رقم 58 لسنة 1937م المعدل سنة 2020م عقوبة الحبس المادة 18 عن السجن في المادة 16. وفي قانون العقوبات السوري حيث تتراوح عقوبة الحبس الجنحية كحد أدنى بين 24 ساعة أو 10 أيام وتصل بعدها الأقصى إلى 3 سنوات. أما عقوبة السجن فلا تنقص عن ثلاث سنين ولا تزيد على خمس عشرة سنة (السراج، 1992 ص393). وحيث بموجب المادة 68 قانون الجزاء العماني "يعاقب كل من يخالف أحكام هذا القانون أو اللائحة أو القرارات الصادرة تنفيذاً له بالسجن مدة لا تقل عن شهر واحد، ولا تزيد على سنة واحدة، وبغرامة لا تقل عن (2000) ألفي ريال عماني، ولا تزيد على (20000) عشرين ألف ريال عماني، أو بإحدى هاتين العقوبتين". وهذه العقوبة تقع على أفعال "أ- استخدام طائرات تحكّم عن بُعد، وطائرات بدون طيار، وأي جسمٍ طائرٍ آخر، في إقليم السّلطنة، دون الحصول على موافقة من السّلطة المختصة"، وهي الأفعال التي حظرتها المادة 28/فقرة أ من قانون الطيران المدني لعام 2019. ويلاحظ أن هذه العقوبة تقع على الشخص الذي يمتطي محركٍ ويخلق بنفسه فعلياً فوق إقليم البلاد بدون ترخيص. وأيضاً كل من سَيَّر طائرة في الأجواء بدون طيار، أو سَيَّر أيّ جسمٍ طائرٍ يخترق إقليم الدولة بدون ترخيص. والخلاصة أن التشريع العماني عاقب على مُجرّد تسيير طائرة بدون طيار فوق إقليم السّلطنة، دون الحصول على موافقة من السّلطة المختصة (المقبالي، 2020). ومن جانب حق الخصوصية جرم المشرع العُماني في المادة (16) من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات فعل كل من استخدم شبكة المعلومات، أو وسائل تقنية المعلومات، كالهاتف النقال المزود بألة تصوير، في الاعتداء على حرمة الحياة الخاصة أو العائلية، وذلك بالتقاط صور أو نشر أخبار أو تسجيلات صوتية أو مرئية. وفق ما جاء في القانون رقم: (76/2019) التي أشار إليه مُساعد المدّعي العام في مقال عن طائرات الـ (درون) بسلطنة عمان في 19 أبريل، 2020م (الريامي، 2020).

ثم حين صدرت لائحة لتنظيم الطائرات بدون طيار، مكونة من 18 مادة ومُلحقين، عن هيئة الطيران المدني العُمانية، في 6 سبتمبر/ أيلول 2020م، قد أبقّت على نفاذ منظومة العقوبات الجزائية الواردة في المواد (62 إلى 68) ضمن الفصل الثالث عشر من قانون الطيران المدني العماني لعام 2019. خاصة المادة 64 منه التي جعلت العقوبة السجن من ثلاثة أشهر إلى سنة واحدة في المخالفات المتعلقة باستخدام الطائرة بدون طيار المذكورة في المادة 28/فقرة أ من قانون الطيران المدني العماني. ثم أضافت لائحة الطائرة بدون طيار مجموعة من الجزاءات الإدارية والمالية حين نصت في المادة 15 "مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها قانون الطيران المدني المشار إليه أو أي قانون آخر، يُفرض على كل من يخالف أحكام هذه اللائحة غرامة إدارية على النحو المحدد في الملحق رقم (2)". كعقوبات على مجموعة من المخالفات؛ أبرزها تشغيل أو إدخال أو تصنيع الطائرات بدون طيار أو أجزاءها إلى السّلطنة بدون ترخيص وإدخال وخروج الطائرات بدون طيار المستأجرة بدون ترخيص، أو عدم حمل الترخيص، أو تجاوز الارتفاع النظامي والاقتراب من حرم المطارات والتصوير. ويسري العقاب بالنسبة لمشغلي الطائرات بدون طيار من نوع لعب الأطفال في حال كانت تحمل مجسات لجمع البيانات أو أجهزة تصوير.

وجملة القول، تنحصر الجزاءات الإدارية والمالية في إلغاء الترخيص حسب المادة 15 من اللائحة، إضافة لغرامات تتراوح من 100 إلى 600 ريال عُماني وردت في الملحق رقم (2)، وأنها لا تحتاج إلى دعوى جزائية. ووفق ما ورد في ملحق اللائحة رقم 2 على أن يتحمل المستخدم المسؤولية القانونية في حال وقعت أضرار للغير حسب المادة 17 من اللائحة. وبالنسبة لعقوبة المصادرة "يجوز لمحاكم السّلطنة الحكم بمصادرة الطائرة في الحالات الآتية: أ- عدم وضع

علامة تسجيل، أو استخدام علامة تسجيل غير صحيحة"، بنص المادة 67 من قانون الطيران المدني العماني لعام 2019. وتركيب أجهزة وآلات تصوير جوي دون موافقة مسبقة من السلطة المختصة (المقبالي، 2020).

### المطلب الثالث- العقوبة في القانون الكويتي:

لم يكن في التشريع الكويتي قانون خاص يفرض عقوبات على مخالفات الطائرة بدون طيار. وكما سبق البيان أن الطيران داخل الإقليم الجوي للكويت تنظمه ثلاثة قوانين متفرقة نوعياً وزمانياً وهي قانون تنظيم سوق النقل الجوي لسنة 1987 وقانون سلامة الطائرات والملاحة الجوية لسنة 1994 وقانون الجزاء وآخر تعديل له عام 1997. وأن العقوبة على مخالفات الطيران وردت في المادة 16 من قانون الجزاء في الفصل المتعلق بجرائم أمن الدولة ونصها: "يعاقب بالحبس المؤقت مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، لمدة ثلاث سنوات وبغرامة لا تتجاوز 3 آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين: أ- كل من طار فوق الكويت بغير ترخيص من السلطات المختصة". وفق أفادت وزارة الداخلية في تصريح رسمي لمسؤول لها بأنها تمنع تحليق الطائرات اللاسلكية بدون طيار إلا بموافقة من الجهات المعنية في الوزارة وأنها ستوجه الاتهام الخاص بالمادة 16 من قانون أمن الدولة الداخلي (الدشتي، 2016). وبالتالي قبل صدور نص خاص ينظم استخدام الطائرة بدون طيار يمكننا القول: بأن العقاب المنصوص عليه في المادة 16 من قانون الجزاء يشمل مخالفات استخدام الطائرة بدون طيار. وخاصة إذا نظرنا إلى اتساع تعريف الطائرة بأنها "كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحة في الجو أو الفضاء" وذلك وفق المادة الأولى من قانون سلامة الطائرات والملاحة الجوية لسنة 1994 ومنها مخالفات حظر ممارسة أي نشاط في سوق النقل الجوي "إلا بموجب ترخيص صادر عن وزارة التجارة والصناعة..." وفق المادة 2 من قانون تنظيم سوق النقل الجوي لسنة 1987. ثم صدر عن وزارة التجارة والصناعة، وهي الهيئة المختصة بشؤون الطيران المدني، القرار رقم 411 تاريخ 2019/10/28م بحظر استيراد الطائرات بدون طيار بمختلف أحجامها قبل الحصول على ترخيص من وزارة الداخلية، وقد جمع القرارات النصص التي تُجرم شراء وحيازة الطائرة بدون طيار واستخدامها بدون ترخيص من وزارة الداخلية، والذي سبقت الإشارة إليه في المبحث الأول. ولدى الاطلاع على تعليمات الحصول على ترخيص التي وضعتها وزارة الداخلية يتبين أن العقاب الوارد في المادة 16 من قانون الجزاء الكويتي يطال مستخدم الطائرة بدون طيار بلا ترخيص، وكذلك في حال استخدامها بعد انتهاء مدة التصريح الذي حددته التعليمات بثلاثة أسابيع، وأن العقوبة تصل إلى ثلاث سنوات حبس وأن الغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف دينار. كما يطال العقاب مستخدم التصريح الذي يتجاوز الأماكن المسموح له التصوير فيها بموجب التصريح ويبدو أن السلطات العامة بدأت بتنفيذ القرار وضبط مخالفه.

لكن يُلاحظ مما سبق أن قرار وزارة التجارة والصناعة لم يبيّن أنواع الغرامات والجزاءات، وهل تنطوي على عقوبة مصادرة الطائرة عند المخالفة. لذلك تبقى العقوبة على مجرد شراء وحيازة الطائرة بدون طيار أو استخدامها بدون ترخيص هي "الحبس المؤقت مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، وبغرامة لا تتجاوز 3 آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين"، حسب المادة 16 من قانون الجزاء الكويتي عام 1997 من الفصل المتعلق بجرائم أمن الدولة كما يطال العقاب المخالفين في استخدام "جميع أنواع الطائرات دون طيار بمختلف أحجامها التي تعمل بنظام التحكم عن بعد". ويؤخذ على المشرع الكويتي في مضممار طائرات الدرون أنه لم يخصص بالتشديد حالات التعدي التي هدفها الإرهاب (عبد الهادي 1995 ص 177).

### المطلب الرابع- العقوبة في قوانين الإمارات العربية المتحدة:

سلف البيان في مسألة التمييز بين القانون الاتحادي للطيران المدني في الإمارات العربية المتحدة وبين قانون إمارة دبي للطائرات بدون طيار. لذلك سنبدأ في الفرع الأول بتناول عقوبات مخالفات الطائرات بدون طيار في التشريعات الاتحادية للإمارات العربية المتحدة، ثم في قانون إمارة دبي للطائرات بدون طيار في الفرع الثاني.

### الفرع الأول- العقوبة في التشريعات الاتحادية للإمارات العربية المتحدة:

نجد نصوص التجريم والعقاب في كل من قانون العقوبات الاتحادي للإمارات العربية المتحدة رقم 3 لسنة 1987م، وقانون الطيران المدني الاتحادي لسنة 1991م، ولائحة الطيران المدني لاستخدام الطائرات بدون طيار لعام 2017. وقد اعتمدت لائحة الطيران المدني في العقوبات على مواد قانون الطيران المدني الاتحادي على الشكل التالي: فنجد تحت عنوان العقوبات أن اللائحة أشارت إلى قانون الطيران المدني الاتحادي ولخصت المادة 69 منه بقولها: "تقضي بالسجن لمدة سنة واحدة وغرامة لا تزيد على خمسين ألف درهم إذا: تسبب المالك أو المشغلون في إطلاق الطائرة بدون إذن أو تصريح من السلطة المختصة أو بعد انتهاء أو إلغاء هذه الشهادات؛ أو تجريمها عندما تكون في حالة سكر كافية لإضعاف قدرته على الطيران؛ تسبب في تلف مرافق الاتصالات للطيران أو وسائل الملاحة أو لم تحافظ على هذه المرافق في حالة جيدة؛ أو عدم إدخال المعلومات المطلوبة في مستندات أو سجلات الطائرة أو تغيير المعلومات"، وذلك كما بينا صور التجريم في قوانين الإمارات العربية المتحدة ضمن المبحث الأول من هذا البحث. ولعله سقط "سهوا" من لائحة عام 2017 الإشارة إلى الشق من المادة 69 الذي ينص على عبارة "أو بإحدى هاتين العقوبتين". ونرى أن هذه العقوبات المتعلقة بالمجموعة الأولى تعتبر رحيمة نسبياً. ثم أشارت اللائحة إلى المادة رقم 70 من قانون الطيران المدني الاتحادي التي شددت العقوبة بنصها: "يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبالغرامة التي لا تزيد على مائة ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين: 1- كل من قاد طائرة أو جعلها تطير وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة. 2- كل من قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد من غير قصد فوق إحدى هذه المناطق ولم يذعن للأوامر الصادرة اليه. 3- كل من لم يذعن للأمر بالهبوط في اثناء تحليقه فوق إقليم الدولة. 4- كل من يهبط أو يقلع خارج المطارات أو الأماكن المخصصة، أو يطير خارج المناطق المحددة، مالم يكن هناك تصريح..". ونعتقد أن علة تشديد العقوبة تكمن في خطورة تحليق طائرة مجهولة فوق إقليم الدولة، وللتأكيد على التقيد بتسجيلها بغاية الرقابة الجوية.

كما أشارت اللائحة إلى المادة 378 من قانون العقوبات الاتحادي التي تنص على أن التقاط صور لشخص ما دون موافقته يعتبر اعتداء على الخصوصية ويعاقب عليها بمصادرة وإتلاف التسجيلات والتصوير وبغرامة أو سجن. ويتم إيقاع نفس العقوبة لمن ينشر هذه الصور أو الفيديو. ولكن لم تذكر اللائحة المادة 168 من العقوبات الاتحادي التي تعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر ولا تزيد عن خمس سنوات وبالغرامة التي لا تقل عن مائة ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين: " كل من طار فوق مناطق من إقليم الدولة على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة..." وشملت المادة 168 من قانون العقوبات الاتحادي في الفقرة "2- كل من قام بأخذ صور أو رسوم أو خرائط أو إحدائيات لمواضع أو أماكن على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة".

وأخيراً بالنسبة للمصادرة نصت المادة 75 من قانون الطيران المدني الاتحادي على جواز الحكم بمصادرة الطائرة في حال "حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة أو عدم حمل اي من هذه العلامات". كما فرضت اللائحة التامين الإجباري للطائرات بدون طيار سواء في الاستخدام التجاري أو الخاص.



## الفرع الثاني- العقوبات في إمارة دبي:

القانون العام للطيران المدني الساري في دبي هو أولاً قانون العقوبات الاتحادي لعام 1987م، الذي يُعاقب بنص المادة 168 بالحبس من ستة شهور إلى خمس سنوات وبالغرامة التي لا تقل عن مائة ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من طار فوق مناطق من إقليم الدولة على خلاف الحظر الصادر من السلطات المختصة. ثم قانون الطيران المدني الاتحادي لسنة 1991م. إلى أن صدر النص الخاص لتنظيم طائرات الدرون في إمارة دبي وهو قانون تنظيم الطائرات بدون طيار رقم 4 تاريخ 25 يونيو 2020م حيث به تغير الوضع القانوني لتجريم وعقاب حيازة واستخدام الطائرات بدون طيار؛ فقد نص هذا القانون في المادة 38 على عقوبة الحبس والغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين وذلك على استخدام وحتى تجريب وقيادة وإنشاء نظام تقني للطائرات بدون طيار، أو تصنيعها أو إجراء تعديل عليها، أو ممارسة الأنشطة المرتبطة بها مثل تزويدها بالوقود، إضافة إلى عدد كبير من الأفعال سبق تفصيلها في المبحث الأول من هذا البحث. ويجدر هنا بيان ما قصده قانون الطائرات بدون طيار لإمارة دبي بعقوبة "الحبس والغرامة"؛ فإن عقوبة الحبس جنحية وحدها الأدنى شهر أما حدّها الأقصى ثلاث سنوات. وبالنسبة للغرامة نصت المادة (29) من قانون العقوبات الاتحادي رقم 3 لسنة 1987 بأن "الجنحة هي الجريمة المعاقب عليها بعقوبة أو أكثر من العقوبات الآتية: 1- الحبس. 2- الغرامة التي تزيد على ألف درهم.

وجملة القول أن العقوبات التي نص عليها قانون الطائرات بدون طيار لإمارة دبي هي الحبس من شهر إلى ثلاث سنوات، والغرامة بما يزيد على ألف درهم، وللقاضي الحكم بهما معاً أو بإحدى هاتين العقوبتين. في حين تستطيع إدارة الطيران الفيدرالي في الولايات المتحدة الأمريكية فرض غرامات في مخالفات الترخيص تصل إلى 72500 دولار. وتملك وزارة الطيران الفرنسية إيقاع جزاءات بسحب الترخيص أو رفض التجديد. (مؤمن، 2016 ص36).

ولئن خلا قانون دبي هذا من عقوبة المصادرة في متنه، غير أنه فوض رئيس المجلس التنفيذي للإمارة اختصاص إصدار التعليمات والمخالفات والجزاءات الإدارية والمالية، سواء لأول مرة أو في حال مُعاودة الشخص ارتكاب المخالفة ذاتها في المادة (39) منه. إضافة إلى أنه يجوز الحكم بمصادرة الطائرة في حال "حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة أو عدم حمل اي من هذه العلامات"، وذلك حسب المادة 75 من قانون الطيران المدني الاتحادي لعام 1991. كما نصت على المصادرة بموجب الفقرة في حال 2- "قيام مالك أو مستثمر الطائرة بنقل اسلحة أو ذخائر بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة تمس امن الدولة". وذلك في القانون الاتحادي للطيران المدني للإمارات العربية المتحدة الصادر عام 1991، وهذا جريمة تدخل في صنف الاستخدام الجنائي للطائرة بدون طيار. ويضاف لذلك أن قانون دبي رقم 4 فرض في المادة 40 على المخالف تقديم تأمين لإزالة أسباب المخالفة.

## المطلب الخامس- العقوبة في دولة قطر:

تضمن قانون الطيران المدني لإمارة قطر لسنة 2002 والمعدل مؤخراً عام 2018 مجموعة من العقوبات لمخالفين قواعد الطيران المدني. ورغم أنه عرّف الطائرة بدون طيار، ذكرناه في المبحث الأول، إلا إنه فوض هيئة الطيران بإصدار اللائحة لتنظيم استعمال الطائرات بدون طيار، والغريب أن اللائحة صدرت باللغة الإنجليزية برقم 5 لسنة 2017 والذي زاد من صعوبة البحث أنه تعذر علينا الاطلاع على تفاصيل اللائحة بسبب الحجب الإلكتروني. ومن خلال الرجوع إلى أحد الدراسات الحديثة في هذا الموضوع، تبين أن اللائحة قد احتوت ضوابط استخدام وتسجيل الطائرات بدون طيار وفق فئات وشروط محددة مع الإلزام بتثبيت رقم التسجيل على الطائرة وهذا يتوافق مع المادة 34 من قانون الطيران المدني القطري الذي ألزم بوضع رقم التسجيل على الطائرة (كمال، 2020 ص21). وبالنسبة للعقوبات فنجد قانون الطيران المدني ينص في المادة 105 فقرة "1- يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة

وبالغرامة التي لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين: (أ) مالك الطائرة أو مشغلها أو قائدها إذا سمح بطيرانها أو قادها دون ترخيص أو تصريح أو قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صلاحيتها للطيران أو بعد انتهاء مفعول أو سحب أي منها، (ب) من تولى قيادة طائرة أو قادها أثناء الطيران وهو غير حائز على الشهادات أو الإجازات أو التراخيص المقررة وفقاً لأحكام هذا القانون، (ج) من قاد طائرة أو عمل كأحد أفراد هيئة قيادتها وهو واقع تحت تأثير المسكرات أو المخدرات، (د) من أضر بمنشآت الاتصالات الخاصة بالطيران أو المساعدات الملاحية الموجودة على الأرض أو لم يُبقها بحالة جيدة إذا كان مكلفاً بذلك، (هـ) قائد الطائرة الذي لا يدون البيانات في وثائق الطائرة أو سجلاتها أو يُخَوِّرُ فيها" المعدلة بموجب قانون 21 لعام 2008.

ثم شدد القانون القطري العقوبة في حال كانت الطائرة لا تحمل عند تشغيلها علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة. فنص في الفقرة 2 من المادة 105 "يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاث سنوات وبالغرامة التي لا تزيد على مائتي ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من: (أ) قاد طائرة أو سمح بطيرانها وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة، (ب) قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد دون قصد فوق إحدى هذه المناطق ولم يدعن للأوامر الصادرة له بالهبوط". وأخيراً نصت المادة 109 "يجوز الحكم بمصادرة الطائرة في الحالات الآتية: 1- حمل علامات الجنسية أو التسجيل غير الصحيحة أو عدم حمل أي من هذه العلامات".

وتميز قانون الطيران المدني القطري عن غيره من تشريعات الخليج بحظر أعمال التدريب على الطيران دون تصريح من سلطة الطيران المدني، لكنه اكتفى بأن أوقع عليه جزاءً إدارياً بنصه في المادة 33 "في حالة مخالفة متطلبات التصاريح أو القوانين أو القواعد أو اللوائح أو الإرشادات المعمول بها، يكون لسلطة الطيران المدني الحق في تقييد العمل بالتصريح أو سحبه أو وقف العمل به" حسب تعديل قانون الطيران المدني رقم (15) لسنة 2018. كما أُلزام المشرع مُشغلي بعض فئات الطائرات بدون طيار بالتأمين عليها، لكن المشكلة في عدم وضوح إجراءات التأمين على الطائرات بدون طيار في دولة قطر (كمال، 2020 ص53).

#### المطلب السادس- العقوبة في مملكة البحرين:

ذكرنا آنفاً أن قانون الطيران المدني البحريني لعام 2013م ولائحته التنفيذية التي نشرت عام 2014م لم يُعرّف الطائرة بدون طيار. لكن باعتبار أن قانون الطيران البحريني المذكور نص في الفقرة 3 من المادة 62 "لا يجوز للطائرات التي تطير دون طيار أن تعمل في إقليم الدولة إلا بتصريح من شئون الطيران المدني"، فنرى أن نصوص العقوبات على مخالفات الطائرات التقليدية المأهولة، تسري على مخالفات الطائرة بدون طيار، مثل الفقرة 3 من المادة 9 التي تقضي بعدم التنازل عن التراخيص والتصاريح للغير، ومخالفات الفقرة 3 من المادة 10 بتسجيل الطائرة، وحمل علامات جنسيتها وتسجيلها. وقد نص قانون الطيران المدني البحريني في المادة 138 على عقوبات الأفعال التي تُعرض سلامة الطيران للخطر، حيث أجملها بقوله: "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سنتين ولا تزيد على ثلاث سنوات وبالغرامة التي لا تقل عن ثلاثة آلاف دينار ولا تزيد على عشرة آلاف دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب أحد الأفعال الآتية: ١- قيادة طائرة وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة، دون تصريح خاص من شئون الطيران المدني وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة. 2- تعمد قيادة طائرة فوق منطقة محرمة، أو قيادتها فوق منطقة محرمة من غير قصد، وعدم الإذعان للأوامر الصادرة له. 3- عدم الإذعان لأمر بالهبوط أثناء التحليق فوق إقليم الدولة. 4- الهبوط أو الإقلاع خارج المطارات أو الأمكنة المخصصة لذلك، أو الطيران خارج المناطق والطرق المحددة، في غير حالات القوة القاهرة وبدون تصريح خاص بذلك من شئون الطيران المدني. 5-

التحليق بطائرة في إقليم الدولة دون تصريح، وعلى متنها: أ- أسلحة أو ذخائر، أو أية مواد أخرى تحرم القوانين الوطنية نقلها. ب- أشخاص، بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جنائية، ولو لم يتم ارتكابها. ٦- تشغيل طائرة قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صالحيتها للطيران، دون تصريح خاص بذلك من شؤون الطيران المدني. ٧- قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات أو الإجازات المقررة، أو دون الحصول على تصريح خاص بذلك من شؤون الطيران المدني. ٨- قيادة طائرة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر". ونلاحظ أن عقوبة الحبس جنحية لا تزيد على ثلاث سنوات، لكن القانون البحري شدد الحد الأدنى فجعله لمدة لا تقل عن سنتين. بخلاف بقية قوانين دول الخليج العربي.

كما تميّز قانون الطيران المدني البحري لعام 2013 ولائحته التنفيذية في تفويض وزير المواصلات بفرض جزاءات إدارية كما جاء في المادة 100 من اللائحة أن للوزير فرض غرامة إدارية لا تتجاوز قيمتها عشرة آلاف دينار عن كل مخالفة لأي حكم من أحكامهما. وحسب المادة 46 منه فإن إدارة النقل الجوي تختص بفرض الجزاءات المناسبة وفقاً لهذه اللائحة. وأخيراً قضى قانون تنظيم الطيران المدني البحري، في المادة 140 أنه يجوز الحكم بمصادرة الطائرة في حال "حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة، أو عدم حمل أي من هذه العلامات". إضافة إلى عدة حالات أخرى.

وحسب "مشروع" تعديل أحكام قانون الطيران المدني لعام 2013 الذي سبقت الإشارة إليه في المبحث الأول، والذي أعدته مؤخراً وزارة المواصلات في البحرين كونها المختصة بشؤون الطيران المدني، فإنه يحظر "استخدام أو إطلاق أو استيراد أو تصنيع أو تجميع أو حيازة أو الاتجار بالطائرات المحركة آلياً أو سلكياً أو ذاتياً إلا بعد الحصول على تصريح بذلك من وزارة الداخلية" (الموسوي، 2020). ويشدد "المشروع" في المادة الثالثة منه بفرض عقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تتجاوز خمس سنوات والغرامة التي لا تقل عن ألفي دينار ولا تزيد عن عشرة آلاف دينار أو يحدى هاتين العقوبتين لكل من يخالف أحكام "مشروع" هذا القانون. ثم تقرر مضاعفة العقوبة على المتهم إذا عاد لارتكاب أي من الجرائم الواردة بـ"مشروع" القانون مرة أخرى. ثم تقرر عقوبة السجن مدة لا تقل عن عشرة سنوات إذا كان الغرض من ارتكاب الجريمة غرضاً إرهابياً، أو ارتكبت الجريمة ضد المنشآت والأدوات والأجهزة والأسلحة والمعدات والأماكن التابعة لقوة دفاع البحرين أو وزارة الداخلية. والغاية هي التشديد في حالة توفر القصد الجنائي الخاص أو يهدف الإرهاب، أو المساس بأهداف عسكرية أو أمنية للدولة.

## الخاتمة.

تناول البحث مخالفات استخدام الطائرات بدون طيار في المجالات المدنية، ومخاطرها على سلامة الملاحة الجوية في الدولة وعلى حق الخصوصية للأفراد. ولاحظنا الوضع القانوني في دول الخليج كيف كان في البداية يفتقر إلى تنظيم واضح، ثم بدأ السعي لاستدراك تسارع استخدامها بواسطة إصدار قوانين ولوائح تجريم وعقاب استخدام الطائرات بدون طيار دون ترخيص، والعديد من هذه النصوص متباينة ومستعجلة أحياناً، وبعضها متناهٍ في الدقة مثل قانون دبي. كما لاحظنا سعي بعض التشريعات لتشديد العقاب أحياناً، في مقابل بعضها التي اكتفت بجزاءات إدارية ومالية أحياناً. وكل ذلك من خلال دراسة مخالفات الاستخدام المدني للطائرة بدون طيار ضمن مختلف قوانين وأنظمة دول الخليج في المبحث الأول. ثم قمنا باستخلاص العقوبات الجنائية. والجزاءات الإدارية والمالية في المبحث الثاني.

ولانزال التحديات التشريعية في تزايد كبير لمواكبة التطورات، إذ يرى الناظر كيف تطور الاختراع من طائرة تقليدية مأهولة يقودها طيار، إلى طائرة غير مأهولة بدون طيار، والآن يتوصل العالم إلى "الطائرة المأهولة بدون طيار" والمخصصة لنقل الأشخاص. كما توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج والتوصيات نوردتها فيما يأتي:

#### خلاصة بأهم نتائج البحث:

- 1- أغلب تشريعات دول الخليج كانت تفتقر إلى تنظيم واضح ودقيق في تجريم وعقاب استخدام الطائرات بدون طيار وتعاني بعض الارتباك التشريعي؛ فمثلاً يخضع استخدام الطائرات بدون طيار لعدة قوانين مثل قوانين أمن الدولة وقانون العقوبات إضافة لقانون الطيران المدني كما في الكويت وعمان. ثم سارعت دول الخليج إلى إصدار قوانين ولوائح بشكل مستعجل أحياناً لاستدراك الفراغ التشريعي. أولها الإمارات العربية المتحدة وقطر عام 2017 والكويت عام 2019 والسعودية وعمان ودبي في 2020. ويُعتبر قانون دبي أحدث وأدق تشريع متكامل في هذا الموضوع. وسكت قانون الطيران المدني البحريني لعام 2013 الحديث نسبياً عن الطائرة بدون طيار، لكن وزارة المواصلات وضعت مؤخراً مشروعاً قانوناً لتنظيم الطائرات بدون طيار في فبراير 2020.
- 2- اتفقت قوانين الطيران الخليجية في البداية على إغفال ذكر الطائرة بدون طيار، وأحياناً استعمال عبارة "أي طائرة" مثل نظام الطيران السعودي لعام 2005م، أو بكلمة "وغيرها" في قانون الطيران البحريني، أو تعبير "أي جسم طائر آخر" كما في قانون الطيران العماني لعام 2019م. كما اتفقت على مسألة تصنيف الطائرات بدون طيار إلى فئات، ليشمل التجريم التعامل بكل أنواع الطائرات بدون طيار. واستثنت طائرات ألعاب الأطفال من وجوب التسجيل والتصريح والتدريب، لكن بقيود معينة.
- 3- لكون هذا الموضوع فني تقني، لجأت معظم دول الخليج إلى نهج التفويض التشريعي لهيئة الطيران المدني لتنظيم أمور الطائرات بدون طيار بوضع اللوائح التنظيمية والتنفيذية وبفرض جزاءات عقابية وإدارية ومالية. لكن اختلف بعضهم في الجهة المختصة لوضع اللوائح؛ مثلاً وزارة التجارة والصناعة في الكويت، ووزارة المواصلات في البحرين.
- 4- تتسم صور المخالفات بانها ضيقة جداً في بعض الأنظمة كما في نظام الطيران المدني السعودي حيث تنحصر في "تشغيل" طائرة بدون طيار في سماء الدولة قبل الحصول على ترخيص وكذلك "صناعة الطائرات وصيانتها" في المملكة. بينما توسع قانون الطائرات بدون طيار الخاص بإمارة دبي بشكل كبير يصل إلى أكثر من عشرين صورة من صور المخالفات مما يسهل للإمارة ملاحقة وعقاب مرتكبي كافة الأفعال.
- 5- تتفق معظم تشريعات دول الخليج على أن أغلب عقوبات الحبس لا تزيد على سنة على عموم المخالفات. لكنها شددت بالحبس لمدة تصل إلى ثلاث سنوات في حالة التحليق فوق إقليم الدولة بدون تصريح من السلطة، وكذلك فيما إذا كانت الطائرة لا تحمل عند تشغيلها علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة. وانفرد القانون البحريني في تشديد الحد الأدنى فجعله لمدة لا تقل عن سنتين بخلاف بقية قوانين دول الخليج العربي.
- 6- مجمل القوانين الخليجية صنفت مخالفات الطائرات بدون طيار دون الجنابة، أي ضمن مستوى جرائم الجنح بما لا يزيد عقابها على ثلاث سنوات حبس، كما أعطت القاضي ثلاثة خيارات؛ فله أن يقضي بعقوبة الحبس والغرامة معاً، أو بالحبس فقط، أو أن يحكم بالغرامة. ونلاحظ أن أغلب القوانين الخليجية- عدا قانون دبي- لم تُلزم حائزو ومشغل الطائرة بدون طيار بالتأمين عليها. وبعض القوانين خلت من عقوبة المصادرة.

7- تطورت عقوبة المخالفات لدى المشرع العماني حيث انفرد بالاتجاه نحو التخفيف من السجن ثلاث سنوات إلى سنة واحدة، مع تخفيف الوصف الجنائي من "السجن الجنائي" إلى "الحبس الجنائي". إضافة لمجموعة من الجزاءات الإدارية والمالية المعتدلة نصت عليها لائحة عام 2020. وأنه أجاز إدخال وخروج الطائرات بدون طيار المستأجرة إلى السلطنة وفقاً للضوابط الجمركية. وبالمقابل انفرد التشريع القطري بحظر أعمال التدريب على الطيران دون تصريح، وفي مخالفات متطلبات التصاريح، وأجاز المشرع لسلطة الطيران المدني إيقاع جزاء إداري. وأن التشريع القطري كان متساهلاً بأن لم يضع حداً أعلى لحمولة الطائرة بدون طيار.

### التوصيات والمقترحات.

- 1- نوصي باعتماد الحلول التشريعية والفنية التي تقوم على تبني هويات وحاجات الأفراد بإنشاء نوادي للطيران، وحصر ممارسة استخدام الهواة ضمنها، بحيث يسهل ضبط استخدام الطائرة بدون طيار خارجها. مثل نادي الطيران السعودي للطائرات الصغيرة بدون طيار.
- 2- وكذلك إلزام حائز ومشغل الطائرة بدون طيار- عدا التي من نوع ألعاب الأطفال- بالتأمين عليها، وهو من باب أولى بالنسبة للنقل الجوي بواسطة تكسي نقل المسافرين بطائرات دون طيار، والذي تتجه الإمارات العربية المتحدة إلى اعتماده، وجعله شرطاً للحصول على تصريح الطيران. وذلك خير من المبالغة في رسوم التصريح التي قد تبدو عقوبة بحد ذاتها.
- 3- ونوصي بتقنين الاستخدام التجاري للطائرات بدون طيار في دول مجلس التعاون الخليجي ضمن حدود الاحتياج الضروري، فهو نشاط اقتصادي وليد وبديل عن وسائل المواصلات التقليدية ومخاطرها في النقل. ويسهل التبادل التجاري سيما وأن الإمارات العربية المتحدة مركز إقليمي ضخم لإعادة التصدير.
- 4- وخير ما نشير إليه لفعالية ونجاح التوصيات السابقة، هو توحيد قوانين الطائرات بدون طيار في دول مجلس التعاون الخليجي لإكمال الانسجام الضروري لحالات انتقال الطائرات بدون طيار عبر الحدود المشتركة.
- 5- وعلى عموم الدول العربية، إزاء ازدهام طائرات الدرون الترفيهية والتجارية لنقل البريد والطرود والمسافرين وازدياد اعتماد الطائرات بدون طيار لدى الجهات الحكومية والأمنية، لابد من تنسيق تشريعاتها في هذا الصدد بشكل منسجم على الأقل، لأنه حتماً لن تكفي مجموعة التعليمات واللوائح الداخلية لضبط الاستخدامات المدنية للطائرات بدون طيار.
- 6- وسيكون لزاماً على الدول والمجتمع الدولي، إقامة نظام جوي دولي للطائرات بدون طيار باستحداث تنظيم جوي للحركة يوازي تنظيم الطائرات التقليدية. سيما أننا قد أشرنا في المقدمة إلى دراسة للإدارة الفيدرالية الأمريكية للطيران (FAA) التي توقعت أنه سيكون هناك بين (2،75) مليون و(4،47) طائرة بدون طيار في العالم بحلول عام 2021م وها نحن ذا.

### المراجع والمصادر

- جاسم، فاروق إبراهيم. (2017). القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- الحربي، محمد بن صالح (2019). الدرون سلاح «الجيل الثالث» في الحروب. مقال. جريدة الشرق الأوسط. الأربعاء 15 مايو العدد [14778]. <https://cutt.us/m66yZ>.
- حسني، محود نجيب (1988). النظرية العامة للقصد الجنائي، دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية. دار النهضة العربية. القاهرة. طبعة 3.

- الحكيمي، عبد الباسط محمد سيف (2002). "النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام". الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع: عمان (الأردن). دار الثقافة للنشر والتوزيع. <https://cutt.us/ESrDg>
- الدشتي، محمد (2016). مقال "شرعية استخدام الطائرات اللاسلكية الصغيرة" الرابط <https://cutt.us/oaNWi>
- دويدار، هاني (2006). "التأمين الجوي". بحث مقدم الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت لبنان.
- الريامي، ناصر بن عبد الله (2020). مقال مُساعد المدّعي العام. "طائرات ال (درون) وفق ما جاء في القانون رقم:( 76 /2019)". صحيفة الوطن سلطنة عمان. 19 أبريل . <https://cutt.us/p1xC>
- السراج، عبود (1992). قانون العقوبات "القسم العام"، منشورات جامعة دمشق. سوريا. الطبعة الخامسة.
- السويدي، سيف (2015). "تشريعات جديدة للحد من خطر الطائرات بدون طيار". جريدة الاتحاد الإماراتية. الرابط: <https://cutt.us/NqnzI>
- الصيفي، عبد الفتاح (2010). الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون. دار المطبوعات الجامعية. الاسكندرية.
- عابنة، فواز (2016). وقف التنفيذ في القانون الجنائي مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، الأردن <https://cutt.us/e6pct>
- عبد العزيز، مخيمر عبد الهادي (1995). "القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي". مجلة الحقوق. مجلس النشر العلمي. جامعة الكويت. السنة:19 العدد: 1. الرابط <https://cutt.us/sVxpy>
- عبد اللطيف، براء منذر كمال (2016). "الطائرات بدون طيار من منظور القانون الدولي الإنساني"، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، كلية الحقوق، الأردن <http://law.asu.edu.jo/2016/images/drbraa.pdf>
- العرادي، علي عبد الله جاسم (2019). "تفويض الاختصاص التشريعي تأصيلية تحليلية في الدستور البحريني والدساتير المقارنة". الناشر معهد البحرين للتنمية السياسية، البحرين.
- غنام، محمد غنام (2015). علم الإجرام وعلم العقاب. الناشر، المنصورة، مصر. دار الفكر والقانون، الطبعة 1. <https://cutt.us/SNH0x>
- كمال، سارة عبد الله (2020). "التنظيم القانوني للاستخدام المدني للطائرات بدون طيار" رسالة ماجستير. جامعة قطر. كلية القانون. <https://cutt.us/9wX8K>
- كينيث، كون (2017). "إصدار الشهادات للمنظومات الجوية الصغيرة بدون طيار". دراسة إصدار مؤسسة روند. الولايات المتحدة الأمريكية. ص11. <https://cutt.us/hUI2G>
- اللجنة الدولية للصليب الأحمر (2013). مقال بدون اسم الباحث "الامتثال للقوانين عند استخدام الطائرات المسلحة بدون طيار". الرابط <https://cutt.us/ttMZy>
- ماركس، باول (2017). مقال: جرائم طائرات "الدرون" من التجسس إلى حمل المتفجرات. الرابط <https://cutt.us/vOI7q>
- المجذوب، طارق (2012). "الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب". مجلة الدفاع الوطني. اللبنانية. العدد 82 أكتوبر تشرين الأول <https://cutt.us/NIQJ2>
- مجلة الثقافة الاجتماعية والأمنية لإمارة دبي. العدد 553 السنة 46، يناير 2017م <https://cutt.ly/jjC7zem>

- مجلة سماء قطر (2019). مقال بدون اسم الباحث "الطائرات بدون طيار: آفاق مستقبلية واعدة وتقنية قد تغير كل شيء"، العدد 7 يونيو ص31. الرابط <https://bit.ly/2R44dEp>
- محمد، بوكوتس (2017). "المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات بدون طيار" الرابط <https://cutt.us/T93QL>
- المقبالي، المحامي صلاح بن خليفة (2020) "ماذا يقول القانون العماني في استخدام الطائرات بدون طيار" أثير، صحيفة إلكترونية. الثلاثاء. الرابط <https://cutt.us/zX9lW>
- الموسوي، علوي (2020). مقال قانوني "المواصلات" تتحفظ و"الداخلية" تعدل ولا ملاحظات عند الدفاع" مقال قانوني في صحيفة البلاد. الأربعاء 16 ديسمبر، الرابط: <https://cutt.us/gBbm7>
- موسى، طالب حسن (2013). القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- موقع مكتب محاماة STA دبي (2019). مقال بدون اسم الباحث "قوانين ولوائح الطائرة بدون طيار في دولة الإمارات العربية". الرابط 5 فبراير/شباط. <https://cutt.us/7oiVx>
- مؤمن، طاهر شوقي (2016). "النظام القانوني للطائرات بدون طيار "الدرونز". مجلة العلوم القانونية والاقتصادية. كلية الحقوق- جامعة عين شمس. المجلد 58، العدد 2 يوليو، ص314. <https://cutt.us/wNZxv>
- ندوة "الإيكاو" العالمية لأمن الطيران (2019). في مونتريال، 22 سبتمبر. رابط الندوة: <https://cutt.us/KASlz>
- ندوة "تمكين الطائرات بدون طيار" (2017). منظمة الطيران المدني الدولي مونتريال، كندا. نشر بتاريخ، 15 مايو الرابط: <https://cutt.us/vvqjji>
- ندوة "منافع استخدام الطائرات" (2018). الجامعة الألمانية للتكنولوجيا "جيوتك" سلطنة عُمان 25 أبريل الرابط: <https://cutt.us/Kiamg>

#### أنظمة ولوائح الطيران السعودية

- نظام الطيران المدني السعودي. الصادر بالمرسوم ملكي رقم م/44 بتاريخ 18 / 7 / 1426هـ الموافق 2005/08/23 نشر في الجريدة الرسمية أم القرى بتاريخ 25/9/1426هـ الموافق 2005/10/28. الرابط <https://cutt.us/3Cpid>
- تنظيم طائرات الدرون في المملكة العربية السعودية. موقع صحيفة عكاظ تاريخ 17 أغسطس 2020. الرابط: <https://cutt.us/MJmNB>
- تعليمات "حول تنظيم طائرات الدرون في السعودية". صحيفة عكاظ تاريخ 17 أغسطس 2020. الرابط: <https://cutt.us/PwMkY>

#### قوانين ولوائح الطيران العمانية

- قانون الطيران المدني العماني. مرسوم سلطاني رقم 76 / 2019 على الرابط: <https://cutt.us/tyTyV>
- قانون الجزاء العماني. مرسوم سلطاني رقم ٧ / ٢٠١٨ الرابط: <https://qanoon.om/p/2018/rd2018007>
- لائحة تنظيم الطائرات بدون طيار، قرار هيئة الطيران المدني لسلطنة عُمان رقم 2020/417. وتم نشره في الجريدة الرسمية العدد (1356) [/https://qanoon.om/p/2020/caa20200417](https://qanoon.om/p/2020/caa20200417)

### قوانين ولوائح الطيران الكويتية

- القانون (6) لسنة 1994 بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، الكويت. الرابط <https://cutt.us/IEF6v>
- المرسوم بالقانون رقم 31 لسنة 1987 بشأن تنظيم سوق النقل الجوي في الكويت. الرابط <https://cutt.us/7E116>
- قانون الجزاء الكويتي رقم 16 لعام 1960، المعدل بالقانون رقم 31 لعام 1970 الرابط: <https://cutt.us/Xn7SR>

### قوانين ولوائح الطيران الإماراتية

- قانون الطيران المدني الاتحادي للإمارات العربية المتحدة رقم (20) لعام 1991م. الرابط: <https://cutt.us/YgAMe>
- قانون العقوبات الاتحادي للإمارات للإمارات العربية المتحدة رقم 3 لسنة 1987م. نشر في الجريدة الرسمية العدد 182 السنة السابعة عشرة في 1987/12/20 وعمل به من تاريخ 1988/3/20م. الرابط: <https://cutt.ly/ajC7yl3>
- لائحة الطيران المدني للطائرات بدون طيار لعام 2017م. انظر: الهيئة العامة للطيران المدني GCCA بدولة الإمارات العربية المتحدة هي الهيئة التنظيمية للاستخدام الطائرات بدون طيار. الرابط: بتاريخ 05/فبراير. شباط/2019م الرابط <https://cutt.us/64E0e>
- قانون رقم 4 لتنظيم الطائرات بدون طيار في إمارة دبي. صدر بتاريخ 25 يونيو 2020 م الموافق 4 ذو القعدة 1441 هـ. نشر في الجريدة الرسمية لحكومة دبي السنة 54 العدد 479 في 7 يوليو 2020م، الموافق لـ 16 ذو القعدة 1441هـ. <https://cutt.ly/jjC48nN>

### قوانين ولوائح الطيران البحرينية

- قانون تنظيم الطيران المدني رقم 14 لسنة 2013م مملكة البحرين. الرابط <https://cutt.us/oqitH>
- اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم الطيران المدني البحريني لعام 2013. صدرت بقرار وزير المواصلات رقم (21) لسنة 2013. ونُشرت في عدد الجريدة الرسمية رقم (3138) بتاريخ 9 يناير 2014. الرابط <https://cutt.us/cujBe>

### قوانين ولوائح الطيران القطرية

- قانون رقم (15) لسنة 2002 بشأن الطيران المدني في قطر ونشر في العدد: 9 نسخة الجريدة الرسمية تاريخ النشر: 2002/09/04 الموافق 1423/06/27 هـ ص: 169. الرابط: <https://cutt.us/l80dm>
- قانون رقم (15) لسنة 2018 بتعديل قانون الطيران المدني في قطر لسنة 2002. ونشر في الجريدة الرسمية: العدد: 16 نسخة الجريدة الرسمية تاريخ النشر: 2018/10/23 الموافق 1440/02/14 هـ ص: 5. الرابط <https://cutt.us/l3Awl>