

## عدم مشروعيتها الجاسوسية من الهواء في القانون الدولي

### The illegitimacy of espionage in the air in the international law



طالب الدكتوراه/ خالد أعددور

جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر

Khaledaddour33@gmail.com

تاريخ القبول للنشر: 2018/11/29

تاريخ الاستلام: 2018/10/21



#### ملخص:

تعتبر الجاسوسية من بين المشاكل التي لا يزال المجتمع الدولي لم يضع لها اتفاقية أو يحدد لها نصا عاما حول طبيعتها القانونية بمنعها أو السماح بها، وما زاد الأمر تعقيدا هو تطور وسائل ومعدات هذه الأعمال، بسبب التطور العلمي والتكنولوجي، فأصبحت الدول تستخدم فضاءات ومجالات لم تكن تستعمل سابقا كالهواء الذي يعلو إقليمها، وهذا ما فرض على الدول التفكير في وضع تنظيم قانوني دولي للاستخدام السلمي للهواء عن طريق تقنين معاهدات دولية لتنظيم الملاحة في هذا المجال، وتعزيز قاعدة أن سيادة الدولة هي الأساس هناك، وذلك بهدف تجنب الدول مخاطر أعمال الجاسوسية ضدها.

الكلمات المفتاحية: عدم مشروعية؛ الجاسوسية؛ الهواء؛ اتفاقية باريس للملاحة الجوية لعام

1919؛ اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944؛ الطائرات بدون طيار.

#### Abstract

*Espionage is one of the problems that the international community has not yet promoted a convention about it or assigned a text defining its legal nature, authorizing or prohibiting it. The evolution of the means and materials of these acts has more complicated the situation because of the scientific and technological development.*

*The countries start using new spaces and fields that are not previously used such as the air above its territory. This has imposed on the states to think in establishing an international legal organization for the peaceful use of the air through legislating international conventions to regulate the navigation in this field, , and strengthening the idea that: the authority of the state is the basis there, in order to prevent the countries from espionage risks.*

**Key words:** non-legitimacy, espionage, air, Paris Convention of air navigation of 1919, Chicago Convention of civil aviation of the year 1944, pilotless aircraft.

## مقدمة:

أدى التقدم العلمي والتكنولوجي إلى اكتشاف البشرية لإمكانية استخدام مجالات متعددة لخدمتها، حيث توصل الإنسان إلى استغلال الهواء عن طريق التحليق إلى ارتفاعات شاهقة، وقطع مسافات طويلة عن طريق الطائرات، واستطاع تطويع هذا المجال للنقل التجاري والسياحي، وكذا في الرصد الجوي والبحث العلمي وغيرها من الاستخدامات السلمية.

ولم يقتصر ذلك على استخدام المجال الهوائي للدول سلمياً، بل الأصل أن استخدام هذا المجال عسكرياً هو الأسبق، بحيث كان للحروب العالمية دور كبير في تطور صناعة الطيران والتحكم في ميكانيزمات الهواء، بدليل أن الطيران التجاري والمدني لم تظهر معالمه النهائية ويصبح ذا مردود اقتصادي إلا بعد نهاية الحرب العالمية الثانية.

فلم تستخدم الدول الطائرات أو المناطيد في الحرب كأداة قتالية لحمل القنابل والصواريخ فقط، بل زودت هذه الطائرات والمناطيد بالرادارات والكاميرات وآلات التصوير فائقة الدقة، حيث طورت ما يعرف بالطائرات بدون طيار، والتي تقوم باستخدامها في أنشطة الاستطلاع والاستكشاف للمناطق العسكرية وأماكن تواجد العتاد والجيوش وغيرها من الاهتمامات التي كانت تعد هذه الطائرات خصيصاً لذلك. فتطور الاستخدام العسكري للمجال الهوائي إلى استغلاله في أعمال الجاسوسية، والتي ظهرت منذ بداية عصر الهواء.

لهذا سارعت الدول إلى ضرورة التعجيل في تنظيم المجال الهوائي للدول عن طريق أخذ رأي الفقهاء، والتشاور في إطار عقد اتفاقيات ثنائية وجماعية للوصول إلى وضع معالم أساسية تحد من الاستخدام غير الآمن للمجال الهوائي خاصة زمن السلم، حيث رأت مستقبلاً أن استخدام المجال الهوائي للدول في الطيران التجاري هو النشاط الدائم على عكس استخدام هذا المجال في الأغراض العسكرية.

فمن منظور القانون الدولي الجاسوسية هي أعمال تتسم بالتخفي والخداع، الهدف منها معرفة أسرار العدو سواء في زمن السلم أم الحرب. حيث أقرت اتفاقية لاهاي لقانون الحرب لعام 1907 أن الجاسوسية فعل مشروع إذا كانت في زمن الحرب وبالتحديد في مناطق العمليات العسكرية، وذلك للدفاع عن النفس وهي أيضاً تعتبر من الحيل الحربية، أما في زمن السلم فلم تحدد الاتفاقية أو غيرها من النصوص الوضع القانوني لها، وتركت ذلك لآراء الدول واجتهادات الفقهاء.

أما عن الجاسوسية من الهواء، فقد اتفقت الدول منذ البداية على تحريم هذه الأنشطة واعتمدت القاعدة العرفية في ذلك قبل عصر المعاهدات الجماعية، خاصة وأنها تعرض سيادة الدول للخطر، وكذا تساهم في خلق التوترات والنزاعات بين الدول حتى في زمن السلم، وتطورت بعد ذلك القاعدة العرفية إلى قواعد قانونية سارية النفاذ.

لهذا سنحاول في عرض موجز الإجابة عن الإشكالية التالية: ما هو الأساس القانوني لعدم مشروعية الجاسوسية من الهواء في ظل قواعد القانون الدولي؟ وما مدى قوة وحصانة هذه القاعدة بالنظر إلى التطورات الكبيرة في مجال تكنولوجيا الطيران؟

للإجابة عن هذه الإشكالية ارتأينا إتباع المنهج الوصفي التحليلي في المبحث الأول، بحيث نستعرض حالة الجاسوسية من الهواء قبل نهاية الحرب العالمية الأولى، وكذلك اتبعنا المنهج نفسه في المبحث الثاني بوصف حالة الجاسوسية من الهواء بعد الحرب العالمية الأولى والتطورات الهائلة في المعدات المستخدمة وتحليل مواد الاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة الجوية الدولية.

وهدفنا من دراسة هذا الموضوع هو تبين حقيقة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء على أنها قاعدة دولية عرفية منذ بداية عصر الطيران، وتطورت بعد ذلك إلى قاعدة مكتوبة منصوص عليها في أغلبية الاتفاقيات الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية الدولية، وكذا التشريعات الوطنية الخاصة بالطيران، وكذا توضيح خطورة الجاسوسية من الهواء على سيادة وأمن الدول.

لهذا سنقسم هذه الدراسة إلى مبحثين: نتناول في المبحث الأول نشأة القاعدة العرفية لعدم مشروعية الجاسوسية من الهواء قبل الحرب العالمية الأولى، حيث نظهر من خلالها موقف الفقه والدول من ذلك، ثم في المبحث الثاني نرى الوضع بعد الحرب العالمية الأولى، حيث نقوم بتحليل الاتفاقيات المنظمة للملاحة الجوية الدولية إلى غاية اليوم، ونوضح علاقة الطائرات بدون طيار بالجاسوسية من الهواء.

## المبحث الأول

### عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء<sup>(1)</sup> قبل الحرب العالمية الأولى

تعرف الجاسوسية على أنها نشاط يقوم به طرف أجنبي فيؤدي فعله إلى وقوع ضرر على أحد مقومات الدولة بغية خدمة مصالح خارجية<sup>(2)</sup>. من هذا التعريف يمكن معرفة أركان الجاسوسية وهي: قيام طرف أجنبي بهذا النشاط، ووقوع ضرر، وخدمة مصلحة خارجية. ويفهم من ذلك أن الجاسوسية هي نشاط دولي أكثر منه نشاط وطني محلي<sup>(3)</sup>.

ولم تعد تقتصر الجاسوسية على التجسس التقليدي الذي يعتمد على الجواسيس وبعض المعدات التقليدية والتي تستخدم على الأرض، بل يتمكن الإنسان من استخدام الهواء في التحليق، ظهر إشكال آخر يتمحور في إمكانية استخدام هذا المجال في أعمال الجاسوسية، سواء في زمن السلم أم في زمن الحرب.

فيرى أغلبية الفقهاء أن الجاسوسية من الهواء على دولة أجنبية تعتبر عملا غير مشروع في القانون الدولي، إلا أن بعضا من الفقهاء يعتبرها غير مشروعة بالنظر إلى الأثر الذي تخلفه وهو اختراق سيادة الدولة. في المقابل يرى البعض الآخر من الفقهاء أن الجاسوسية عمل غير مشروع في حد ذاته وليس بسبب تأثير ذلك على سيادة الدولة، بل لأنها فعل غير مشروع مثلها مثل الجاسوسية التقليدية. فهي تصرف غير مشروع بناءً على قاعدة عرفية دولية تواترت الدول على استعمالها والسير على مقتضاها باعتبارها قاعدة ملزمة<sup>(4)</sup>.

لهذا سنعالج هذا المبحث في مطلبين، نتناول في المطلب الأول موقف الفقه من مسألة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء، حيث نستعرض الآراء المؤيدة والمعارضة لهذه الأعمال، والمطلب الثاني نتناول فيه موقف الدول من مسألة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء، حيث نستعرض مواقف الدول وكذا الهيئات الدولية واللجان الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية.

### المطلب الأول: موقف الفقه<sup>(5)</sup> من عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء

إن فكرة الأمن هي الفكرة الرئيسية في التنظيم القانوني للهواء، وأن الأمن في هذا النطاق يعني تأمين الدولة ضد كل الأخطار المحتملة من الهواء<sup>(6)</sup>، وفي مقدمتها تأمينها ضد الجاسوسية، هذه الأعمال التي فجرت النقاش الفقهي الكبير حول الوضع القانوني للهواء في بداية القرن العشرين، ودعت إلى ضرورة تنظيمه لتجنب الأخطار الناتجة عنه.

ولقد كان الفقه أول من تعرض لإيضاح خطورة الجاسوسية من الهواء على أمن واستقرار الدولة<sup>(7)</sup>، وأول من طالب بوضع تنظيم قانوني للهواء ينص فيه على القواعد القانونية الدولية اللازمة لحمايتها من أعمال الجاسوسية التي يمكن أن تتم فوقها، ولقد انقسم الفقه في مسألة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء إلى مذهبين، المذهب الأول الذي أسسه الفقيه "فوشي" والذي ينص على حرية الهواء بشرط حماية الدولة من أنشطة الجاسوسية، وأيده كثير من الفقهاء، والمذهب الثاني الذي يدعو إلى سيادة الدولة الكاملة على الهواء فوق إقليمها تحقيقاً لأمنها من أخطار الجاسوسية.

فالفقيه "فوشي" -وأيدّه كثير من الفقهاء-، يرى في نظرية الحرية تحريم كل ما يؤدي إلى وجود إمكانية للقيام بالجاسوسية بتحريم التحليق بالطائرات أو المناطيد فيما يعرف بالمناطق المحرمة، وتحريم أيضاً كل الوسائل الفنية والتقنية المستعملة للقيام بالجاسوسية "كأجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي"، وذلك بدلاً عن القاعدة السابقة التي كان فوشي قد اقترحها في بداية الأمر<sup>(8)</sup>، وهي: لتحقيق تحريم الجاسوسية من الهواء وجب لزوم التحليق على ارتفاع لا يقل عن 1500 متر عن سطح الأرض، وهي المسافة التي كان في ذلك الوقت يمكن لأجهزة التصوير أن تصور فيها بكفاءة، للحصول على المعلومات والبيانات عن الدول الأخرى، وهذه المنطقة أطلق عليها اسم "منطقة الحماية من الجاسوسية" ثم تراجع مع مرور الوقت عن هذه القاعدة بسبب تطور وسائل التصوير والتي أصبحت تقوم بالتصوير من ارتفاعات أعلى بكثير من 1500 متر<sup>(9)</sup>.

في المقابل ينادى فقهاء نظرية السيادة المطلقة، أن الاستثناءات الواردة التي جاءت بها نظرية الحرية لا تعد كافية بمفردها لتحقيق حماية الدولة من أخطار الجاسوسية، على أساس أن تطبيقها في ظل نظرية الحرية مبني على استمرار أخذ الدول الأخرى بها وعدم معارضتها لوجودها، وبالتالي نادوا بتطبيق مبدأ السيادة الكاملة الذي يعد من وجهة نظرهم الوسيلة الوحيدة لحماية الدول من أنشطة الجاسوسية من الهواء دون خصومات قد تؤثر على الأمن العام مستقبلاً، ومع ذلك فقد نادى بعض من فقهاء نظرية السيادة إلى الأخذ بإحدى قاعدتي حماية الدولة ضد الجاسوسية التي جاءت بها نظرية الحرية، وهي "قاعدة المناطق المحرمة" بالإضافة إلى مبدأ السيادة<sup>(10)</sup>.

ورأت النظريتان ضرورة إعطاء الدولة الحق في مباشرة جميع الإجراءات الأخرى الضرورية لضمان منع الطائرات والمناطيد من القيام بأنشطة خطيرة فوقها من بينها أعمال الجاسوسية، بما في ذلك حق الدولة في إطلاق النيران عليها وإسقاطها إذا لزم الأمر، كما منحها الحق في تعقبها خارج إقليم الدولة على أن لا تدخل إقليم دولة أخرى .

وقد أخذت بهذه النظريات الجمعية والمعاهد القانونية الدولية، فتبنى معهد القانون الدولي نظرية فوشي الداعية إلى الحرية بشرط ضمان أمن الدولة من أعمال الجاسوسية، بينما ذهبت جمعية القانون الدولي إلى الأخذ بمبدأ سيادة الدولة على الهواء فوق إقليمها البري والمائي، باعتبار أن تحقيق حماية الدولة على أساس نظرية الحرية أمر غير مضمون، وهو ما يلاحظ أن حماية الدولة من أعمال الجاسوسية كان هدفا مشتركا لجمعية القانون الدولي ومعهد القانون الدولي، اللذين نظرا من وجهة واحدة على أن الجاسوسية هي أخطر الأعمال التي تقوم بها الدول من الهواء، كما اشتركا في الاتفاق على أن من حق الدولة وضع قواعد قانونية وطنية تسمح لها بحماية نفسها من أعمال الجاسوسية<sup>(11)</sup>.

ومن هنا يتبين لنا أن الفقه كان متفقا منذ بداية عصر الهواء على أن الجاسوسية هي أخطر الأعمال والتصرفات التي تمارس فوق إقليم الدولة، لهذا وضع قاعدتين لحماية الدولة: القاعدة الأولى هي قاعدة السيادة الكاملة والمطلقة التي تسمح للدولة بحماية نفسها ضد كل الأخطار وأهمها الجاسوسية، والقاعدة الثانية - وهي قاعدة أخرى قائمة بذاتها ومستقلة عن القاعدة الأولى - قاعدة ذات شقين هدفها الأساسي حماية الدولة من الجاسوسية، الشق الأول أساسه تحريم التحليق فوق المناطق التي تحتوي على معدات وأسرار عسكرية، وهي تحت اسم "المناطق المحرمة"، والشق الثاني أساسه تحريم حمل واستخدام أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي فوق إقليم الدولة<sup>(12)</sup>.

#### المطلب الثاني: موقف الدول<sup>(13)</sup> من عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء

بالنسبة لردود الأفعال الدولية في بداية عصر الهواء فأغلب الدول الكبرى في ذلك الوقت أخذت موقفا معارضا لأعمال الجاسوسية من الهواء التي بدأت توجه ضدها، كما كان لها ردود فعل إزاءها، بقيامها بعدد من التصرفات الايجابية لمقاومتها ومنعها، طوال مدة امتدت من بداية القرن العشرين وحتى نهاية الحرب العالمية الأولى<sup>(14)</sup>.

فإذا كانت الجاسوسية من الهواء قد تعددت طوال هذه الفترة، فإنه لم تتم واحدة من هذه الأعمال ضد دولة ما إلا وتبعها على الفور رد فعل من طرف هذه الدولة، يعارضها ويقاومها وينشئ الإجراءات اللازمة لمنعها في المستقبل. حيث كانت الدول في قيامها بمنع الجاسوسية عنها تتصرف بيقين كامل بأنها تمارس حقا مشروعاً من حقوقها الدولية، ضد أعمال تعتبرها غير مشروعة في القانون الدولي. وأكدت الدول القائمة بأعمال الجاسوسية هذا المفهوم أيضا ضمنيا، باعتبارها دائما أن محاولات المرور بالطائرات والمناطيد فوق الدول الأجنبية هي بغرض القيام بتلك الأعمال، وأيضا ظهور عدم معارضتها صراحة لأي إجراء اتخذته الدول المعنية لحماية نفسها من أخطار التجسس<sup>(15)</sup>.

فقيام الدول الأوروبية بالإسراع إلى عقد مؤتمر باريس الدولي لتنظيم الملاحة الجوية عام 1910<sup>(16)</sup> لوضع التنظيم القانوني للهواء، من أكبر الأمثلة دلالة على رغبة وقبول هذه الدول للوقوف ضد أعمال الجاسوسية من الهواء، التي كانت توجه ضدها بمحاولة الاتفاق على وضع تنظيم دولي يحقق لها هذا الغرض. فدعوة فرنسا إلى عقد هذا المؤتمر كان بسبب تعدد محاولات ألمانيا التجسس على أراضيها بالطائرات والمناطيد، كما أن موافقة باقي الدول الأوروبية على عقد المؤتمر كان أساسه الأسباب ذاتها. فإذا كانت دعوة فرنسا إلى عقد هذا المؤتمر وقبول باقي الدول لها تعد في حد ذاتها تصرفا دوليا يفسر انصراف النية إلى وضع قواعد اتفاقية تبين أنه على الدولة الحق في منع أعمال الجاسوسية من الهواء، فإن أوامر الدول لمثلها في المؤتمر والتي باتت من التصريحات الرسمية والمناقشات التي دارت داخل اللجان الفرعية وفي المؤتمر العام، تؤكد هذا المفهوم وتوضحه.

كما تؤكد أيضا البنود التي توصل المؤتمر إلى الاتفاق عليها فعلا في المشروع النهائي للاتفاقية بشأن حماية الدولة ضد الجاسوسية، وهي البنود التي تشكل في مجموعها القاعدتين اللتين اقترحهما فوشي ووافقهما عليهما العديد من الفقهاء، وهي أولا قاعدة المناطق المحرمة وقاعدة الأشياء المحرم استخدامها "أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي"، والتي أضاف إليها المؤتمر "الطيور الناقلة للرسائل" باعتبارها إحدى الوسائل المستخدمة في الجاسوسية.

وعلى الرغم من أن المؤتمر قد فشل في الوصول إلى إصدار اتفاقية جماعية، إلا أن ذلك لا يعني التقليل من أهميته باعتباره وسيلة لتحديد إرادات الدول، خاصة وأن السبب الأساسي لفشل المؤتمر ليس الخلاف حول النصوص المتعلقة بمنح الدول حقوقا لمنع الجاسوسية عليها من الهواء<sup>(17)</sup>.

وبعد فشل مؤتمر باريس الدولي لعام 1910 في الاتفاق على صياغة اتفاقية جماعية موحدة، سارعت أغلبية الدول إلى إصدار قوانين داخلية، توجب تحريم الجاسوسية من الهواء وتمنح نفسها صلاحيات وامتيازات كاملة لمواجهة كل محاولة للخروج عن هذه النصوص<sup>(18)</sup>. كذلك فقد نصت العديد من هذه القوانين على القاعدة التي سبق أن توصل إليها فوشي لحماية الدولة ضد الجاسوسية، بالنص على منع وتحريم كل ما يؤدي إلى القيام بهذه الأعمال، بتحريم التحليق فوق مناطق معينة داخل الدولة "المناطق المحرمة" وهي المناطق التي توسعت الدول في الأخذ بها إلى أن أصبحت المناطق المحرمة، تشمل أغلب أراضي الدولة، حتى قيل أن أوربا كلها أصبحت منطقة محرمة كبيرة، وبها ممرات محددة لتحليق الطائرات والمناطيد مما أدى في الواقع إلى إلغاء قاعدة الحرية، والأخذ بقاعدة سيادة الدولة على الهواء، كما نصت القوانين أيضا على الشق الثاني من قاعدة تأمين الدولة ضد الجاسوسية، بالنص على تحريم حمل أو استعمال أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي والطيور الحاملة للرسائل إلا بموافقة الدولة التي تمر الطائرات والمناطيد فوقها. ولقد أشارت هذه القوانين سواء في مقدمتها أو في صلب المواد إلى أن السبب في إصدارها هو تأمين الدولة ضد الجاسوسية.

إضافة إلى ما سبق، سنجد هناك عددا من التصرفات الدولية وردود الفعل المقابلة لها، التي تعد في مجموعها تعبيراً آخر عن إرادة الدول في رفض الجاسوسية من الهواء باعتبارها عملاً غير مشروع،

فقد أدت زيادة هذه العمليات التي كانت تقوم بها ألمانيا ضد الدول الأوروبية المجاورة، أن بدأ أعضاء برلمانات هذه الدول في تقديم الاستجابات للمسئولين بخصوص هذه التصرفات التي تؤثر على أمن دولهم، كما أخذ المسؤولون في الوزارات المختلفة في تبادل الخطابات الرسمية أو إصدار القوانين واللوائح والقرارات بهذا الخصوص، كانت كلها تنص أو تطالب الجهات المعنية بعمل الإجراءات اللازمة لمنع تكرار عمليات الجاسوسية، باعتبارها أعمالاً غير مشروعة وضارة بأمن الدولة، والتي كان من بينها على سبيل المثال تقديم احتجاج رسمي إلى الدولة القائمة بالفعل، ولفت نظرها إلى خطورة هذه الأعمال، وسحب سفير الدولة المضارة من الدولة القائمة به - سحب سفير فرنسا في ألمانيا- وتوقيع أول اتفاقية ثنائية لتنظيم بعض الجوانب القانونية المتعلقة باستخدام الهواء خاصة فيما يتعلق بضمان أمن الدولة ضد عمليات الجاسوسية- الاتفاقية الفرنسية الألمانية عام 1913- وإطلاق النيران على الطائرات والمناطيد التي تحاول التحليق دون إذن فوق الدول الأجنبية، سواء أكان ذلك في وقت السلم، أم من الدول الحيادية في وقت الحرب<sup>(19)</sup>.

وقد أقرت ألمانيا أن أهم الأسباب التي دفعها لإعلانها للحرب العالمية الأولى هو كثرة اختراق الطائرات والمناطيد الفرنسية لحدودها دون إذن منها مؤكدة مدى اهتمام الدول بضمان حماية نفسها ضد أخطار التحليق غير المشروع في مجالها الهوائي، وما يمكن أن يجر عنه ذلك من نتائج تؤثر على الأمن والسلام الدوليين<sup>(20)</sup>.

وإذا نظرنا إلى ردود الفعل الدولية في هذه الفترة عامة، نجد أنها تشكل صوراً كثيرة لإرادة دولية واحدة، يؤكد بإجماع الدول على رفض أعمال الجاسوسية من الهواء ويعطي لكل دولة الحق والحرية في اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسها ضدها، وهو ما يؤكد الإجماع الفقهي على خطورة الجاسوسية من الهواء وحقها في اتخاذ إجراءات عديدة لمنع هذه الظاهرة والسيطرة عليها باعتبارها عملاً غير مشروع، بما يؤكد تواجد العنصرين المادي والمعنوي لعرف دولي يقرر أن هذه الأعمال من الهواء أعمال غير مشروعة في القانون الدولي.

## المبحث الثاني

### موقع قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء بعد الحرب العالمية الأولى

خلفت الحرب العالمية الأولى دماراً هائلاً في العالم وفي أوروبا على وجه الخصوص، حيث دمرت البنى التحتية وخسائر في الموارد الطبيعية والبشرية، وخلفت ديوناً كبيرة على الدول المتحاربة. فكان للطيران الحربي دور كبير في هذه الخسائر باعتبار أغلبية الدول الأوروبية استعملته في الحرب سواء في استهداف نقاط معينة بالقنابل والصواريخ أو في استهداف أقاليم الدول بالاستطلاع والتجسس، ما خلف عدم ثقة في العلاقات الدولية وأظهر النوايا الحقيقية للسماح بالتحليق فوق أقاليم الدول. وهذا ما جعل الدول ملزمة أن تحاول إيجاد حل فعلي بعيداً عن الأعراف الدولية بصياغة معاهدات دولية ملزمة ووضعها كآليات قانونية لحماية الدول من أخطار الجاسوسية من الهواء.

ومع التطورات الحاصلة في تكنولوجيا الطيران برزت إشكالية التحكم في الفضاء الجوي للدولة وما مدى السيطرة الفعلية التي تقوم بها الدولة على هذا المجال بعيدا عن القواعد القانونية المكتوبة والنظرية.

لهذا سنحاول في هذا المبحث تناول أهم الاتفاقيات الدولية التي جاءت لتنظيم الملاحة الجوية قبل وبعد الحرب العالمية الثانية وموقفها من أعمال الجاسوسية من الهواء في المطلب الأول، ثم نقوم في المطلب الثاني بدراسة الطائرات بدون طيار وعلاقتها بقاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء.

**المطلب الأول: موقف الاتفاقيات الدولية لتنظيم الملاحة الجوية قبل وبعد الحرب العالمية الثانية من أعمال الجاسوسية من الهواء**

أولاً- اتفاقية باريس لعام 1919 لتنظيم الملاحة الجوية الدولية<sup>(21)</sup>

كشفت الحرب العالمية الأولى عن أهمية مستقبل الطيران وخطورته في الوقت ذاته، مما حدا بالدول، إلى انتهاج أسلوب المعاهدات والاتفاقيات الدولية لإرساء تنظيم دولي للملاحة الجوية<sup>(22)</sup>، يوفق بين فكرة حرية الهواء وبين اعتبارات سيادة الدول على مجالها الهوائي الذي يعلو إقليمها، والتي كان تضاربها سببا في فشل المؤتمر الدولي للملاحة الجوية الذي انعقد في باريس سنة 1910<sup>(23)</sup>.

وبدأت اللجنة أعمالها في السادس من مارس عام 1919 واستقرت على عدد من المبادئ الأساسية، وكلفت لجانها الفرعية الثلاث بإعداد المواد<sup>(24)</sup> التي يتعين تضمينها مشروع الاتفاقية. وبعد إعداد هذا المشروع، عرض على المجلس الأعلى لمؤتمر السلام الذي انتهى - بعد تعديلات استهدفت الحد من التحفظات الواردة به - إلى إقراره<sup>(25)</sup>. وفي 30 أكتوبر 1919، وقعت الدول المشتركة في المؤتمر على الوثيقة المعروفة باسم "الاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس بتاريخ 13 أكتوبر 1919" وأصبحت هذه الاتفاقية واجبة النفاذ اعتبارا من 11 يوليو عام 1922 بالنسبة للدول الأربعة عشر التي صدقت عليها والتي بلغ عددها بعد ذلك ثمان وثلاثين دولة<sup>(26)</sup>.

وقد اشتملت الاتفاقية على تسعة أبواب وثمانية ملاحق، واهتمت أحكامها بتنظيم مجموعة من المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية والطائرات، لعل أهمها حق الدولة -سواء متعاقدة أم لا- في السيادة الكاملة والمطلقة على الهواء الذي يعلو إقليمها وحرية طائرات الدول المتعاقدة في المرور البريء فوق إقليم الدول الأخرى (وإن لم تكن متعاقدة)، بشرط مراعاة أحكام الاتفاقية وحق الدول المطير فوقها في منع الطيران فوق مناطق معينة أو اقتضاء إتباع طرق معينة<sup>(27)</sup>.

من هنا نرى أن الاتفاقية اتجهت إلى تأكيد تمسك الدول بأمنها ضد الأخطار التي يمكن أن تؤثر عليها من الهواء. فنصت على نبد قاعدة الحرية تماما، وأكدت تمسكها بسيادة الدولة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي فوق إقليمها، باعتبارها القاعدة الأساسية لضمان أمن الدولة ضد جميع الأخطار وفي مقدمتها الجاسوسية التي اعتبرتها أخطر التصرفات في وقت السلام، رغم أن هذه السيادة الكاملة والمطلقة كانت تكفي بمفردها لضمان الأمن ضمنا كاملا ضد الأخطار بما في ذلك الجاسوسية، فقد أعادت اتفاقية باريس 1919 النص إلى قاعدة تأمين الدولة ضد الجاسوسية بشقيها اللذين اقترحهما

فوشي وأيدهما غالبية الفقهاء، وأخذت بهما الدول في بداية عصر الهواء، وهما: قاعدة المناطق المحرمة وقاعدة الأشياء المحرم نقلها أو استخدامها "أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي"، تأكيداً لرغبة الدول في إبراز تمسكها بالقواعد الخاصة بضمان أمنها ضد هذه الأعمال، كما كانت مطبقة ومقبولة من كل الدول بصورة جماعية قبل اتفاقية باريس لعام 1919<sup>(28)</sup>.

ثانياً- اتفاقية مدريد وهافانا لتنظيم الملاحة الجوية الدولية<sup>(29)</sup>:

لم تكن اسبانيا ضمن الدول التي انضمت آنذاك إلى اتفاقية باريس لعام 1919، ذلك أنه فضلاً عن استيائها من عدم مشاركتها في إعداد الاتفاقية، فقد ارتأت بالاتفاق مع بعض الدول الأخرى إرجاء انضمامها إلى حين تعديل المادة الخامسة من الاتفاقية والتي كانت تحول بينها وبين عقد اتفاقيات خاصة مع الدول غير المتعاقدة، ومن بينها دول أمريكا اللاتينية والتي كانت اسبانيا ترغب في توثيق صلتها بها، لذلك فقد دعت هذه الدول إلى عقد مؤتمر في مدريد في 25 أكتوبر سنة 1926 وانضمت إليه البرتغال وانتهت أعمال هذا المؤتمر بإصدار الوثيقة المعروفة رسمياً "الاتفاقية الأيبرو أمريكية للملاحة الجوية المبرمة في أول نوفمبر سنة 1926" والمسماة عملياً باتفاقية مدريد<sup>(30)</sup>.

أما اتفاقية هافانا فقد بادرت بها الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت الانضمام إلى معاهدة باريس، رغبة منها في تنظيم موحد يحكم الملاحة الجوية التجارية بين دول الأمريكيتين، في الدعوة إلى مؤتمر هافانا الذي انعقد في يناير 1928 لدراسة مشروع اتفاقية لتنظيم الملاحة الجوية التجارية على نطاق القارة الأمريكية، وقد انتهت أعمال المؤتمر بإصدار "اتفاقية بان-أمريكان للطيران التجاري" في العشرين من يناير عام 1928 بهافانا<sup>(31)</sup>.

وعلى الرغم من أن اتفاقية مدريد واتفاقية هافانا قد اقتدتا في الكثير من المسائل باتفاقية باريس، إلا أن أهم مسألة هي سيادة الدولة على مجالها الهوائي حماية لأمنها من أخطار الجاسوسية. فقد سارت اتفاقية مدريد وهافانا على المنوال نفسه، فنصتا على قاعدة سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على الهواء، باعتبارها القاعدة الأساسية لضمان الأمن. كما أعادت النص على قادة تأمين الدولة ضد الجاسوسية بشقيها، وهما قاعدة المناطق المحرمة وقاعدة الأشياء المحرم نقلها أو استعمالها من الهواء "أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي". وربما ترجع أهمية هاتين المعاهدتين إلى أنهما زادتتا من عدد الدول التي تقر القواعد الاتفاقية نفسها الخاصة بالأمن من أخطار الجاسوسية من الهواء، التي جاءت بها معاهدة باريس لعام 1919 وأكدت تمسكها بها دون تغيير أو تعديل<sup>(32)</sup>.

ثالثاً- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام 1944<sup>(33)</sup>:

قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية، كان الطيران قد تطور تطوراً كبيراً على الصعيد الداخلي في الولايات المتحدة الأمريكية، بينما كانت المنافسة الدولية في هذا المضمار تخطو خطواتها الأولى، فأثناء الحرب بلغ إنتاج الولايات المتحدة من الطائرات الحربية أضعاف إنتاج الدول الأخرى مجتمعة. وعليه تجمعت لديها من الإمكانيات ما حدا بقادتها إلى التفكير في السياسة الجوية الواجبة الإلتباع فيما بعد الحرب، خاصة تأمين الدول من أخطار التحليق فوق أقاليمها وما تتعرض له من أعمال جاسوسية<sup>(34)</sup>.

وكانت الولايات المتحدة الأمريكية قد دافعت عن مبدأ الحرية المطلقة للأجواء وحرية التجارة الدولية، عكس ما كانت تنادي به الدول الأوروبية بضرورة تقييد الحرية والحفاظ على سيادة الدولة، وارتأت الولايات المتحدة إلى ضرورة تضمين هذه المبادئ في اتفاقية دولية تحل محل اتفاقيتي "باريس" و"بان أمريكان" في تنظيم الملاحة الجوية على الصعيد الدولي، وبذلك عقدت مؤتمرا دوليا حضره ممثلو 52 دولة في مدينة شيكاغو الأمريكية سنة 1944 ولم تكن الحرب العالمية الثانية قد انتهت بعد.

فقد دافعت الولايات المتحدة دفاعا حارا عن مبدأ الحرية المطلقة للهواء وحرية التحليق فوق إقليم الدول الأخرى دون وضع قيود لهذا التحليق، ولم تعط الخلفية الأمنية لتهديد الدول بأعمال الجاسوسية من الهواء أي اهتمام، فكان هدفها تجاريا اقتصاديا بحثا بحكم أن مستقبل التجارة الدولية سيكون من أساسياته النقل الجوي وحرية الملاحة الجوية. لكن تصدت لها الدول الأوروبية من بينها بريطانيا مطالبة بضرورة وضع قيود على حرية الطيران وإخضاعه للرقابة لحماية الدول من أخطار الجاسوسية، واحتدمت المناقشات أثناء الجلسات واستحكم الخلاف بين الدول إلى درجة تهديد المؤتمر بالفشل<sup>(35)</sup>.

وقد انتهى الصراع بين الاتجاهين، بإصدار اتفاقية رئيسية على وجه مشابه ما كان عليه في اتفاقية باريس لعام 1919، ثم وضعت إلى جانبها اتفاقيتان مكملتان تقرران وجوب المزيد من القيود على سيادة الدولة في الهواء حماية لأمنها من أخطار الجاسوسية<sup>(36)</sup>.

فالاتفاقية الرئيسية - وهي ما تهمنا في هذه الدراسة- التي يشار إليها باسم اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944، أقرت بمبدأ السيادة في الهواء في مادتها الأولى التي جعلت السيادة في الهواء "لكل دولة" وليس فقط لكل طرف في المعاهدة، وكانت بذلك تقن عرفا استقر في العمل وهو السيادة المطلقة للدولة على مجالها الهوائي حماية لها من أخطار الجاسوسية، فهي بالتالي نص مقرر يعتبر "الدليل" على مبدأ السيادة أكثر منه "المصدر"، ويسري حتى بالنسبة للدول الأطراف في المعاهدة باعتبار أن مبدأ السيادة وتقييد حرية الهواء هو الآن لم يصبح قاعدة عرفية على أي حال<sup>(37)</sup>.

غير أن السيادة في اتفاقية شيكاغو ليست مطلقة بل هي محددة شأنها في ذلك شأن السيادة المنصوص عليها في اتفاقية باريس، بل إن القيود الواردة في اتفاقية شيكاغو أوسع مدى<sup>(38)</sup>. وتتمثل أهم هذه القيود في نص المادة 05 الذي يعطي الطائرات التابعة لكل دولة طرفا في الاتفاقية والتي لا تدخل في خط جوي منتظم<sup>(39)</sup> ما هو أكثر من مجرد حق المرور البريء الذي نصت عليه اتفاقية باريس، فحسب نص هذه المادة يكون للطائرات الأجنبية التي لا تتبع خطا جويا منتظما الحق في دخول الإقليم الجوي لدولة طرف، وفي التحليق فوقه، على أن يتم كل هذا تحت شروط وضعتها الاتفاقية واحتفظت بموجبها لدولة الإقليم بكثير من المظاهر الأصلية لمباشرة سيادتها في الهواء وحماية أراضيها من أعمال الجاسوسية. وإذا كانت هذه الشروط تمثل سلطة دولة الإقليم على جميع الطائرات، فإن أهميتها تظهر على نحو أوضح بالنسبة للطائرات التي لا تتبع خطا جويا منتظما<sup>(40)</sup> نظرا لأن الخطوط المنتظمة تحتاج -

حسب الاتفاقية- إلى ترخيص من الدولة، وهو قيد يلغي ما عداه، ويعطي كل دولة الحق في وضع ما تراه من شروط الترخيص حماية لمصالحها وأمنها من أن تتعرض للأخطار وخاصة أعمال الجاسوسية.

وواضح من هذا كله أن اتفاقية شيكاغو مع إيرادها في مادتها الخامسة قيد هام على سيادة الدولة على الهواء قد أعادت للمجتمع الدولي مرة أخرى التأكيد والحرص على ضمان أمن الدولة، كعامل رئيسي في أي تنظيم قانوني مقبول للهواء، فبإعادة النص من جانبها على قاعدة سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على الهواء فوق إقليمها، فقد اتبعت ما جاءت به الاتفاقيات الجماعية السابقة، التي حولت العرف الدولي إلى تقنين عام ومقبول. كذلك فقد أعادت النص على قاعدة تأمين الدولة ضد الجاسوسية بشقيها، كما سبق النص عليهما في المعاهدات الجماعية السابقة، فنصت على قاعدتي المناطق المحرمة والأشياء المحرم نقلها أو استعمالها "أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي"<sup>(41)</sup>.

وبهذا، فإن النص على قاعدة تأمين الدولة في جميع المعاهدات الجماعية، يعد تعبيراً جديداً عن الإرادة الدولية الجماعية في استمرار الأخذ بقاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء، كما سبق النص عليها والتقيد بها في بداية عصر الطيران.

#### المطلب الثاني: الطائرات بدون طيار وقاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء

أحدثت الثورة التكنولوجية التي شهدها العالم في نصف القرن الماضي في جميع المجالات إفراز تقنيات كثيرة سواء على الأرض أم في الهواء أم حتى في الفضاء الخارجي، وظهرت المعدات الحديثة للتجسس الدولي أو المعدات المتطورة تكنولوجيا نتيجة للتطور الهائل في مجال التقنيات المدنية والعسكرية، وقد أدى التقدم في الصناعات العسكرية إلى تخصيص الدراسات والخبرات لتطوير معدات يمكنها أن تصل في دقة حصولها على المعلومات من الطرف الآخر لدرجة هائلة.

وهذا ما نتج عنه فقدان قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء قوتها وصلابتها، بعد هذا التقدم العلمي والتكنولوجي خاصة في معدات التحليق في الهواء، بالنظر إلى تطور وتوسع استخدام ما يعرف بالطائرات بدون طيار، التي صنعت في الأصل لتستخدم في أعمال الجاسوسية من الهواء، وهذا ما أحدث مواقف ونزاعات دولية عند قيام الدول بهذه الأعمال على بعضها البعض باستخدام هذه الطائرات.

#### أولاً- مفهوم وتطور الطائرات بدون طيار:

تعتبر الطائرة الأداة الرئيسية للملاحة الجوية، لهذا كان من الضروري وضع تعريف لها منذ أن انصرف الاهتمام إلى التشريع في مجال القانون الجوي. فقد عرفت اتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية المبرمة في الثالث عشر من أكتوبر عام 1919 في ملحقتها - أ- بأنها: "كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتماداً على ردود فعل الهواء". وقد ذاع هذا التعريف على الصعيد الدولي، فتبينته كثير من التشريعات الوطنية، وأخذت به حرفياً اتفاقية شيكاغو للطيران المدني المبرمة في 7 ديسمبر 1944 في ملحقتها السابع والخاص بعلامات جنسية وتسجيل الطائرات<sup>(42)</sup>.

بيد أنه نظرا للتطور في مجال تكنولوجيا الطيران، وظهور مخترعات حديثة تستخدم في أغراض كثيرة، ظهر ما يعرف بالطائرات بدون طيار، وهي طائرة تبرمج وتوجه عن بعد، يتحكم فيها خبراء متخصصون على الأرض، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة منها، وقد تكون مزودة بأجهزة وكاميرات، وحتى بقذائف وصواريخ لاستخدامها ضد أهداف معينة.

وقد تم تطوير الطائرة بدون طيار في عام 1924 وذلك في أعقاب تجارب علمية جرت في بريطانيا عام 1917، وكان الهدف منها أن تكون بمثابة أهداف متحركة للمدفعية، وقد بدأ الاهتمام الحقيقي ببرامج تطويرها منذ أن سقطت طائرة التجسس الأمريكية U-2 في الأراضي السوفيتية عام 1960.

وتستخدم الطائرات بدون طيار في مجالات متعددة من بينها عمليات الاستطلاع والمراقبة المستمرة لأرض المعركة، ويمكن استخدامها للإنذار المبكر، كما يمكن تحويلها إلى صواريخ هجومية. وبعيدا عن المجال العسكري، فإنها تستخدم لإعادة البث بالنسبة لمحطات الإرسال ولمعرفة درجات الحرارة ومعدل هبوب الرياح والأعاصير واكتشاف البحار وإطفاء النيران وغير ذلك من الاستخدامات السلمية<sup>(43)</sup>.

والسبب وراء تميز الطائرة بدون طيار بقدرات هائلة<sup>(44)</sup> هو التقدم الذي حصل على الجوانب التقنية والمعلوماتية للحروب، ومحورية الرصد والاستطلاع والتعرف على نوايا الخصم والتغلغل الإستخباراتي في عمق العدو، فبرزت الحاجة إلى هذه الطائرات القادرة على الاقتراب من الأهداف المرصودة والمناورة والتنقل بخفة ونقل البيانات مباشرة إلى القواعد الرئيسية، ومساعدة القواعد الأرضية في تقديمها، ودراسة ميدان المعركة بتفاصيل أكثر مع هامش خطورة أقل، وهو ما تحققه الطائرات بدون طيار<sup>(45)</sup>.

أما من الناحية القانونية، فتمنع القوانين الوطنية لغالبية دول العالم استخدام الطائرات بدون طيار، خاصة بالنسبة للمدنيين، حيث أثبتت الممارسة الدولية أن الدول تكتفي بالقضاء على هذه الطائرات عند خرقها لحدودها من خلال إسقاطها أو تفجيرها، ولا تلجئ إلى الطرق القانونية لإثارة المسؤولية الدولية عن الفعل، وذلك بسبب صعوبة معرفة الفاعل، حيث لا يوجد أي دليل على جنسية الطائرة خاصة وأنها لا تحمل على متنها طيارا، وكذلك بالنظر إلى مواكبة هذه الطائرات للتطورات التكنولوجية الهائلة وما أتاحت من تقنيات معقدة تجعلها آليات عن بعد ولها نوع من حرية التصرف، ويصعب بذلك إخضاعها للمراقبة الدولية<sup>(46)</sup>.

### ثانياً- الطائرات بدون طيار تهديد لقاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء

باعتبار قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء قاعدة ثابتة ومؤسسة على نصوص دولية ملزمة، دأبت الدول على تضمينها في قواعد الاتفاقية وتشريعاتها الداخلية، بالرغم من وجود تناقض واضح في هذه المسألة بسبب حب الاستطلاع والفضول لمعرفة أسرار وخفايا الدول الأخرى.

وقد تعددت حوادث ومواقف جمع المعلومات عن طريق الجاسوسية من الهواء<sup>(47)</sup>، حيث كانت أول حادثة سجلت وتم عرضها على مجلس الأمن هي حادثة وقعت في شهر ماي سنة 1960 وتلتها حادثة ثانية وقعت في شهر جويلية من السنة نفسها.

ففي الحادثة الأولى بتاريخ 01 ماي عام 1960 قبضت السلطات السوفيتية على طيار أمريكي هبط بالمظلة في الإقليم السوفيتي وأعلنت هذه السلطات أنه اضطر إلى الهبوط بعد أن أطلقت صاروخا سوفيتيا على طائرته من طراز (لوك هيد U-2) التي كانت تطير فوق الأراضي السوفيتية على ارتفاع أكثر من 60 ألف متر، حيث قدم للقيام بعمليات استطلاع وتجسس والتقاط صور من الجو. ولم تحتج الحكومة الأمريكية على إسقاط هذه الطائرة أو القبض على الطيار ومحاكمته ثم سجنه بعد ذلك، بل اعترفت في تاريخ لاحق بأن الطائرة كانت تقوم بالاستطلاع وأن الولايات المتحدة تقوم بعمليات مشابهة منذ سنة 1956 ولكنها أمرت بوقف هذه العمليات بعد حادث هذه الطائرة.

وقد تقدم الاتحاد السوفيتي في ذلك الحين بشكوى إلى مجلس الأمن بعد هذا الحادث على أساس أنه من "أعمال العدوان" الممنوعة في ميثاق الأمم المتحدة وطلب اتخاذ قرار يدمغه بهذه الصفة. ولكن المناقشات في المجلس انتهت إلى اتخاذ قرار اكتفى بالتعبير عن "اقتناع المجلس بضرورة بذل كل جهد لإعادة وتقوية حسن النية والثقة بين الدول طبقا للقواعد المستقرة في القانون الدولي"، وطلب القرار من حكومات الدول الأعضاء أن "تحتزم سيادات بعضها البعض وكذلك وحدتها الإقليمية واستقلالها السياسي". ولم يرد في المناقشات السابقة لاتخاذ القرار في المجلس أي محاولات لتبرير عملية الاستطلاع والجاسوسية من الناحية القانونية البحتة، أو للقول بأن الاستطلاع قد تم على ارتفاع لا يخضع لاختصاص دولة الإقليم الذي أسفله<sup>(48)</sup>، بل ترك الأمر في يد الدول لتحاول الاتفاق على هذه المسائل.

أما الحالة الثانية التي عرضت على مجلس الأمن في سنة 1960 فهي حالة طائرة حربية أمريكية من طراز (RB-47) ادعى الاتحاد السوفيتي أنه أسقطها في المياه الإقليمية السوفيتية في أول جويلية 1960 بعد أن دخلت المجال الهوائي السوفيتي ورفضت الامتثال لأمر وجه لها بالهبوط، وتقدم بناءً على ذلك بشكوى إلا مجلس الأمن ضد الولايات المتحدة. وقد أنكرت الولايات المتحدة في ردها على هذه الشكوى صحة الوقائع التي ادعاها الاتحاد السوفيتي- وهو ما لم تفعله في الحادثة الأولى - وبينت أن طائرتها لم تكن تقوم بأعمال جاسوسية وإنما كانت تقوم بدراسة فوق أعالي البحار، وأن مقاتلة سوفيتية حاولت أن ترغمها على الدخول في الفضاء الجوي السوفيتي قبل أن تطلق النار عليها في أعالي البحار.

وعلى ذلك طلب الاتحاد السوفيتي اعتبار عمل الطائرة الأمريكية من أعمال العدوان ضدها، حيث ردت الولايات المتحدة بطلبها للمجلس أن يوصي بعرض الأمر على لجنة استقصاء حقائق أو على محكمة العدل الدولية. ولكن بعد مرور الوقت لم يصدر أي قرار حيال ذلك وتمسك الاتحاد السوفيتي بحق الاعتراض. لكن اتضح من المناقشات التي أثيرت في هذا الموضوع اتفاق جميع الدول الممثلة لمجلس الأمن على أنه لو صح زعم الولايات المتحدة وكانت الطائرة التي أسقطت لم تدخل الفضاء الجوي فوق المياه الإقليمية أو الأراضي السوفيتية، وأن هدفها ليس أعمال الجاسوسية، لكان عملها مباحا وكان إسقاطها هو المخالف للقانون الدولي<sup>(49)</sup>.

وبعد هاتين الحادثتين لجأت الولايات المتحدة والدول الأخرى المهتمة بهذه الأعمال إلى البحث والتفكير في بدائل تقوم بها بجمع المعلومات والاستطلاع من الهواء، دون تعريض أرواح الجنود للخطر،

وحتى دون توريط الدولة صاحبة الفعل. لهذا بدأت الدول في استخدام الطائرات بدون طيار في أعمال الجاسوسية من الهواء على بعضها البعض، لتمييزها بالخفة و السرعة الفائقة، وكذلك لاعتمادها على التسيير عن بعد. حيث كان أول استخدام عملي لهذه الطائرات في الجاسوسية في حرب الفيتنام، ثم في الحرب بين مصر وإسرائيل في أكتوبر 1973، ولكنها لم تحقق النتائج المطلوبة في ظل رد فعل الجانب العسكري المصري.

فاستخدمت الولايات المتحدة الأمريكية نماذج بدائية من طائرات التجسس بدون طيار خلال حرب الفيتنام، غير أن الجيش الأمريكي كان بحاجة إلى طائرة بدون طيار بقدرات استطلاع ومراقبة وتجسس عالية<sup>(50)</sup>، لذلك طلبت وكالة مشاريع البحوث المتقدمة في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1994 من الشركات المتخصصة تصنيع طائرة بدون طيار للتجسس والمراقبة مع تقنيات تحل محل طائرة التجسس U-2 التي استخدمها مفتشو الأمم المتحدة في مراقبة المواقع العراقية، والتي كانت تهدف منع تعريض فريق الطيارين للخطر خلال عمليات المراقبة الروتينية<sup>(51)</sup>.

كذلك أعلنت الحكومة الروسية رصد طائرات تجسس أمريكية من دون طيار في المجال الهوائي بالقرب من حدودها بمحاذاة سواحل شبه جزيرة القرم وإقليم كراسنودار. حيث نقلت الحكومة عن طريق وكالات روسية عن مواقع طيران غربية أن الطائرة الدورية المضادة للغواصات "P-8A بوسيدون" قامت بالاستطلاع أولاً، وأقلعت من قاعدة جوية في مدينة سيغونيليا في صقلية. وحلقت في صباح يوم 5 فبراير 2018، فترة طويلة على طول الساحل الروسي من مضيق كيرتش إلى غيلينديجيك. وعند الاقتراب من الحدود البحرية الروسية، انخفضت الطائرة إلى ارتفاع 7.5 ألف متر، وذلك بهدف القيام بأعمال جاسوسية على حسب وصف الحكومة الروسية.

كما أعلنت روسيا قيام الولايات المتحدة باستخدام طائرة استطلاع بدون طيار، والتي قامت بعدة رحلات على طول الساحل الجنوبي لشبه جزيرة القرم، وبعد ذلك دارت بالقرب من مدينة سيفاستوبول. وبعد ذلك، حلقت أيضاً بالقرب من الساحل الغربي لشبه الجزيرة. وبالإضافة إلى ذلك، حلقت طائرة من دون طيار إستراتيجية من نوع "RQ-4B" على طول الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة القرم وجزيرة كوبان. وحلقت من المجال الأوكراني فوق منطقة نيكولايف في سيفاستوبول<sup>(52)</sup>.

لكن ما يلاحظ أن الحكومة الروسية لم تقم باتخاذ إجراء ملموس كإسقاط الطائرات المحلقة القائمة بأعمال الجاسوسية ضدها، ولم يسجل حتى رد فعل دبلوماسي كإرسال احتجاج رسمي إلى الحكومة الأمريكية، على الرغم من استمرار الولايات المتحدة في الاختراق أو الاقتراب من حدودها الإقليمية، وهذا وإن دل فإنما يدل على بداية مرحلة المرونة في التعامل مع هذه الممارسات من طرف الدول الكبرى، ومحاولة السير على هذا النهج بالقيام بأعمال مماثلة ضد بعضها البعض، على الرغم من خطورة التساهل في قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء، خاصة في زمن السلم.

وإذا كانت الولايات المتحدة لم تحترم قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء زمن السلم، فكيف لها احترامها زمن الحرب، حيث - وفي فترة حربها على نظام طالبان في أفغانستان في 2001-2002

م- استخدمت القوات الجوية الأمريكية طائرات بدون طيار من نوع "البريديتورز" ونماذج متعددة من طائرات "HAWK GLOBAL". حيث نقلت هذه الطائرات مجموعة كبيرة من الصور الجوية والفيديوهات عن مواقع الجيوش والأسلحة والطائرات الأخرى، فبرهنت هذه الطائرات في الحرب على أنها محورية في القيادة والسيطرة والاستطلاع خلال كل تدخلاتها، وليس فقط في أفغانستان وحتى في حرب العراق وليبيا والاستطلاع على الأراضي الإيرانية.

في المقابل تم كسر احتكار استخدام الولايات المتحدة الأمريكية للطائرات بدون طيار في أعمال الاستطلاع والجاسوسية<sup>(53)</sup>، حيث لجأت الدولة البريطانية لمنافسة الولايات المتحدة بإنتاجها طائرة بدون طيار أكثر دقة وكفاءة سنة 2008، وهي مثالية للاستطلاع والتجسس وتدعيم الاتصالات على الأرض، وهي طائرة "زفير6".

كذلك قامت الدولة الألمانية بدورها في التركيز على صناعة طائرة بدون طيار غير قتالية، ولكنها بقدرات تجسس واستطلاع فريدة من نوعها، فقد صنعت في سنة 2011 من طرف سلاح الجو الألماني، حيث راهن الجيش الألماني عليها في أن تكون من أحدث الطائرات بدون طيار على مستوى العالم بقدرات استطلاع وتجسس ومراقبة فائقة الدقة.

كذلك نقلت الوكالة المغربية هسبريس، سعي الدولة المغربية، الحصول على 4 طائرات مختصة في الاستخبارات والحرب الإلكترونية من الولايات المتحدة، وهي مختصة بأعمال الاستخبارات، وقادرة على كشف وتحديد مواقع الرادارات بمختلف أنواعها - أي استخبارات الاتصالات - وهذا يعني أنها قادرة على كشف وتحديد وتتبع الاتصالات، مع قدرتها على التصنت على الاتصالات غير المشفرة وكذلك ضعيفة التشفير، وتمتلك الطائرة قدرات كبيرة في الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع، مع تزويدها برادار كشف أرضي قادر على رسم خرائط عالية الدقة، وكشف أهداف صغيرة وفي ظروف جد سيئة.

وتحدثت الوكالة عن الأسباب التي تجعل الدولة المغربية، تسارع للاستفادة من تلك الطائرات، حيث قالت هسبريس "السبب الأول هو الدولة الجزائرية، التي تنوي التعاقد على أربع طائرات من نوع "MC-27" خاصة بالاستخبارات والمراقبة والاستطلاع، حيث ستمنحها قدرات كبيرة مقارنة بدول الجوار، خصوصا المغرب، فجاء تسريب الصفقة المغربية كرد فعل على الصفقة الجزائرية"، وقالت أيضا أن "الموضوع أكبر طبعاً من مجرد حرب تسريبات أو إعلانات، بل يهتم على الخصوص الحصول على قدرات حربية متميزة، هي الخاصة بالاستخبارات والمراقبة من أجل التكامل مع أقمار المراقبة التي تم إطلاق أحدها نهاية السنة الماضية"<sup>(54)</sup>.

أما بالنسبة لروسيا فقد دخلت متأخرة في مجال استخدام الطائرات بدون طيار في أعمال الجاسوسية أو العمليات القتالية، وهذا راجع لتمسكها بفكرة السيادة المطلقة للدولة على مجالها الهوائي، التي كانت تنادي بها منذ اختراع الطيران، وكذلك اعتماد الدولة الروسية على الجاسوسية التقليدية في جمع المعلومات أكثر من اعتمادها على الجاسوسية الحديثة.

لكنها في سنة 2014 بدأت تهتم بهذا المجال، بصنعها ما يقارب 179 طائرة من دون طيار بتكنولوجيا عالية، حيث بدأت عملها فعليا في سنة 2017 للاستطلاع والمراقبة فوق الأراضي السورية، وهذا مؤشر على توسع استخدام هذه الطائرات في أعمال الجاسوسية من طرف الدولة الروسية وربما حلفائها، ما يزيد من رقعة اختراق قاعدة عدم المشروعية<sup>(55)</sup>.

وقد حاولت دول كثيرة إتباع الأسلوب الأمريكي والروسي بتطوير صناعة الطائرات بدون طيار لأغراض الاستطلاع والتجسس على الدول الأخرى، مثل إيران وتركيا وهولندا وبعض الدول العربية<sup>(56)</sup>. وما يلاحظ أن الهدف الأساسي المشترك لتطوير وصناعة هذه الطائرات هو استخدامها في أنشطة التجسس والاستطلاع والرصد، أكثر من استخدامها كمقاتلة أو استخدامها في الأغراض السلمية، مثلما تزعم الدول الرائدة في صناعتها.

من هنا يلاحظ كثرة استخدام الدول للطائرات بدون طيار في أعمال الجاسوسية من الهواء، ما ترتب عنه حوادث وقضايا كثيرة - والتي لا يسع ذكرها في هذه الدراسة- فالإعلام العالمي لا يخلو من نشر ذلك، أو تصريحات الدول الرسمية من الإبلاغ عن وقوع اختراق من طرف طائرة من دون طيار لمجالها الهوائي، وفي غالب الأحيان لا يعرف حتى من أين أرسلت وما هي الأضرار التي ألحقتها بالدولة القائمة عليها النشاط، وما هي المعلومات التي سربت، خاصة وأنها ترسلها عن بعد، من القائم أو الدولة القائمة بتسييرها.

فلو اعتبرنا القواعد العامة للقانون الدولي تطبق (أو يجب أن تطبق) على الطائرات بدون طيار- التي تقوم بأعمال اعتداء ضد الدولة وخاصة أعمال الجاسوسية- لأنها قواعد عالمية، فإن التطورات والانجازات العلمية الحديثة باتت تفرض إما إجراء عملية تحديث لهذه القواعد، وإما وضع نظام قانوني جديد، كفيل بمواجهة المستجدات والتكيف مع التقدم العلمي المرتقب، وتحديد الحقوق والالتزامات للدول التي تستخدم الطائرات بدون طيار في هذه الأعمال، وإيجاد الحلول للمشكلات الخاصة والمعقدة التي تطرحها ظاهرة الجاسوسية من الهواء واستهداف قاعدة عدم المشروعية بشكل دوري، وذلك ما يمس بسلامة وأمن الدول المعتدى عليها.

## الخاتمة:

مما سبق ذكره يمكن القول إن المجتمع الدولي لم يغير نظرتة إلى قاعدة عدم مشروعية الجاسوسية من الهواء، بل ظل منذ بداية عصر الهواء ينادي بضرورة تقييد حرية الهواء وامتلاك الدول السيادة المطلقة على مجالها الهوائي حماية لها من أخطار الجاسوسية، حيث تحول العرف الدولي قبل الحرب العالمية الأولى إلى تقنين ملزم وعام تخضع له جميع الدول في علاقاتها ببعضها. ومن ذلك يتضح أن القاعدة الخاصة بعدم مشروعية الجاسوسية من الهواء تؤكد وجودها والالتزام بها في بداية عصر الهواء، فالتزمت بها الدول جميعا منذ ذلك الوقت وحتى الآن وعلى امتداد قرن

من الزمن دون استثناء، باعتبارها قاعدة قانونية واجبة التطبيق، فلم تتنازل الدول عنها وتصدت لكل المحاولات التي قد تؤدي إلى استغلال مجالها الهوائي في أعمال الجاسوسية.

لكن ما أسفر عنه هذا التقدم التكنولوجي والعلمي من استخدام للطائرات بدون طيار خلق نوعا من الفراغ القانوني وعدم الثقة في العلاقات الدولية، بدليل الأحداث التي وقعت باستخدام تلك الطائرات، وردود الأفعال الدولية منها، أثر بالتالي على قوة وصلابة قاعدة عدم مشروعيتها الجاسوسية من الهواء خاصة بعد نهاية الحرب الباردة، وتوجه العالم إلى نوع آخر من الحروب وهي الحروب المعلوماتية والنفسية أكثر من الحروب التقليدية التي كانت تكلف الكثير من الخسائر المادية والبشرية.

### النتائج:

ونخلص بعد هذه الدراسة إلى عدة نتائج أهمها:

- إن المجتمع الدولي لا يهتم بعمليات الجاسوسية التي تحدث في الحرب ولا يعاقب عليها، بل يعتبرها أداة حرب ودفاع عن النفس، على عكس عمليات الجاسوسية التي تحدث زمن السلم والتي تتصدى لها جميع الدول.

- استمرار الأخذ بقاعدة عدم مشروعيتها الجاسوسية من الهواء حتى بعد ظهور الاتفاقيات الجماعية بعد نهاية الحرب العالمية الأولى وتحول القاعدة العرفية إلى قاعدة قانونية دولية ملزمة نصت عليها جميع المعاهدات الدولية المنظمة للهواء بعد ذلك.

- إن المعاهدات الجماعية قد جعلت قاعدة تأمين الدولة ضد الجاسوسية قاعدة جوازيه بالنص على أنه من حق كل دولة - سواء أكانت دولة متعاقدة أم لا- إنشاء وتحديد المناطق المحرمة في إقليمها، والنص على أنه من حق كل دولة متعاقدة تنظيم نقل أو استخدام أجهزة التصوير وأجهزة اللاسلكي فوق إقليمها، فإن كل الدول استخدمت هذه الرخصة في إصدار القوانين الداخلية واللوائح التي تطبق هذه القاعدة بشقيها، وهي بهذا تهدف إلى منع الجاسوسية من الهواء فوق أقاليمها واعتبارها عملا غير مشروع. فالمشعر الدولي بذلك أعطى لكل دولة رخصة تحريم الجاسوسية من الهواء وقامت الدول جميعا باستخدام هذه الرخصة بإصدار القوانين الداخلية واللوائح تحقيقا لهذا الغرض.

- منذ بداية عصر المعاهدات الجماعية المنظمة للهواء في عام 1919، وحتى الآن، طبق المجتمع الدولي قاعدة عدم مشروعيتها الجاسوسية من الهواء تطبيقا يكاد يكون بدون استثناء، بحيث يمكن القول أنه لم يحدث أن وقعت حادثة جاسوسية من الهواء إلا وتصدت لها الدولة المجني عليها لمنعها بجميع الوسائل المتاحة أمامها، حسب إمكانياتها سواء أكان ذلك بإطلاق النيران لإسقاط الطائرة أم المنطاد ومحاكمة المسؤولين عن ذلك إن وجدوا، أو تقديم احتجاج إلى الدولة القائمة بالتجسس أو التي اشتركت في تقديم تسهيلات لإتمام هذا العمل.

- على الرغم من قوة حصانة قاعدة عدم الجاسوسية من الهواء، والتمسك الدولي بها، إلا أن تطبيقها عمليا على جميع الأصعدة شيء فيه كثير من الصعوبة، بدليل كثرة اختراق المجال الهوائي للدول عن طريق الطائرات بدون طيار بغرض الجاسوسية.

### التوصيات:

يمكن اقتراح توصيات متواضعة من بينها:

- بذل جهود مماثلة من طرف الفقهاء وممثلي الدول من أجل إنشاء عرف دولي أو قاعدة قانونية دولية تيسر بمقتضاه الدول لمنع الجاسوسية من الفضاء الخارجي مثلما حدث مع منع الجاسوسية من الهواء.

- على المجتمع الدولي إيجاد حل سريع لمشكل وضع حد فاصل بين المجال الهوائي والفضاء الخارجي لمنع أخطار الجاسوسية القادمة من الفضاء الخارجي باعتبار هذا المجال يتميز بحرية الاستخدام والاستكشاف لجميع الدول، وهذا ما يعرض قاعدة تحريم الجاسوسية من الهواء للزوال باعتبار الفضاء الخارجي هو جزء من الهواء.

- محاولة صياغة اتفاقية دولية جماعية ينظم فيها استخدامات الطائرات بدون طيار، وخطوط سير المركبات الفضائية - العابرة لحدود مجموعة من الدول - المتجهة أو العائدة من الفضاء، وذلك حماية لأمن الدول من أخطار الجاسوسية التي قد تنجم عن الاستخدام الفوضوي للطائرات بدون طيار، خاصة وأنها تتمتع بصغر الحجم والتعليق المنخفض، وكذا تنظيم عبور المركبات الفضائية والتي قد تستخدم تقنيات سرية وخفية للجاسوسية وهي تمر على أقاليم الدول باتجاه الفضاء الخارجي.

### الهوامش:

(1) الهواء هو ذلك الفضاء الذي يعلو الكرة الأرضية مباشرة وتنتهي عنده بداية الفضاء الخارجي، ويتكون أساسا من الغلاف الجوي للأرض، ويخضع لمبدأ سيادة الدولة حيث إنه يعد جزءا من أقاليم الدولة. - هشام عمر أحمد الشافعي، النظام القانوني لاستخدام مصادر الطاقة النووية في الفضاء الخارجي، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس، 2010، ص 120.

(2) محمود سليمان موسى، التجسس الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2001، ص 108.

(3) إذا لم يكن نشاط الجاسوسية من طرف شخص أجنبي وقام به مواطن الدولة نفسها، هنا نحن أمام خيانة وطنية وليست جاسوسية.

(4) على صادق عبد الحميد صادق، أمن الدولة في النظام القانوني للهواء والفضاء الخارجي، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1979، ص 404.

(5) أنظر بالتفصيل الآراء الفقهية: إبراهيم فهد إبراهيم شحاتة، سيادة الدولة في الفضاء الجوي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، القاهرة، العدد الثاني، السنة السابعة، 1965، ص 7 وما بعدها.

(6) محمد عبد الرحمن الدسوقي، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص 10.

(7) صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 682.

(8) حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2016، ص 27.

(9) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 406.

(10) مصطفى البندري سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي، مكتبة الحقوق بجامعة المنصورة، مصر، 1994، ص 114.

- (11) سعيد محمود موسى العامري، دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1977، ص 29-30.
- (12) حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 28.
- (13) أنظر تفاصيل مواقف الدول: إبراهيم فهد إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 64 وما بعدها.
- (14) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 683.
- (15) السيد عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء: مراحل التطوير التاريخية والقضايا المعاصرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 32.
- (16) See more details: Michael Milde, International Air Law and ICAO, eleven International Publishing, USA, 2008, P 8-9.
- (17) رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، مكتبة الحقوق جامعة عين شمس، القاهرة، 2003، ص 188.
- (18) مصطفى البندري سيد أحمد، المرجع السابق، ص 119.
- (19) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 412.
- (20) سعيد محمود موسى العامري، المرجع السابق، ص 32.
- (21) See more details: Michael Milde, op cit, P 10-11.
- (22) عبيد عبد الله عبد الطائي، أحكام الفضاء في الفقه الإسلامي، دار الكتب العلمية، بيروت، 1971، ص 206.
- (23) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 683.
- (24) وأهم ما ورد في الاتفاقية هو نص المادة الأولى: "تعترف الدول السامية المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة التامة والمطلقة على فضائها الجوي فوق إقليمها".
- (25) Rebecca M.M. Wallace, International Law, Thomson Sweet et Maxwell, London, Fourth Edition, 2002, P 101.
- (26) سعيد محمود موسى العامري، المرجع السابق، ص 36.
- (27) السيد عيسى السيد أحمد الهاشمي، المرجع السابق، ص 35.
- (28) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 412.
- (29) See more details: Michael Milde, op cit, P 12-13.
- (30) رفعت فخري، المرجع السابق، ص 15.
- (31) سعيد محمود موسى العامري، المرجع السابق، ص 39.
- (32) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 412.
- (33) See more details: Peter P.C. Haanappel, The Low and Policy of Air Space and outer space, A Comparative Approach, Kluwer law International, Netherlands, 2003, P 17-18.
- (34) - السيد عيسى السيد أحمد الهاشمي، المرجع السابق، ص 37.
- (35) Chia- Jui Cheng, Studies in international Air, BRILL NIJHOFF, Boston, 2018, P 1-2.
- (36) رفعت فخري، المرجع السابق، ص 18.
- (37) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 409.
- (38) Rebecca M.M. Wallace, op cit, P 102
- (39) عرفت اتفاقية شيكاغو في المادة 96 فقرة "أ" الخط الجوي المنتظم أنه ذلك الخط الذي تسير فيه طائرات عامة للبريد أو الركاب أو البضائع، بصفة منتظمة ودورية، ويتطلب لاستخدامه رخصة دائمة.
- (40) الخط الجوي الغير منتظم هو ذلك الخط الذي لا يسير بصفة دورية ولا يتقيد بمواعيد ثابتة ومعلنة سلفاً، وتمثل صورته في الرحلات السياحية أو رحلات النوادي أو النقل بحسب الطلب، وكذلك رحلات الإغاثة أو مكافحة الأوبئة برش المبيدات مثلاً.
- (41) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 409.
- (42) رفعت فخري، المرجع السابق، ص 57.

- (43) موقع قناة الجزيرة نت، قسم موسوعة الجزيرة، طائرة بدون طيار، نشر في: 03 مارس 2015، تاريخ الاطلاع: 2018/11/30، الرابط: <http://www.aljazeera.net/encyclopedia/military/2015/3/8>.
- (44) تتميز الطائرات بدون طيار بقدرتها على التحليق لفترات طويلة فوق ارتفاعات شاهقة تصل إلى 15 ألف متر مما يجعلها غير مرئية وغير مسموعة، وهي تشغل وتوجه ببرنامج كمبيوتر يديره مشغل على الأرض أو عبر منظومة للاتصالات بالأقمار الصناعية. كما يمكن تحميل الطائرة المسيرة بمعدات عسكرية أو مدنية حسب حاجتها مثل الصواريخ والقذائف وأجهزة الاستطلاع والتجسس والإنذار المبكر وكاميرات التصوير عالية الدقة، وأجهزة الاستشعار لرصد الأهداف الحرارية عن بعد. - موقع قناة الجزيرة نت: قسم موسوعة الجزيرة، المرجع السابق السالف ذكره.
- (45) حاتم محمد يوسف، حرب إسرائيل السرية: الطائرات بدون طيار، دار "إي- كتب"، لندن، 2018، ص 12.
- (46) محند بوكوطيس، المسؤولية الدولية عن استخدام الطائرات بدون طيار، مدونات الجزيرة، نشر في: 2 نوفمبر 2017، آخر إطلاع بتاريخ: 29 نوفمبر 2018، الرابط: <http://blogs.aljazeera.net/blogs/2017/11/2/طائرات-بدون-طيار>.
- (47) حيث كانت العمليات الأولى لاستخدام الهواء لجمع المعلومات هي باستخدام المناطيد في بدايات القرن العشرين، ثم تطورت هذه الوسائل إلى الطائرات، ثم إلى الأقمار الصناعية في عصرنا الحالي. - أنظر تفاصيل أكثر: على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 30 وما بعدها.
- (48) السيد عيسى السيد أحمد الهاشمي، المرجع السابق، ص 83.
- (49) على صادق عبد الحميد صادق، المرجع السابق، ص 169.
- (50) حاتم محمد يوسف، المرجع السابق، ص 13.
- (51) حاتم محمد يوسف، المرجع السابق، ص 14.
- (52) موقع سيوتنيك العربي، قسم الرصد العسكري، نشر بتاريخ: 06 فيفري 2018، آخر زيارة بتاريخ: 30 نوفمبر 2018، الرابط: طائرات-تجسس-طائرات-بدون-طيار-البحر-الأسود-<https://arabic.sputniknews.com/military/201802061029793371/>.
- (53) حاتم محمد يوسف، المرجع السابق، ص 16.
- (54) عبد السلام سكية، جريدة الخبر الجزائرية، جريدة يومية مستقلة تصدر عن شركة الخبر، عدد 8753، سنة 29، الجزائر، بتاريخ 24 جانفي 2018، ص 24.
- (55) حاتم محمد يوسف، المرجع السابق، ص 22.
- (56) بالنسبة للجزائر، أمر الوزير الأول عبد المالك سلال في أبريل 2016 بتشكيل لجنة من وزارة العدل وتكليفها بإعداد مشروع قانون لتنظيم استعمال الطائرات بدون طيار، ومنع تحليقها فوق المباني الحكومية، والعسكرية، وتجريم تهريبها أو تصنيعها دون ترخيص من السلطات، وذلك بسبب انتشار استغلالها في أعمال التجسس وفي التخطيط لعمليات إرهابية. - محمد ابن أحمد، جريدة الخبر الجزائرية، جريدة يومية مستقلة تصدر عن شركة الخبر، عدد 8060، سنة 29، الجزائر، بتاريخ 09 أبريل 2016، ص 04.