

المقدمة

طائرات مسيّرة (drones) – هي عبارة عن طائرات يتم التحكم بها عن بُعد، ويتم استخدامها في السنوات الأخيرة لأغراض مدنية ولأخرى أمنية. تستخدم هذه الطائرات بشكل أساسي كوسيلة لحماية السلامة العامة، في عمليات البحث والإنقاذ في مناطق الكوارث والزراعة ورسم الخرائط، وكوسيلة للتسلية والرياضة وللتصوير في المناسبات والاحتفالات. يزداد انتشار استخدام هذا النوع من الطائرات بسبب انخفاض أسعارها، وسهولة شرائها وتشغيلها، والتحسين الدائم في قدراتها. وتُقدّر الهيئة العامة للطيران المدني بأن عدد الطائرات المسيّرة في إسرائيل قد يصل هذا العام إلى 20,000 طائرة.

إلى جانب الفوائد العديدة لاستخدام الطائرات المسيّرة، هنالك أيضاً العديد من المخاطر الناجمة عن استخدامها والتي تؤثر على الجوانب الأمنية والجنائية والمتعلقة بالسلامة التي قد تصل إلى درجة تشكيل خطر على الأرواح وأمن الدولة.

تأتي توصياتي بإجراء عملية رقابة ورصد في هذا المجال بهذه السرعة نظراً لأن العديد من نتائج عمليات الرقابة السابقة (مثل نتائج الرقابة حول طريقة التعامل مع تهديد الأنفاق) كانت قد أشارت إلى أن التعامل مع التهديدات الناشئة كان في بعض الأحيان غير متزامن مع وتيرة نموها وشدتها والمخاطر الناجمة عنها، وبالتالي فإن الإستعدادات لمثل هذه التهديدات لم تكن جيدة بما فيه الكفاية.

يتناول هذا التقرير الاستعدادات على المستوى الوطني للتعامل مع التهديدات التي تشكلها الطائرات المسيّرة، ومع صلاحيات ومسؤولية الجهات المرتبطة بهذا الموضوع ومع الفجوات القائمة بشأن تنظيم استخدام الطائرات المسيّرة – وكل ذلك بهدف تحسين الرد على هذا التهديد والحد من المخاطر الناجمة عنه.

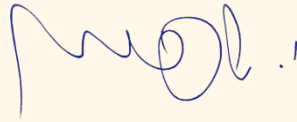
وأشارت نتائج الرقابة إلى أنه على الرغم من مساعي قيادة مجلس الأمن القومي المستمرة منذ نحو عامين ونصف لوضع الخطوط العريضة لتنظيم مسؤولية التعامل مع التهديد الذي تشكله الطائرات المسيّرة، إلا أن اللجنة الوزارية لشؤون الأمن الوطني (مجلس الوزراء الأمني) لم تتخذ حتى الآن قراراً في هذا الشأن. ولذلك وعلى الرغم من الضرورة الملّحة والمسؤولية الوطنية للتعامل مع التهديدات التي تشكلها الطائرات المسيّرة لم يتم تنظيم الموضوع بعد. **هذا يعني أنه لا يزال هناك فراغ فيما يتعلق بتحديد المسؤولية والصلاحيات المتعلقة بهذا الشأن كما ذكر أعلاه، وبالتالي ليس هناك رد مناسب لمخاطر وتهديدات الطائرات المسيّرة في إسرائيل على المستوى الوطني، وبالتالي يزداد بهذا احتمال المس بأمن الدولة.**

بالإضافة إلى ذلك، حتى عندما يتخذ مجلس الوزراء الأمني مثل هذا القرار، سيستغرق الأمر بعض الوقت قبل إنفاذه بالكامل، ولذلك هناك حاجة لحل مؤقت.

ومن بين المسائل التي تناولها التقرير هي كما ذكرنا سابقاً الثغرات القائمة حالياً فيما يتعلق بتنظيم استخدام الطائرات المسيّرة. إن انتشار استخدام العديد من أنواع الطائرات المسيّرة في إسرائيل، وكذلك في بقية العالم، محفوف بالكثير من التحديات المعقدة. لقد وقع خلال عام 2016 في البلاد 24 حادث متعلق بالسلامة استخدمت فيهم طائرات مسيّرة، مقارنة مع 14 حادث عام 2015، وهي زيادة بحوالي 70%. وتحديث العديد من المواقع الأخيارية في أنحاء العالم مؤخراً عن حادث اصطدام طائرة مسيّرة بطائرة ركاب أثناء هبوطها في مطار في كندا، ولحسن الحظ تمكنت طائرة الركاب من الهبوط بسلام. يبدو أن الثورة في مجال استخدام الطائرات المسيّرة تستوجب اتخاذ تدابير إنفاذ فعالة وفرض التسجيل الإلزامي لهذه الطائرات على مالكيها من أجل الحد من إمكانية وقوع الحوادث أو الإصابات للأرواح والممتلكات الناجمة عن استعمال هذه الطائرات، والحد من إمكانية التعدي على الخصوصية من خلال استخدام مثل هذه الطائرات لأغراض التصوير.

المجال الجوي لدولة إسرائيل محدود وحمائته هي عملية معقدة جداً وتتطلب فرض الكثير من القيود على استخدام الطائرات المدنية، بما في ذلك الطائرات المسيّرة. وهناك أيضاً الخطر من قيام العناصر الإرهابية أو العناصر الإجرامية باستخدام مثل هذه الطائرات لأغراض غير شرعية. من واجب الهيئات الخاضعة للرقابة أن تعمل بسرعة

وبنجاحة لإصلاح النواقص المذكورة في هذا التقرير، وعلى وجه الخصوص تنظيم المسؤولية الوطنية للتعامل مع تهديدات الطائرات المسيّرة وتحسين الرد لهذه التهديدات. وفي الوقت نفسه، عدم المس بالقدرة على تحقيق أقصى قدر من الفائدة الكامنة في استخدام الطائرات المسيّرة في المجالات المدنية والأمنية.



يوسف حاييم شفير، قاض (متقاعد)
مراقب الدولة
ومندوب شكاوى الجمهور

أورشليم القدس، تشرين الثاني 2017