

مشروعیت به کارگیری وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین از منظر حقوق بین الملل دریاها

بهزاد سیفی^۱

دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۰۹/۲۲

تأیید مقاله: ۱۳۹۹/۰۸/۰۸

چکیده

توسعه و به کارگیری وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین نه تنها بسیار چالش برانگیز می باشد، بلکه به بروز نگرانی های جدی و مسائل جدل آمیز بسیاری در عرصه حقوق بین الملل دریاها منجر شده است. قابلیت به کارگیری این وسایل در ابعاد مختلف نظامی، از جمله در زمینه شناخت محیط، کشف و بازرسی در زیرآب، عملیات ضدمین و دیگر عملیات های نظامی، وجود آنها را بسیار حائز اهمیت نموده است. با این وجود، هنوز مشروعیت به کارگیری آنها در عرصه دریا مورد اختلاف بوده و تعیین وضعیت حقوقی به کارگیری آنها در قلمروهای مختلف دریایی بسیار پیچیده است. ضمن اینکه به نظر می رسد، قواعد حقوق بین الملل موضوعه در این زمینه دارای خلأهایی بوده و پاسخگوی توسعه روزافزون وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین نمی باشد که این امر، قطع به یقین، واکنش بسیاری از دولت ها، به ویژه دولت های فاقد چنین فناوری را در پی خواهد داشت. نوشته حاضر با توجه به رویه های حقوقی و عملی که در خصوص به کارگیری این نوع وسایل وجود دارد و همچنین با استمداد از قواعد و مقررات حقوق بین الملل دریاها و تفسیر قواعد حقوقی مذکور، تلاش دارد تا مشروعیت به کارگیری این وسایل از منظر حقوق بین الملل دریاها را اثبات نماید و در نهایت با بررسی کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، وضعیت زیردریایی ها و وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین را در مناطق مختلف دریایی معین می نماید. روش تحقیق حاضر تحلیلی - توصیفی است و روش گردآوری داده ها کتابخانه ای - اسنادی می باشد.

کلید واژه ها

حقوق بین الملل دریاها؛ زیردریایی نظامی؛ وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین؛ کشتی نظامی

۱. استادیار حقوق بین الملل دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، نوشهر، ایران

behzadseyfiii@yahoo.com

مقدمه

در عرصه بین‌الملل علاوه بر مشاهده بازیگران جدید و تحولات حقوقی، فناوری‌های تسلیحاتی نوین نیز به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافته است (سیفی و دیگران، ۱۳۹۷: ۱۴۷). اندیشه طراحی و ساخت وسایل زیرآبی بدون‌سرنشین از سال ۱۹۷۰ شکل گرفت و در سال ۱۹۸۰ کمیته نظارت وزارت دفاع امریکا این زیردریایی را در رده تسلیحات راهبردی قرار داد (مونسان، ۱۳۸۳: ۸۰ - ۸۱).

امروزه بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری‌های دریایی و دفاعی در حوزه سامانه‌های بدون‌سرنشین صورت می‌پذیرد (کاراسکا^۱، ۲۰۱۰: ۴۴).

عموماً وسایل بدون‌سرنشین، وسایلی هستند که از طریق یک مرکز کنترل زمینی، تحت کنترل یک اپراتور انسانی در زمینه‌های مختلف و فعالیتی که برای آن طراحی شده است، به‌کار گرفته می‌شوند (باتبی^۲، ۲۰۱۱: ۱۲۰).

«مهم‌ترین طبقه‌بندی وسایل بدون‌سرنشین بر مبنای درجه کنترل آنهاست. براساس این نگرش وسایل بدون‌سرنشین نوعی ربات می‌باشند که از طریق کنترل از راه دور و یا براساس الگوهای از پیش برنامه‌ریزی شده، قادر به انجام وظایف خاصی می‌باشند و نظارت بر عملکرد آنها از طریق انسان صورت می‌پذیرد. حال اگر این کارکردها شامل به‌کارگیری آنها توسط نیروی مسلح نیز شود، می‌توان آنها را به‌عنوان «سلاح‌های رباتیک^۳» و یا «سامانه‌های تسلیحاتی بدون‌سرنشین^۴» توصیف نمود (ملزر^۵، ۲۰۱۳: ۶). در یک طبقه‌بندی دیگر، وسایل بدون‌سرنشین بر مبنای قلمرو جغرافیایی به هوایی، زمینی، دریایی و فضایی دسته‌بندی می‌شوند. در این بین، وسایل دریایی بدون‌سرنشین^۶ نظامی را که محوریت بحث ما را به‌خود اختصاص داده‌اند، می‌توان به دو دسته سطحی و زیرسطحی تقسیم نمود. وسایل سطحی بدون‌سرنشین^۷، وسایلی هستند که قادرند عملیاتی را از طریق ارتباط مداوم در سطح آب اجرا

-
1. Kraska
 2. Boothby
 3. Robotic weapons
 4. Unmanned weapon systems
 5. Melzer
 6. UMV: Unmanned Maritime Vehicle
 7. USV: Unmanned Surface Vehicles

کنند (ورسچورن^۱، ۲۰۱۳: ۱۴؛ کمیته نیروی دریایی امریکا^۲، ۲۰۰۷: ۶۳ - ۵۹). وسایل زیرآبی بدون سرنشین^۳، نیز «وسایلی می باشند که عملیات را به طور کاملاً مستقل از کاربر (اپراتور) و یا تحت کنترل اپراتور انسانی در زیر سطح آب انجام می دهند (کمیته نیروی دریایی امریکا، ۲۰۰۷: ۴). نکته حائز اهمیت اینکه به منظور کنترل همه وسایل بدون سرنشین، از سنجنده (سنسور)هایی از قبیل دوربین، حسگرهای مادون قرمز یا حرارتی، سونار، لیزر و... استفاده می شود (شارکی^۴، ۲۰۰۸: ۸۸).

اساساً، از وسایل زیرآبی بدون سرنشین در فعالیت‌هایی از قبیل: فعالیت‌های تجاری و تحقیقاتی، اکتشافی، نقشه برداری و جمع‌آوری نمونه و... استفاده می شود (جیلیس^۵، ۲۰۱۱: ۲۲). درحقیقت با استفاده از چنین ربات‌هایی بود که «دکتر رابرت بالارد^۶» کشتی‌های غرق شده‌ای مثل «تایتانیک»^۷، «لوسی‌تانی»^۸ و «بیسمارک»^۹ را کشف کرد (هندرسون^{۱۰}، ۲۰۰۶: ۵۷). علاوه بر این، این وسایل در حوزه نظامی نیز کاربردهای متنوعی دارند و از آنها برای مأموریت‌های نظامی مدرنی از قبیل «جاسوسی، نظارت و بازدید مقدماتی»^{۱۱} (لوکاس^{۱۲}، ۲۰۱۴: ۳۱۸).

مین‌گذاری، جنگ ضد زیر دریایی، ارتباطات، تحویل محموله و عملیات‌های اطلاعاتی استفاده می شود و برخی از آنها نیز به تسلیحاتی از قبیل اژدر، موشک و مسلسل مجهز شده‌اند (جیلیس، ۲۰۱۱: ۲۳).

-
1. Verschuren
 2. United States Department of Navy
 3. UUV: Unmanned Undersea Vehicles
 4. Sharkey
 5. Gillis
 6. Robert Ballard
 7. Titanic
 8. Lucetia
 9. Bismarck
 10. Henderson
 11. ISR: Intelligence surveillance and reconaissance
 12. Lucas

امروزه بیش از پنجاه کشور، درحال توسعه و یا استفاده از وسایل بدون سرنشین دریایی هستند (موسوندو^۱، ۲۰۱۴: ۲). نیروی دریایی امریکا، پنج مزیت عمده را برای استفاده از وسایل سطحی و زیرآبی بدون سرنشین مدرن برشمرده است. ۱. معمولاً هزینه تعمیر و به کارگیری وسایل بدون سرنشین به مراتب ارزان تر از وسایل دارای سرنشین می باشد. ۲. سنجنده (سنسور)های خودکار آنها قادر به حفظ سطح هوشیاری تقریباً پایدار و استتار در هر محیطی می باشند. ۳. «نظارت توسط آنها تقریباً پایدار» می باشد. ۴. شناورهای^۲ بدون سرنشین همچون شناورهای سرنشین دار به دنبال کارکرد در هر مکانی می باشند و به بهبود بهره وری، متعهد شده اند. درنهایت، و شاید مهم تر از همه، آنها، این است که ملوانان و شناورهای دارای سرنشین را از خطر دور نگه می دارند (کمیته نیروی دریایی امریکا، ۲۰۰۷: ۴). درحال حاضر حدود ۷۰ وسیله بدون سرنشین زیرآبی در ابعاد و زمینه های مختلفی در این نیرو وجود دارد (مداح خوان، ۱۳۸۷).

علاوه بر امریکا، کانادا توسعه و استقرار سامانه های دریایی خودکار را صرفاً در دو حوزه ماموریتی اقدامات متقابل ضدمین و اقیانوس شناسی - محدود کرده است (جیلیس، ۲۰۱۱: ۲۱). نیروی دریایی استرالیا نیز بر نقش آنها در اقدامات ضدمین، مین رویی و جنگ ضد زیردریایی تأکید دارد (کمیته سنا^۳، ۲۰۱۵: ۲۸). محققین چینی نیز توسعه وسایل سطحی و زیرآبی بدون سرنشین را در دست اقدام قرار داده اند. به نظر می رسد چین نسبت به سایر کشورها، کارکردهای بیشتری را برای سامانه های بدون سرنشین در نظر گرفته است که شامل تمام کارکردهای فوق می باشد (چیس^۴، ۲۰۱۵: ۲ - ۱).

در عرصه میدانی نیز برخی کشورها درحال استفاده از این وسایل می باشند. روسیه زیردریایی بدون سرنشینی را به نام «روس^۵» در سال ۲۰۱۷ به اقیانوس اطلس جهت تعیین مرزهای فلات قاره این کشور اعزام کرد که واکنش امریکا را در پی داشت و امریکا معتقد بود

-
1. Musandu
 2. Platforms
 3. Department of the Senate
 4. Chase
 5. Russ

که این زیردریایی بدون سرنشین به منظور تخریب زیرساخت‌ها، کابل‌ها و ارتباطات اینترنتی زیرآب و گردآوری اطلاعات اعزام شده است. البته خود امریکا در سال ۲۰۰۳، از وسایل زیرآبی بدون سرنشین در طول مراحل اولیه عملیات علیه عراق و در عملیات پاک‌سازی مین در مساحتی به وسعت ۲,۵ میلیون متر استفاده نمودند (هندرسون، ۲۰۰۶: ۵۸ - ۵۶).

همچنین نیروی دریایی سنگاپور در طول استقرار سه ماه خود در خلیج فارس، به منظور حمایت و تأمین امنیت دریایی محل استقرار نیروهایش، از وسیله سطحی بدون سرنشینی به نام «حمایتگر»، در اطراف پایانه نفتی بصره استفاده کرد (لئون^۱، ۲۰۰۵).

علاوه بر این امروزه شاهد شدت و گسترش به کارگیری وسایل بدون سرنشین هوایی در جنگ علیه تری افکنی (تروریسم) می‌باشیم (حقوق بین الملل بشر استنفورد^۲، ۲۰۱۲: ۱۳ - ۱۲).

بدون تردید وسایل بدون سرنشین از قبیل وسایل هوایی، زمینی و دریایی، نیاز به تجزیه و تحلیلی منطبق با وضعیت به کارگیری شان را دارند. در این بین، به کارگیری وسایل بدون سرنشین دریایی در عرصه دریا مسائل عدیده و پیچیده‌ای را با توجه به گستردگی و تنوع قلمروهای دریایی مطرح می‌نماید. اساساً نوپدیدبودن این وسایل شائبه‌های اساسی را در خصوص مشروعیت به کارگیری آنها بر اساس حقوق بین الملل دریاها ایجاد می‌نماید. از این رو، نگارنده تأکید بر این دارد که می‌توان با استمداد از قواعد حقوق بین الملل دریاها و قواعدی قابل اعمال در مورد کشتی‌های نظامی و زیردریایی‌ها، وضعیت حقوقی وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین را معین نمود، باید نحوه به کارگیری آنها قاعده‌مند شود. باین وجود، اعمال قواعد حقوقی موجود در مورد این فناوری‌ها ابهاماتی را ایجاد می‌نماید که ضرورت دارد به شفاف‌سازی و بررسی و چگونگی اعمال این قواعد در مورد آنها پرداخته شود. البته «عدم انطباق با هنجارهای حقوقی موجود ضرورتاً محدود به سامانه‌های نظامی نمی‌شود» (میاسنیکو^۳، ۲۰۱۱: ۱۰۵).

از این رو، به منظور بررسی وضعیت به کارگیری این وسایل در پی پاسخ به این سؤال هستیم که اگر وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین به امر دریانوردی بپردازند، آیا می‌توان قواعد حقوق

-
1. Loon
 2. Stanford International Human Rights
 3. Miasnikov

دریاها را درمورد به‌کارگیری آنها اعمال نمود و مشروعیت به‌کارگیری آنها را در پرتو حقوق بین‌الملل و حقوق دریاها اثبات نمود؟ در همین راستا هدف از این تحقیق این است که با بررسی وسایل زیرآبی بدون سرنشین و زیردریایی‌ها، مشروعیت به‌کارگیری آنها را طبق حقوق بین‌الملل دریاها اثبات نماید و با بررسی کنوانسیون ملل متحد حقوق دریاها (۱۹۸۲)^۱، وضعیت زیردریایی‌های نظامی و زیردریایی‌های نظامی بدون سرنشین را در مناطق مختلف دریایی مورد بحث و بررسی قرار دهد. روش تحقیق حاضر تحلیلی - توصیفی است و روش جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای - اسنادی است.

ادبیات و مبانی نظری تحقیق

حقوق دریاها یا حقوق بین‌الملل دریاها یکی از شعبات نوین حقوق بین‌الملل و مجموعه مقرراتی است که کشورها باید آنها را در روابط بین‌المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت کنند. حقوق دریاها قلمرو مکانی اعمال حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها را در گستره دریاها و اقیانوس‌ها تحت تأثیر خود قرار داده است (زمانی، ۱۳۷۵: ۴۰).

حقوق دریاها دارای موقعیت چندانی در طول جنگ جهانی دوم نبود. در آن زمان حقوق بین‌الملل تنها دو منطقه تحت صلاحیت در دریا را شناسایی کرد: اول دریای سرزمینی که بیشتر از سه مایل دریایی در عرض وسعت نداشت و تحت حاکمیت دولت ساحلی بود و دوم دریای آزاد که از حد بیرونی دریای سرزمینی به‌سوی دریا آزاد امتداد پیدا می‌کرد که این فضا برای همه آزاد بود (راچ^۲، ۲۰۰۲: ۳۷۰)؛ اما بعد از جنگ جهانی دوم با تصویب کنوانسیون‌های چهارگانه ۱۹۵۸ ژنو، و به‌ویژه کنوانسیون (۱۹۸۲) جدید حقوق دریاها، به قواعد متعددی برخورد می‌کنیم که قلمروهای مختلف دریایی (آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و دریای آزاد) را شناسایی نموده‌اند.

بدون تردید، هدف اصلی انعقاد این کنوانسیون‌ها تعادل میان منافع کشورها در صحنه دریاها می‌باشد. یکی از موضوعات مهم در کنوانسیون حقوق دریاها انجام فعالیت‌های نظامی در

1. The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982
2. Roach

دریاست که در «کنوانسیون حقوق دریاها ارجاعات بسیار اندکی نسبت به فعالیت‌های نظامی وجود دارد» (جانسون^۱، ۲۰۰۸: ۷).

کنوانسیون حقوق دریاها در مورد پاره‌ای از مسائل مربوط به جنبه‌های استفاده نظامی از دریا نسبت به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ از صراحت بیشتری برخوردار بوده و به موجب این کنوانسیون حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی مورد تأیید واقع شده است، لیکن باید متذکر شد که کنوانسیون‌های حقوق دریاها و مقررات حاکم بر آن در خصوص استفاده نظامی از دریاها به شایستگی عمل نکرده و موضوع را به‌طور حاشیه‌ای مد نظر قرار داده است. قابل توجه است که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صرف‌نظر از برخی مقررات مبهم درباره حفظ دریاها برای مقاصد صلح‌آمیز (مواد ۸۸ و ۳۰۱) مسئله استفاده‌های نظامی از دریاها را نادیده گرفته است (آرش‌پور، ۱۳۸۰: ۵).

شاید علت اصلی نپرداختن به مسائل نظامی در کنوانسیون حقوق دریاها حاصل توافق پنهان نهفته در ملاحظات نظامی قدرت‌های دریایی بزرگ است، برای آنکه مسائل نظامی بسیار حساس هستند، «کشورهایی که دارای ناوگان بزرگ دریایی می‌باشند، نهایت سعی خود را به‌کار بردند تا در کنوانسیون، موضوع استفاده نظامی از دریاها مطرح نشود» (آقائی، ۱۳۶۶: ۱۴۶).

از این‌رو، نگارنده بر این نظر است که بسیاری از جنبه‌های استفاده نظامی از دریاها (عبور ترانزیت زیردریایی‌ها) حاصل بده‌بستان‌های سیاسی است و کشورهای جهان سوم به‌ناچار و به‌جهت گسترش عرض دریایی سرزمینی به ۱۲ مایل و استفاده از فناوری و امکانات امریکا و دیگر کشورهای غربی در بهره‌برداری از منابع اعماق دریاها، حاضر شدند در مقابل جلب نظر و همکاری آنها، برخی از منافع دریایی آنها را پذیرا شوند. واضح است اگر مناطق راهبردی، از قبیل تنگه هرمز در قلمرو دریایی کشورهای دارای قدرت دریایی قرار می‌گرفت، شاید امروزه سرنوشت کنوانسیون دریاها به‌گونه‌ای دیگر رقم می‌خورد و خبری از عبور ترانزیت نبود.

1. Jonsson

جنبه‌های نظامی استفاده از دریاها از حساسیت فراوانی برخوردار است، اما کنوانسیون ۱۹۸۲ هیچ معیاری به دست نمی‌دهد تا معلوم نماید کدام نوع استفاده نظامی از دریا مجاز است و ممکن است تحت عنوان صلح‌آمیز قرار گیرد. با توجه به اینکه امور نظامی به طور کلی منع نشده‌اند و پیشنهادهای وارد در این موضوع به تصویب نرسید، می‌توان نتیجه گرفت که فعالیت نظامی پذیرفته شده است (آقائی، ۱۳۶۶: ۱۵۸).

اصولاً اجرای فعالیت‌های نظامی در دریاها صرف‌نظر از فعالیت کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی، قرارداددن یا به‌آب‌انداختن تسلیحات، استقرار پایگاه‌های موشکی یا ماهواره‌هایی را که برای نظارت و کسب اطلاعات در فضای اقیانوس قرار داده می‌شوند نیز دربرمی‌گیرد. به‌طور کلی، مقررات حاکم بر انجام چنین فعالیت‌هایی غالباً مبتنی بر حقوق بین‌الملل عرفی یا پاره‌ای از معاهدات بین‌المللی است که دارای قلمرو محدودی بوده و همواره در معرض تأویل و تفسیرهای مختلف قرار می‌گیرند (آرش‌پور، ۱۳۸۰: ۷).

حقوق بین‌الملل دریاها از طریق هنجارهای عرفی و معاهدات تکامل یافته است، اما تکامل آن بدون در نظر گرفتن هرگونه ملاحظاتی برای سامانه‌های بدون سرنشین، توسعه یافته است. با این حال، منابع مختلفی حقوق و سیاست اقیانوسی ممکن است در مورد مسائل حقوقی مربوط به سامانه‌های بدون سرنشین اعمال شود. رویه دولت‌ها، شامل هنجارهای کهن و عرف و عاداتی است که توسط دریانوردان در طول نسل‌ها ایجاد شده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل در مورد حقوق دریاها قواعد گسترده‌ای را برای فعالیت در، بر، و زیر دریاها منعکس و مقرر داشته است. اصل آزادی دریاها به‌عنوان یکی از اصول حقوق بین‌المللی عرفی سنگ بنای چارچوب آزادی ناوبری می‌باشد، در کنوانسیون درج شده است. رژیم‌های مکمل و گاهی اوقات به هم پیوسته و دارای اشتراک در کنوانسیون حقوق دریاها حقوق و آزادی ناوبری را ترسیم کرده که توسط کشتی‌ها، زیردریایی‌ها و هواپیماها در بخش‌های مشترک اقیانوس‌ها اعمال می‌شود. از این رو برخی بر این نظرند، «در اکثر موارد، قواعد ناظر بر کشتی‌های سطحی سرنشین‌دار، زیردریایی‌ها و هواپیماها با تغییرات لازم نسبت به سامانه‌های بدون سرنشین در ابعاد یکسان اعمال می‌شود» (کاراسکا، ۲۰۱۰: ۵۰). در مقابل این نظر، برخی اظهار داشته‌اند که مفاد کنوانسیون حقوق دریاها برای رسیدگی به مسائل مربوطه کافی نیست و باید یک رژیم

حقوقی جدید ایجاد شود و زمان تغییرات اساسی کنوانسیون حقوق دریاها فرا رسیده است (کشتی‌های بدون سرنشین^۱، ۲۰۱۶).

در یک نشست تخصصی در ۲۰۱۵ در «روتردام»^۲، «هوی‌دونک»^۳ اظهار داشت، می‌توان با اطمینان فرض کرد، کنوانسیون حقوق دریاها کشتی‌های بدون خدمه را به‌عنوان کشتی مدنظر قرار داده است (کشتی‌های بدون سرنشین، ۲۰۱۶). درنهایت بیشتر مفسران، فرض را بر این بنا کرده‌اند که باتوجه به ماهیت حقوق دریاها، باید وسایل بدون سرنشین، به‌عنوان کشتی تلقی شوند و قواعد حقوق دریاها، بر کشتی‌های بدون سرنشین نیز اعمال می‌شود (هوی‌دونک، ۲۰۱۶: ۴۰۶).

چارچوب نظری

اساساً، کشتی‌ها براساس نوع استفاده، کاربری، اندازه و تناژ به انواع مختلفی از جمله کشتیهای نظامی، مسافربری، فله‌بر، کانتینربر، تانکر و... تقسیم می‌شوند. برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، تعاریف و معیارهایی از کشتی ارائه نموده‌اند که متناسب با موضوع همان کنوانسیون می‌باشد. علمای حقوق بین‌الملل نیز در طول سالیان، تعاریف متعددی از کشتی ارائه نموده‌اند، اما درعمل هیچ کدام تعریفی جامعی از کشتی با قابلیت اعمال بر انواع کشتی‌ها، ارائه نکرده‌اند. البته کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از واژه «کشتی»^۴ و «شناور»^۵ بدون تمایز استفاده کرده است. اما تعریفی کلی از «کشتی» یا «شناور» به‌دست نمی‌دهد، ولی ماده ۲۹ آن «کشتی نظامی» را تعریف می‌کند. برخی از صاحب‌نظران معتقدند تعریفی واحد از «کشتی» یا «شناور»، مطلوب مقاصد کنوانسیون حقوق دریاها می‌باشد، اما بسیاری دیگر بر این باورند که به‌دلیل سرشت جامع و فراگیر کنوانسیون حقوق دریاها بهتر است اصطلاح کشتی یا شناور در پرتو اهداف اسناد خاص تعریف شود» (لویی بی. سون، و دیگران، ۱۳۹۲: ۴۸).

1. Unmanned vessels
2. Rotterdam
3. Hooydonk
4. Ship
5. Vessel

تعریف حقوقی کشتی، قدمتی به عمر تجارت دریایی دارد. در حقوق روم، بیان شده است که «ما باید وسیله‌ای را به‌عنوان کشتی بپذیریم که با بادبان و برخی از قطعات دیگر در دریا و یا رودخانه، بر آب ایستاده باشد و یا اینکه بایستی شناور باشد» (هندرسون، ۲۰۰۶: ۵۷).

بنابراین تعریف، اصطلاح کشتی هر چیزی که صرفاً بر آب شناور است و در تجارت دریایی به‌کار برده می‌شود را در برمی‌گیرد. از این رو، لازمه اینکه یک کشتی قابلیت فعالیت در دریا را داشته باشد «شناوربودن» آن در سطح آب و در نتیجه قدرت شناگری وسیله است. به‌همین دلیل بر مبنای این نظر به هر وسیله‌ای که نتوان آن را به‌عنوان یک وسیله شناگر شناخت، نمی‌توان نام کشتی نهاد (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۳۸). فرهنگ لغات (دیکشنری) دریانوردی بین‌المللی نیز در تعریفی معاصرتر از کشتی عنوان می‌دارد که کشتی اصطلاح عمومی برای تمامی انواع کشتی‌های است که قادر به شناوری بر آب بوده و بزرگ‌تر از یک ربات می‌باشد. تبعیت قواعد مربوط به رباط از تعریف فرهنگ لغات (دیکشنری) بین‌المللی دریایی، ممکن است صرفاً وسایل زیرآبی بدون سرنشین بزرگ را تحت قاعده قرار دهد، درحالی‌که وسایل سبک وزن‌تر تحت قاعده دیگر قرار بگیرند (هندرسون، ۲۰۰۶: ۵۷).

بر اساس قانون کشتیرانی مدل که مشاور حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشورهای انگلیسی زبان منطقه کارائیب تهیه نموده است، «کشتی شامل هر نوع شناوری است که در کشتی‌رانی استفاده می‌شود» (نجفی اسفاد، ۱۳۹۳: ۳۸).

در سال ۲۰۰۴ کمیته طرح‌های حقوق دریاهای مؤسسه برنچ حقوق بین‌الملل امریکا، پیشنهاد نمود که «کشتی» می‌باید به سادگی تعریف شود و آن را به‌عنوان «وسیله ساخته‌شده دست بشر، شامل کشتی‌های دارای قابلیت زیرآبی که قادر به پیمودن دریا هستند، نیز می‌باشد» (والکرا، ۲۰۰۴: ۲۳۸).

مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا (کنوانسیون تصادم)^۲ با تعریفی ساده از کشتی، تا حدودی زمینه شفاف‌سازی عنوان کشتی را فراهم آورده و آن را به‌عنوان هر وسیله آبی، شامل شناورهای غیرقابل جابجایی و هواپیماهای دریایی (هاورکرافت) و یا به‌عنوان

1. Walker
2. The International Regulations for Avoiding Collisions at Sea 1972

وسیله‌ای که قابلیت حمل و نقل دریایی را داشته باشد، تعریف نموده است. و به طور ضمنی کشتی را «وسیله حمل و نقل دانسته»، که این موضوع را تا حدودی پیچیده نموده است؛ چراکه صرفاً برخی از وسایل زیرآبی بدون سرنشین، برای این طراحی شده‌اند که محموله‌ها یا سامانه‌های تسلیحاتی را حمل نمایند (هندرسون، ۲۰۰۶: ۵۷).

کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مورخ ۲۰۰۴ نیز در در بند ۱۲ ماده (۱) در تعریف کشتی مقرر داشته است، «کشتی یعنی شناوری از هر نوع که در محیط‌زیست آبی فعالیت می‌کند و زیردریایی‌ها، قایق‌های شناوری، سکوها‌های شناور، واحدهای ذخیره‌ساز شناور، واحدهای شناور تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه را شامل می‌شود» که به نظر می‌رسد تعریف مذکور تمامی انواع شناورهایی را که در دریا به کار می‌رود، دربر می‌گیرد.

بنابراین، اگر وسایل بدون سرنشین دریایی به عنوان کشتی یا شناور، در نظر گرفته شوند، باید انتظار این امر را داشت که با آنها همچون سایر کشتی‌ها رفتار شود. در غیر این صورت باید آنها را به عنوان وسایل دیگری، از جمله «دستگاه» و یا «اشیاء» و یا «تسلیحات» در نظر گرفت. از این رو، تعیین «شناور» و یا «کشتی» بودن وسیله دریایی بدون سرنشین از لحاظ حقوقی بسیار حائز اهمیت است. البته هیچ قاعده‌ای در حقوق بین‌المللی مبنی بر رد و یا تأیید وسایل بدون سرنشین دریایی به عنوان «شناور» یا «کشتی» وجود ندارد و به نظر می‌رسد دستیابی به این مهم صرفاً از طریق تفسیر قواعد حقوق بین‌الملل دریاها امکان‌پذیر است.

به طور کلی در حقوق بین‌الملل فاقد تعریفی منسجم از کشتی و شناور می‌باشیم. البته این امر چندان مورد نگرانی نمی‌شود؛ در واقع، ارائه یک تعریف واحد از «شناور» و یا «کشتی» نه تنها ما را از مطلوب دور می‌نماید، بلکه با توجه به وجود طیف گسترده‌ای از شناورها با عملکردهایی مختلف، نامطلوب و ناکارآمد است. علاوه بر این طیف گسترده‌ای از اسناد دریایی وجود دارد که متناسب با موضوع سند از اصطلاح شناور و کشتی استفاده کرده‌اند. از این رو، هر سند به جای یک تعریف واحد، متناسب با موضوع، عوامل مختلف و مهم را به صورت مورد به مورد، مطرح و مورد ملاحظه قرار داده است. البته چنین رویکردی در مورد وسایل دریایی بدون سرنشین احتمالاً منجر به این نتیجه می‌شود که مطابق با آن طیف زیادی از سامانه‌های بدون سرنشین دریایی، از نظر ظاهر، اندازه، مأموریت، میزان خودکاری، و غیره

به‌عنوان کشتی واجد شرایط شوند (نوریس^۱، ۲۰۱۳: ۲۵). از همین رو «سازمان بین‌المللی دریانوردی اخیراً این واقعیت را که اصلاحاتی درمورد وسایل بدون سرنشین به‌طور بالقوه در سال‌های گذشته به‌وجود آمده است، مورد شناسایی قرار داده و بر این اعتقاد است که رویه‌ای برای استقرار «مفهوم ضمنی» اصلاحات مربوطه، توسط دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌های (دریایی) می‌باشند، ایجاد شده است» (والجو^۲، ۲۰۱۵: ۴۱۶).

یکی از مهم‌ترین وظایف نیروهای دریایی در جهان امروز، بهره‌برداری از وسایل دریایی نظامی، از جمله وسایل زیرآبی بدون سرنشین یا دارای سرنشین است که توانایی اختفای آنها تقریباً در هر نقطه‌ای از دریاها و اقیانوس‌ها وجود دارد. باین‌وجود، رویه‌ها و دیدگاه‌های مختلفی برای به‌کارگیری این وسایل وجود دارد. در واقع، نکته مهم در ارزیابی ظرفیت حقوق موجود حاکم بر وسیله زیرآبی یا سطحی نظامی بدون سرنشین، این است که قبل از شناسایی آنها به‌عنوان کشتی‌های نظامی، می‌باید وضعیت به‌کارگیری آنها مشخص شود. به‌طورکلی با شناسایی زیردریایی‌ها، به‌عنوان نوع خاصی از کشتی‌های نظامی که در ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ تبیین شده است، آنها دارای مصونیت مطلق از صلاحیت قضایی هر کشور دیگری بوده و تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند. طبق حقوق بین‌الملل عرفی باید به مصونیت قضایی کشتی‌های نظامی در تمام مناطق دریایی احترام گذاشته شود. اما به‌نظر می‌رسد هنوز پذیرش وضعیت مصونیت مطلق برای وسایل سطحی و زیرآبی بدون سرنشین چالش‌برانگیز باشد.

اساساً وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین یا از راه دور هدایت می‌شوند یا به‌صورت مستقل به امر دریانوردی می‌پردازند، از این‌رو، بر مبنای این دو نوع عملکرد، دو نظریه تحت عناوین نظریه اجزاء^۳ و نظریه استقلال^۴ مطرح می‌شود، بر اساس نظریه اجزاء، وقتی که آنها به‌وسیله یک شناور نظامی کنترل می‌شوند از مصونیت مطلق برخوردار می‌گردند؛ چراکه می‌توانند به‌عنوان بخش کاملی از شناور کنترل‌کننده در نظر گرفته شوند و در وضعیت حقوقی

-
1. Norris
 2. Vallejo
 3. Extension Theory
 4. Independent Theory

شناور نظامی سهیم شوند. بر مبنای این نظریه اگر وسایل زیر آبی بدون سرنشین به طور مستقل به امر دریانوردی بپردازند، به سختی می‌توانند از وضعیت حقوقی شناورهای دارای سرنشین نظامی برخوردار شوند (هینگ^۱، ۲۰۰۸: ۸۲ - ۸۰).

این شناسایی مبنی بر این است که هنگامی که این وسایل از طریق یک کشتی و یا زیردریایی نظامی (مادر) پرتاب می‌شوند و از طریق همان کشتی نظامی نیز کنترل می‌شوند، بخشی از آن کشتی مادر و سامانه‌های نصب شده بر آن کشتی محسوب می‌شوند و در نتیجه دارای وضعیتی می‌باشند که منعکس کننده وضعیت کشتی مادر است (نظریه اجزاء). بر اساس این نظریه، اگر وسیله دریایی بدون سرنشین دولتی از کشتی یا سکوی شناور فاقد مصونیت (از قبیل کشتی تجاری یا کشتی دولتی که در امور تجاری به کار گرفته می‌شود) پرتاب یا کنترل شود، نمی‌تواند از مصونیت کشتی‌های دولتی برخوردار شود؛ چراکه وضعیت اعطاشده صرفاً به واسطه قائل شدن مصونیت برای کشتی مادر است. در مقابل بر اساس «نظریه استقلال» وضعیت وسایل دریایی مذکور بستگی به سکوی پرتاب کننده ندارد و دارای وضعیتی مستقل از سکوی مادر است. بر اساس این نگرش، وسایل دریایی نظامی بدون سرنشین و شناورهایی که به طور انحصاری در خدمات غیر تجاری دولتی به کار گرفته می‌شوند، مصونیت دارند. در واقع، آنها وضعیت کاملاً مستقلی دارند (راب^۲، ۲۰۱۲ - ۲۰۱۱: ۱۰۱).

در رویه دولت‌ها نیز از این دو موضع جانبداری شده است، هر چند هنوز تا رسیدن به رویه‌ای ثابت در این حوزه راه زیادی در پیش است. برخی از دولت‌ها قائل به نظریه اجزاء می‌باشند. چنانچه در کتابچه راهنمای فرماندهی نیروی دریایی آلمان تصریح شده است: «اگرچه، الزام یک کشتی به داشتن سرنشین به این معنا نیست که کشتی‌های بدون سرنشین، کشتی‌های نظامی نیستند، آنها می‌توانند در شرایطی خاص دارای سرنشین باشند، اما باید آنها را به واسطه اینکه به وسیله یک کشتی نظامی کنترل می‌شوند، وابسته به کشتی نظامی تلقی کرد. در

1. Heinegg
2. Rob

اثر این وابستگی آنها می‌تواند از وضعیت حقوقی و مصونیت کشتی‌های نظامی بهره‌مند شوند» (نیروی دریایی آلمان^۱، ۲۰۰۲: ۱، ۲).

درمقابل کتابچه راهنمای فرمانده نیروی دریایی امریکا، اعلان داشته است: «وسایل سطحی یا زیرآبی نظامی بدون سرنشینی که به‌طور انحصاری توسط دولت به‌کار گرفته می‌شوند، وسایل غیرتجاری می‌باشند که از مصونیت شناورهای نظامی برخوردارند و وضعیت وسیله سطحی یا زیرآبی بدون سرنشین وابسته به وضعیت شناورهای پرتاب کننده آنها نیست» (یو اس نیوی^۲، ۲۰۰۷: پارا ۲، ۳، ۶). باین‌وجود، پذیرش این نظریه‌ها و قائل شدن هر نوع حق و تکلیف برای آنها، منوط به پذیرش آنها به‌عنوان کشتی نظامی می‌باشد.

تحلیل حقوقی و پیامد در نظر گرفتن وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین به‌عنوان کشتی نظامی

اساساً، کشتی‌های نظامی و دولتی غیرتجاری از جنبه‌های بسیاری مشمول همان قواعد حاکم بر کشتی‌های تجاری هستند. مهم‌ترین تفاوتشان ناشی از وضعیت آنها به‌عنوان نماینده حاکمیت دولت است و اینکه هیچ‌گاه تحت صلاحیت دولت دیگری قرار نمی‌گیرند، خواه در دریای آزاد و خواه در آب‌های دولت دیگری باشند (چرچیل و لو، ۱۳۹۰: ۴۷۶).

تعریفی که از کشتی نظامی در ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا بیان شده، کم‌وبیش مشابه همان تعریفی است که در بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد آورده شده است. این تعاریف، خود ملهم از مفادی است که در ماده ۲ «مقررات آکسفورد»^۳ در بیست‌وهشتمین جلسه شورای فرهنگی حقوق بین‌الملل در تاریخ ۹ اوت ۱۹۱۳ (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۶۵)، به‌عنوان حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است. در تعاریف فوق چند عامل مهم وجود دارد: کشتی می‌باید در خدمت نیروی دریایی کشوری باشد که پرچم آن را برافراشته است و نام آن در فهرست رسمی ناوگان نظامی کشور مذکور باشد؛ کشتی می‌باید تحت فرماندهی یک نفر افسر کادر نیروی دریایی قرار داشته باشد؛ کارکنان کشتی باید جزء ابواب‌جمعی نیروی دریایی نظامی باشند و کشتی باید پرچم‌های ملی و شعله کشور متبوع خود را حمل کند (نیکنام، ۱۳۸۶: ۵۱).

1. German Navy
2. US Navy
3. Oxford

در تعاریف فوق، اصولاً توجهی به مسلح بودن کشتی و یا انواع مختلف کشتی‌های سطحی، زیرسطحی، رزمی، پشتیبانی، تدارکاتی، تعمیراتی و غیره نشده است. از ماورای تعریفی که در ماده ۲۹ آمده است، کشتی نظامی را می‌توان به‌واقع به‌عنوان یک بازوی سیاسی و نظامی کشور تلقی نمود و طبقاً قواعدی که ناظر بر فعالیت آنهاست، بیشتر متوجه همین خصوصیت آنها در برخورد با منافع و حقوق و تکالیف کشورهای دیگر و اتباع آنها در مناطق مختلف دریایی است (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۶۶).

درواقع با درج زیردریایی‌ها در قلمرو تعریف کشتی نظامی، زیردریایی‌ها نیز به‌منزله کشتی نظامی هستند. گرچه در آغاز قرن بیستم، برخی کشورها به‌ویژه انگلیس درصدد بود تا زیردریایی‌ها در این قلمرو جای نگیرند، اما امروزه این نظر پذیرفته شده است (فان‌هینگ، ۱۳۸۷: ۵۳۷).

از این رو «زیردریایی نوعی کشتی نظامی است که قابلیت دریانوردی در سطح و زیرسطح را دارد و انظر حقوقی دارای جایگاهی برابر با ناوهای سطحی است و فقط از نظر نوع نیروی محرکه و شکل ظاهری با ناوهای سطحی تفاوت دارد» (خرم‌فرهادی و همکاران، ۱۳۹۴: ۵۰).

علاوه بر این، برخی اسناد بین‌المللی نیز تفاوتی بین کشتی و زیردریایی قائل نشده و آنها را به‌عنوان کشتی تلقی نموده‌اند. برای نمونه، کنوانسیون تصادم به‌طور مستقیم به زیردریایی‌ها اشاره نکرده است. با این حال، مقررات آن بر همه کشتی‌های درحال کشتیرانی در دریا اعمال می‌شود و درمورد زیردریایی‌ها هنگامی که به سطح آب می‌آیند، قواعد یکسانی مشابه کشتی‌های سطحی اعمال می‌نماید. البته این کنوانسیون کشتی‌های نظامی را مستثنا می‌نماید.

کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)^۱ نیز تعریف گسترده‌ای در ماده ۲، ارائه می‌دهد که مقرر می‌دارد «یک کشتی به هر نوع از هر چیزی که در محیط دریایی به‌کار برده می‌شود، گفته می‌شود و شامل قایق‌های هاورگرافت، وسایل نقلیه «دفر» (ضربه‌گیر بادی)، زیردریایی‌ها، وسایل حمل‌ونقل شناور و سکوها‌ی ثابت یا شناور

1. International Convention For The Prevention Of Polluting From Ships (MARPOL) 1973.

می‌شود». علاوه بر این، معاهده مانتروکس^۱ که مقررات حاکم بر کشتیرانی در تنگه‌های داردانل^۲، دریای مرمورا^۳، و بسفر^۴، را تنظیم می‌نماید، به سادگی زیردریایی را به عنوان «کشتی‌های طراحی شده، برای همکاری در زیر سطح تعریف کرده است» که مفاد آن در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای گنجانیده شده است. باین وجود، به نظر می‌رسد از لحاظ حقوقی، برای زیردریایی‌ها مرتبه‌ای از وضعیت شبه کشتی، وجود دارد که بستگی به مکان به کارگیری آنها دارد. اما در تمامی زمینه‌ها، عملاً با آنها مانند سایر کشتی‌ها رفتار می‌شود (هندرسون، ۲۰۰۶: ۵۹).

علاوه بر این، عهدنامه‌های ۱۹۲۲ واشنگتن، ۱۹۳۰ لندن و پروتکل ۱۹۳۶ لندن در مورد به کارگیری زیردریایی‌ها در جنگ دریایی نیز تبعیضی بین زیردریایی‌ها و کشتی‌های نظامی قائل نشده‌اند.

با پذیرش زیردریایی‌ها به عنوان کشتی نظامی، از یک طرف زیردریایی‌ها حتی با توجه به محدودیت‌های خاصی که هم از لحاظ حقوقی و هم از لحاظ شکلی دارند، از شرایط کشتی‌های نظامی برخوردار می‌شوند و حداقل قواعد مربوط به کشتی‌های نظامی بر آنها بار می‌شود. از سوی دیگر، حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی و حقوق بین‌الملل دریاهای به طور اساسی قواعد یکسانی را که در مورد کشتی‌های نظامی به کار می‌برند، در مورد زیردریایی‌ها، نیز اعمال می‌نمایند.

باین وجود، در حال حاضر، رویه حقوقی و قضایی خاصی که به وضوح وضعیت حقوقی به کارگیری وسایل زیرآبی بدون سرنشین را تبیین کند، وجود ندارد که عمدتاً ناشی از نوظهور بودن آنها می‌باشد. البته برای دستیابی به نتیجه‌ای منطقی، ضروری است که با استعانت از مؤلفه‌های صریح و روشن مندرج در ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، به مقایسه مفهوم حقوقی «کشتی نظامی» با وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین پردازیم.

1. Convention Regarding the Regime of the Straits, with Annexes and Protocol, L.N.T.S. 213 (1936).
2. Dardanelles
3. Marmora
4. Bosphorus

هنگامی که عناصر فیزیکی درمورد تعریف کشتی در نظر گرفته می شود، هیچ مسئله خاصی ارائه نمی شود که نتوان راه حلی مناسب برای آن یافت؛ چراکه تعلق کشتی نظامی به نیروهای مسلح یک دولت، با ثبت در راهنمای سالنامه کشتی های نظامی نیروهای مسلح در دنیا مشخص می شود. فهرست واحدهای شناور همه کشورها سالنامه در کتابی به نام «کشتی های جنگی جینز»^۱ منتشر می شود و در اختیار کلیه کشورهای جهان قرار می گیرد و در آن نام، شماره بدنه، ابعاد، تناژ، تعداد کارکنان، نوع نیروی محرکه، نوع و تعداد رادار، سلاح، موشک، سونار، و اطلاعاتی از این قبیل منتشر می شود که با علامت گذاری و نصب پرچم ملی، مسئله علامت گذاری و پرچم کشتی نظامی نیز به راحتی رفع می شود. البته نکته مهمی که در تعریف ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاهای به چشم می خورد، به کارگیری عبارت کلی «نیروهای مسلح» به جای نیروی دریایی جنگی است. این تعبیر در واقع ناشی از پیشرفت فناوری و دگرگونی کلی در ساختار نیروهای دریایی امروز است که تمام ابعاد دریا، اعم از هوا و سطح و زیر سطح و ساحل را می پوشاند. در شرایط امروزی نیروهای دریایی دارای قوای هوایی هستند و نیروی زمینی و گارد ساحلی و غیره نیز ممکن است دارای قوای دریایی باشند. بدین ترتیب، محدود کردن شناورهای جنگی در دریا به کشتی های جنگی نیروی دریایی، در واقع نادیده انگاشتن ابعاد جدید فعالیت ها و گسترش ها و ترکیبات جدید قوای سه گانه در عملیات دریایی است (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۶۶).

به عبارت دیگر، کنوانسیون هیچ گونه تفکیکی بین نوع فعالیت و یا «کلاس» ناو جنگی قائل نشده، بلکه تأکید روی مناطق مختلف دریایی و طبیعتاً حقوق و تکالیف آنها در هر منطقه است (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۶۴).

اما مسئله مهم این است که وسیله سطحی یا وسیله زیر آبی نظامی بدون سرنشین می باید «تحت فرماندهی یک افسر نیروی دریایی باشد». بدیهی است، یک وسیله دریایی نظامی بدون سرنشین می تواند «تحت فرماندهی» یک افسر نیروی دریایی هدایت و از راه دور فرماندهی شود و صرفاً عضویت فرمانده در نیروهای مسلح کشور صاحب پرچم وسیله مطرح است. رویه عملی کشورها درمورد هواپیماهای بدون سرنشین نظامی نیز گویای این واقعیت است که

1. Fighting ships Jane's

امروزه این وسایل را متعلق به نیروهای مسلح و تحت فرماندهی آنها می‌دانند و در صورت نقض و تخطی از قواعد حقوقی، مسئولیت کشور به‌کارگیرنده آنها محرز می‌باشد. «بی‌شک افزایش حضور و نظارت انسان تا حدودی به حل مسئله مسئولیت نیز کمک خواهد کرد» (شریفی طرازکوهی و صیادنژاد، ۱۳۹۹: ۵۶۷).

مسئله مهم دیگری که مطرح می‌شود، مقایسه وسایل بدون‌سرنشین درمورد الزام کشتی‌های نظامی به داشتن خدمه نظامی تابع نیروهای مسلح منظم است (راب، ۲۰۱۲ - ۲۰۱۱: ۱۰۲). ظاهراً طبق ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، به‌نظر می‌رسد از آنجا که این وسایل «به‌وسیله خدمه تحت امر نیروهای مسلح» هدایت نمی‌شوند، واجد شرایط تعریف کشتی‌های نظامی نیستند (هینگ، ۲۰۰۸: ۸۲ - ۸۰).

درعمل نیز، این مسئله به‌سختی قابل روئیت است که چگونه کاربران (اپراتورها) می‌توانند یک وسیله دریایی بدون‌سرنشین را از راه دور کنترل و هدایت نمایند (راب، ۲۰۱۲ - ۲۰۱۱: ۱۰۲).

بااین‌حال، به‌نظر می‌رسد این موضوع، درمورد وسایل بدون‌سرنشین تحت کنترل کشتی نظامی مادر سنخیت نداشته باشد.

نگارنده بر این نظر است که الزامی برای حضور سرنشین و فرمانده در کشتی تحت هدایت وجود ندارد و الزام به حضور به‌صراحت در کنوانسیون ۱۹۸۲ مطرح نشده است و عدم حضور خدمه و فرمانده در کشتی نظامی، مالکیت و تعلق آن را به دولت صاحب پرچم مخدوش نمی‌نماید. ازاین‌رو، کافی است، «کارکنانی که از راه دور آن را کنترل می‌نمایند، عضو نیروهای مسلح آن کشور باشند و یا عملیات چنین وسایل بدون‌سرنشینی تحت امر نیروهای مسلح باشد» (هینگ، ۲۰۰۸: ۸۲). و ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاها نیز، صرفاً بر عضویت خدمه در نیروهای مسلح تأکید دارد.

درعمل نیز وسیله زیرآبی نظامی بدون‌سرنشین چه آنهایی که از راه دور هدایت می‌شوند و چه آنهایی که کاملاً مستقل می‌باشند، دارای حسگرهای پیشرفته‌ای مانند رادار می‌باشند که همانند کشتی دارای سرنشین عمل می‌کنند و باتوجه‌به داده‌های دریافتی کنترل خواهند شد. به‌نظر می‌رسد، تمایز کمی بین کشتی دارای سرنشین در شرایطی که محدودیت دید وجود دارد

و تحت کنترل افسر نگهبانی می باشد که توجه خود را کاملاً معطوف به صفحه رادار نموده است، با کاربری که با خواندن تصاویر ارسالی که از طریق حس گرهای کشتی به رادارهای مستقر در ایستگاه کنترل از راه دور فرستاده می شود، نداشته باشد. به عنوان مثال، اگر دید به شدت محدود باشد، صرفاً از رادار استفاده می شود و افسر نگهبان در شرایطی که محدودیت دید دارد، با باز نگهداشتن چشم و تیزکردن گوش برای شنیدن صدای سیگنال های دیگر کشتی ها، از تصادم جلوگیری می کند. بنابراین، دلیلی وجود ندارد که کاربر نتواند، با اطلاعاتی که از زیردریایی های بدون سرنشین دریافت کرده است، کشتی را با همان درجه از دقت و ایمنی هدایت کند (راب، ۲۰۱۲ - ۲۰۱۱: ۱۰۴) و شناورهای مستقل نیز به وسیله تجهیزات رایانه ای، وظایف پیچیده اتخاذ شده را انجام می دهند (باتبی، ۲۰۱۱: ۱۲۱).

اما با پذیرش وسایل دریایی نظامی بدون سرنشین به عنوان کشتی یا زیردریایی نظامی، می باید برای آنها مثل دیگر کشتی هایی که متعلق به یک دولت بوده و یا انحصاراً به وسیله دولت برای وظایف عمومی استفاده می شوند، مصونیت مطلق (در خصوص کشتی های نظامی) و مصونیت نسبی (کشتی های دولتی که به امر حاکمیتی می پردازند) در نظر گرفته شود، از این رو، همه وسایل زیر آبی نظامی بدون سرنشین از این قبیل، خواه تحت کنترل شناور دیگر باشند یا به طور مستقل به امر دریانوردی بپردازند، از مصونیت مطلق بهره می برند. البته، این امر، منوط به پذیرش دولت های ساحلی است که ممکن است حاکمیت سرزمینی شان به وسیله یک وسیله زیر آبی نظامی بدون سرنشین نقض گردد (هینگ، ۲۰۰۸: ۸۲).

کنوانسیون حقوق دریاها چهار دسته از شناورها را از جمله: کشتی های جنگی؛ کشتی دولتی، کشتی دولتی تجاری و کشتی های خصوصی را مورد شناسایی قرار داده است، با توجه به مواد ۹۵، ۹۶، و ۵۸ (۲) کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی های جنگی و کشتی های تحت مالکیت دولت و یا کشتی های دولتی که تنها در خدمات غیر تجاری استفاده می شوند، مصونیت کامل از صلاحیت قضایی هر دولت به غیر از دولت صاحب پرچم را که فراتر از دریای سرزمینی دیگر دولت هاست، دارند. طبق ماده ۳۲، این مصونیت در دریای سرزمینی یک دولت خارجی نیز اعمال می شود. اما، چنانچه یک کشتی نظامی نتواند مطابق با قوانین و مقررات دولت ساحلی از دریای سرزمینی عبور کند، ممکن است ملزم به ترک فوری دریای سرزمینی شود و دولت

صاحب پرچم مسئول خسارت یا آسیب ناشی از یک کشتی جنگی یا دیگر کشتی‌های دولتی که منجر به عدم رعایت قوانین و مقررات دولت ساحلی هنگام عبور از طریق دریای سرزمینی شده‌اند، می‌باشند (نوریس، ۲۰۱۳: ۴۱). در صورت تمرد از این خواسته، دولت ساحلی مجاز است که به هر وسیله‌ای آنها را ملزم به ترک منطقه تحت حاکمیت نماید.

دکترین رژیم امریکا مصونیت سامانه‌های بدون سرنشین نظامی را پذیرفته است و براین مبنا برای آنهایی که منحصراً در خدمات غیرتجاری دولتی به کار گرفته می‌شود، مصونیت مطلق در نظر گرفته است (نوریس، ۲۰۱۳: ۴۵).

به این معنا که با برخورداری وسایل سطحی و زیرآبی نظامی بدون سرنشین از مصونیت مطلق، آنها از صلاحیت قانونی و قضایی هر دولتی به جز دولت صاحب پرچم مصونیت دارند (کنوانسیون حقوق دریاها، ماده ۳۲؛ ماده ۹۵؛ ماده ۹۶؛ ماده ۲۳۶).

علاوه بر این فعالیت‌های نظامی آنها از دخالت کشورهای دیگر معاف است و مصونیت مطلق؛ اموال نظامی آنها را در مقابل صلاحیت‌های ادعایی توسط کشتی‌ها یا کشورهای خارجی حمایت می‌کند (کاراسکا، ۲۰۱۰: ۵۶).

نکته حائز اهمیت این است که اعمال مصونیت در مورد وسایل بدون سرنشین، تا حدودی انتزاعی است. صرف نظر از آنچه که قواعد حقوقی مقرر می‌دارند و یا یک ملت ادعا می‌کند، کشورهای ساحلی به احتمال زیاد الزامی برای رعایت مصونیت یک سامانه بدون سرنشین که مرتکب نقض حاکمیت آنها شده است، در خود احساس نمی‌کنند. به ویژه زمانی که تردید در مورد نقض ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها به وسیله آنها وجود داشته باشد که احتمال خیلی کمی وجود دارد با آنها همانند وسایل دارای سرنشین برخورد نمایند. حداقل تا زمانی که مسائل مربوط به وضعیت حقوقی آنها حل و فصل نشود.

با این وجود، «هنگامی که نوعی اجماع جهانی در مورد وضعیت وسایل دریایی بدون سرنشین و حق آنها برای استفاده از رژیم‌های دریانوردی وجود داشته باشد، طبیعتاً دولت ساحلی تمایل بیشتری برای رعایت مصونیت یک وسیله دریایی بدون سرنشین غیرتجاری دولت خارجی خواهد داشت» (نوریس، ۲۰۱۳: ۴۶). البته، تاکنون اجماع خاصی در این خصوص به وجود نیامده است.

بررسی وضعیت حقوقی وسایل زیر آبی نظامی بدون سرنشین در قلمروهای مختلف دریایی

امروز مناطق دریایی تحت حاکمیت دولت ساحلی، به طور عمده در عرض دریا توسعه یافته‌اند، نه تنها به طور قابل قبولی عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل دریایی افزایش پیدا کرده است، بلکه شمار تنگه‌های بین‌المللی نیز که با دریای سرزمینی همپوشانی پیدا کرده‌اند نیز افزایش یافته است و مفهوم تازه‌ای از آب‌های مجمع‌الجزایری نیز به وسیله حقوق بین‌الملل دریاها شناسایی شده است. علاوه بر این، امروزه حقوق بین‌الملل ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره شناسایی نموده است. بنابراین، هنگامی که کشورها، شناورهای خود را در مناطق دریایی بین دریای سرزمینی و دریای آزاد و در فلات قاره هدایت می‌کنند. ملزم به رعایت قواعد مقتضی نسبت به حقوق دولت ساحلی و سایر تعهدات بین‌المللی در این مناطق هستند. در ذیل سعی بر آن است که وضعیت این وسایل را در مورد قلمروهای مختلف بررسی و تبیین نمایم.

آب‌های داخلی

آب‌های داخلی تحت حاکمیت و سیطره کشور یا کشورهای ساحلی آن آب‌ها قرار دارد و کشورهای دیگر حق کشتیرانی و بهره‌برداری از آنها را ندارند، مگر با اجازه کشور یا کشورهای ساحلی (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۵: ۳۱۵).

اصولاً در زمان صلح، ورود کشتی نظامی بیگانه و زیردریایی به آب‌های داخلی کشور دیگر با اجازه قبلی و تحت شرایطی که از طرف آن کشور معین و ابلاغ شده، آزاد است. لیکن در آب‌های داخلی، زیردریایی و وسایل زیرآبی بدون سرنشین حق عبور ندارند، بلکه تنها وقتی عبور می‌کنند که با اجازه صریح کشور ساحلی، در سطح آب دریانوردی کرده و پرچمشان را برافراشته نمایند.

دریای سرزمینی

طبق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ هر کشوری حق دارد عرض دریای سرزمینی خود را تعیین کند و طول دریای سرزمینی از خط مبدأ، نباید بیشتر از ۱۲ مایل دریایی باشد که در امتداد آن حق عبور بی‌ضرر در آب‌های مجمع‌الجزایری و دریای سرزمینی مجاور مدنظر واقع شده است. در حقیقت، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دو نوع عبور را از هم تفکیک نموده است: عبور بی‌ضرر و عبور ساده یا ترانزیتی که حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها، یکی از محدودیت‌های عرفی -

قراردادی وارده بر حق حاکمیت مطلق کشور ساحلی در دریای سرزمینی، می‌باشد. طبق ماده ۱۹ کنوانسیون، اصولاً عبور مادامی بی‌ضرر تلقی می‌شود که مخلّ صلح و آرامش و امنیت دولت ساحلی نباشد. از این رو، ماده ۲۰ کنوانسیون، در مورد عبور بی‌ضرر اشعار می‌دارد، زیردریایی‌ها یا وسایل زیرآبی هنگام دریانوردی باید به سطح آب آمده و حرکت زیردریایی نیز با برافراشتن پرچم است. با نگاهی سطحی به نظر می‌رسد که براساس محدودیت‌های مندرج در ماده ۲۰، زیردریایی‌های بدون سرنشین می‌توانند به‌طور بالقوه در دریای سرزمینی یک دولت خارجی به‌کار گرفته شوند و ملزم به حرکت روی سطح آب می‌باشند. باین‌حال، پذیرش این نظر سه چالش حقوقی، عملی و امنیتی را به‌همراه دارد که نیاز به تبیین و بررسی بیشتری دارد. از نقطه‌نظر حقوقی، به‌دلیل اینکه برخی از وسایل زیرآبی نظامی بدون سرنشین، وسایل پرتاب جنگ‌افزار خواهند بود و اگر دولت‌های ساحلی چنین وسایلی را به‌عنوان سامانه تسلیحاتی خودکار در نظر بگیرند، قابل توجه است؛ چرا که یک اژدر، اژدر دیگری را پرتاب می‌کند و همین امر موجب نگرانی آنها می‌شود، اگرچه تعیین بی‌ضرر بودن یک شناور، باید مبتنی بر تشخیص رفتار و هدف نهایی آن کشتی باشد و این تشخیص نمی‌تواند صرفاً مبتنی بر امکانات لاینفک کشتی باشد، اما خصیصه بدون سرنشینی این وسایل می‌تواند اعتراض کشور ساحلی را در پی داشته باشد.

طبق ماده ۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها، زیردریایی‌ها (و به تبعیت از آنها، وسایل زیرآبی بدون سرنشین)، با توجه به دارا بودن حق عبور بی‌ضرر، مثل همه کشتی‌های نظامی از حق آزادی دریانوردی و سایر آزادی‌های مشروع براساس حقوق دریاها بهره می‌برند. براساس همین ماده ۲۰، زیردریایی‌ها در دریای سرزمینی دولت ساحلی ملزم هستند که به سطح آب آمده و پرچم ملی خود را برافراشته نمایند و چنانچه هرگونه فعالیت آنها در دریای سرزمینی برخلاف ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها و مخل عبور بی‌ضرر باشد (از قبیل: جمع‌آوری اطلاعات، نقشه‌برداری، تهدید و توسل به زور علیه دولت ساحلی، ماهیگیری و...)، عبور آنها مضر تلقی شده و واکنش دولت ساحلی را در پی خواهد داشت. باین‌وجود، این انتظار وجود دارد که اکثریت دولت‌های ساحلی به‌آسانی اجازه عبور وسایل زیرآبی یا سطحی را که دارای خدمه نظامی نیستند، از قلمروهای تحت حاکمیتشان ندهند. اگرچه، ممکن است آنها با توجه به حق

عبور بي ضرر مندرج در ماده ۱۹ بند (۲) کنوانسيون حقوق درياها، تكيه‌گاه خوبي براي عبور از درياي سرزميني داشته باشند، اما واقعيّت اين است، آنچه كه در ماده ۲۹ كنوانسيون ۱۹۸۲ آورده شده است، هيچ دلالتى بر اين ندارد كه فقط كشتى‌هاى نظامى يا غيرنظامى داراي سرنشين مستحق حقوق دريانوردى هستند. بنا بر اين، براساس حقوق بين‌المللى عرفى كه در كنوانسيون ۱۹۸۲ انعكاس يافته است، كليه كشتى‌ها داراي حق عبور بي ضرر، عبور ترانزيت و عبور از خطوط دريايى مجمع‌الجزايرى مى‌باشند و به نظر مى‌رسد كه قواعد مذكور در مورد وسايل سطحى و زيرآبى بدون سرنشين كه از شرايط ابتدائى به‌عنوان يك كشتى برخوردارند، اعمال مى‌شوند (سيفى، ۱۳۹۴: ۸۵).

البته در مورد حق عبور بي ضرر كشتى‌هاى جنگى بايد رويه بسيارى از كشورها را مد نظر قرار داد كه اين حق را منوط به اجازه و اطلاع قبلى به دولت ساحلى نموده‌اند كه در مورد وسايل زيرآبى بدون سرنشين بسيار حائز اهميت است. براي نمونه، امكان پذيرش حق عبور براي وسايل بدون سرنشين دريايى متعلق به كشور امريكا از سوي جمهورى اسلامى ايران در قلمروهاى دريايى‌اش در خليج فارس بسيار بعيد است؛ چراكه رفتار و اهداف امريكا براي جمهورى اسلامى ايران مخاطره‌آمیز بوده و همواره عبور كشتى‌هاى جنگى اين كشور با اعتراض و واكنش جمهورى اسلامى ايران همراه بوده است.

از نقطه نظر عملى، به‌كارگيري وسايل زيرآبى بدون سرنشين در سطح مستلزم رعايت «قوانين راه» كنوانسيون تصادم خواهند بود. براي مثال، براساس قاعده ۲۲، در يك موقعيت نامعلوم، تاحدى كه كشتى در آب فرو رفته باشد، مى‌بايد يك نور سفيد نمايش دهد، به‌گونه‌اى كه چراغ از سه مائلى قابل مشاهده باشد. علاوه بر اين وسايل زيرآبى بدون سرنشين با طول بيش از ۱۲ متر، مى‌بايد چراغ اطراف، چراغ عقب، چراغ واقع در سر دكل را نمايش دهند. طبق قاعده ۳۳، كشتى‌ها نيز ملزم هستند متناسب با سايزشان علائم صوتى متنوعى ايجاد كنند و حتى اگر وسايل بدون سرنشين زيرآبى به‌عنوان نوع كشتى در نظر گرفته نشوند، ملزم هستند مقررات ايمنى را به منظور رعايت حقوق دريانوردى ساير شناورها و حمايت از آنها اعمال نمايند و موارد مذكور مى‌بايد مورد توجه طراحان و كاربران وسايل بدون سرنشين زيرآبى قرار گيرد (هندرسون، ۲۰۰۶: ۶۲).

به‌طورکلی حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌ها در نظر گرفته می‌شود. اما هیچ مبنا و سازوکار حقوقی برای اعمال این حق و حق ورود به آب‌های تحت حاکمیت دولت ساحلی خارجی، بر «شیء» و یا «دستگاه» غیرشناور وجود ندارد. بنابراین، در بحث قابلیت اعمال مصونیت حاکمیتی بر این نوع وسایل، هنگامی که یک دولت ساحلی با یک وسیله زیرآبی بدون‌سرنشین خارجی در دریای سرزمینی خود برخورد می‌کند، متفاوت می‌باشد و می‌تواند به دو روش حقوق خود را نسبت به آنها اعمال کند. اگر چنانچه دولت وسیله زیرآبی بدون‌سرنشین را به‌عنوان یک زیردریایی مدنظر قرار دهد. به‌عبارت‌دیگر، اگر وسیله از شرایط زیردریایی ازلحاظ سائز و ابعاد برخوردار باشد، دولت ساحلی می‌باید حق عبور بی‌ضرر آن را رعایت کند. لکن اگر وسیله زیرآبی بدون‌سرنشین به‌عنوان یک کشتی در نظر گرفته نشود، دولت می‌تواند ادعای اعمال حق کامل صلاحیت قانون‌گذاری و اجرایی را نسبت به آن داشته باشد. از این‌رو اولاً، به‌طورکلی تنها آن وسایل زیرآبی بدون‌سرنشین که به‌عنوان کشتی واجد شرایط هستند، مستحق اعمال حق عبور بی‌ضرر خواهند بود. دوماً، به‌نظر می‌رسد که مقصود از درج عبارت «و دیگر وسایل زیرآبی» در ماده ۲۰ به‌رسمیت‌شناختن حق عبور بی‌ضرر توسط وسایل زیرآبی بدون‌سرنشین نبوده است، بلکه اطمینان حاصل شود که تمام وسایلی که قادر به انجام عملیات فرورفتن در زیر آب هستند، خواه آنهایی که ازلحاظ فنی واجد شرایط به‌عنوان زیردریایی و کشتی می‌باشند یا نه، متعهد شوند که روی سطح آمده و پرچم‌هایشان را درحالی که در دریای سرزمینی خارجی هستند، برافراشته کنند (نوریس، ۲۰۱۳: ۳۴).

طبیعتاً اگر چنانچه هویت وسایل مذکور معلوم نباشد، ممکن است توسط دولت ساحلی توقیف و ضبط شوند.

از نقطه‌نظر امنیتی نیز به‌کارگیری وسایل بدون‌سرنشین بسیار حائز اهمیت است، بدون‌تردید، بسیاری از دول ساحلی مقرراتی درباره عبور شناورهای جنگی بیگانه از دریای سرزمینی‌شان وضع می‌کند، به‌ویژه مواقعی که درمورد امنیتشان نگران هستند. برای نمونه، طبق ماده ۹ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، تحت عنوان «مستثنیات عبور بی‌ضرر»، عبور شناور جنگی، زیردریایی، شناور با سوخت هسته‌ای، هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر، شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی یا خطرناک یا زیان‌آور

برای محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجه از دریای سرزمینی ایران منوط به موافقت قبلی مقامات صلاحیت دار ایران خواهد بود (ممتاز، رنجیریان، ۱۳۷۵: ۱۰۸).

در ماده ۲۰ و ۲۱ قانون مناطق دریایی ایران حق صلاحیت کیفری و حق تعقیب فوری متخلفین از مقررات مربوط به آب های داخلی، دریای سرزمینی، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را در مناطق مزبور و دریای آزاد را برای خود محفوظ داشته است. این امر نشان دهنده این است که کنوانسیون ۱۹۵۸ و به ویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نتوانسته است خواسته های جمهوری اسلامی ایران را پاسخ دهد. نمونه واقعی این امر این است که «جمهوری اسلامی ایران حتی با ورود قایق های کوچک کشورها نیز به شدت عکس العمل نشان می دهد، چه برسد به ورود ناوهای جنگی آن کشورها. نمونه این مورد نیز در اول تیر ماه سال ۱۳۸۳ برابر با ۲۱ ژوئن ۲۰۰۴ هنگامی که سه قایق نظامی انگلیس با هشت سرنشین که وارد قسمت ایران ارون درود شده بودند، توسط نیروهای دریایی سپاه توقیف و سرنشینان آن نیز بازداشت شدند» (ساعد، ۱۳۸۷: ۱۹۴). بی شک این حساسیت در مورد وسایل بدون سرنشین دریایی برای جمهوری اسلامی ایران افزون خواهد شد.

تنگه های بین المللی

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها با تثبیت عرض دریای سرزمینی به ۱۲ مایل دریایی و قرار گرفتن اکثر تنگه های بین المللی در محدوده تحت حاکمیت کشورهای ساحلی، عبور ترانزیتی را تدوین نمود که ضوابط سخت عبور بی ضرر را کمی تعدیل می کند (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۷۵). طبق ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، تنگه های بین المللی تنگه هایی هستند که میان یک منطقه از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و منطقه ای دیگر از دریای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی واقع شده اند. براساس همین ماده ۳۸، زیر دریایی ها و به تبعیت از آنها وسایل زیر آبی بدون سرنشین می توانند از میان تنگه های بین المللی، با اعمال حق عبور ترانزیت، به حالت غوص عبور کنند. اما باید از تهدید و توسل به زور علیه دولت های حاشیه تنگه ها و از دیگر فعالیت هایی که منجر به تصادم و نقض حقوق دولت ساحلی می شود، خودداری کنند. شیوه معمول عبور ترانزیت پیوسته و مداوم است (راچ، ۲۰۰۲: ۳۷۲).

به‌طورکلی، عبور (ترانزیت) از طریق تنگه می‌تواند به شیوه‌ای عادی انجام شود. برای پهناده‌ها، حالت عادی پرواز است و برای وسایل زیرآبی بدون سرنشینی غوطه‌ور شدن می‌باشد. باین‌حال، براساس ماده ۴۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ وسایل سطحی، زیرسطحی و زیرآبی بدون سرنشین، نمی‌توانند بدون رضایت دولت ساحلی به انجام تحقیقات علمی دریایی و یا بررسی‌های هیدروگرافی درحالی‌که در حال عبور ترانزیت هستند، بپردازند. درمقابل، براساس مواد ۳۸ و ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲، در زمان صلح، کشورهای ساحلی نمی‌توانند عبور ترانزیت را به هر منظوری ممنوع و یا تعلیق کنند (کاراسکا، ۲۰۱۰: ۵۵). در نتیجه، ذاتاً، الگوهای گسترده‌ای برای به‌کارگیری یک زیردریایی بدون سرنشین گردآورنده اطلاعات و یا تحقیقات اقیانوس‌شناسی وجود دارد، به‌عنوان مثال، آنها نباید مرتکب اعمالی مانند نقشه‌برداری و... در تنگه‌های بین‌المللی بدون رضایت دولت مجاور شود. در نهایت کشتی پشتیبانی‌کننده برای پرتاب یا دریافت یک زیردریایی بدون سرنشین نبایستی متوقف شود و باید عبور به‌صورت مستمر و سریع باشد (هندرسون، ۲۰۰۶: ۶۱).

آب‌های مجمع‌الجزیره‌ای

در داخل آب‌های مجمع‌الجزیره‌ای، رژیم عبور مجمع‌الجزیره‌ای اعمال می‌شود. در این نوع عبور، کشتی‌های نظامی و هواپیماها می‌توانند طبق ضوابطی دریانوردی، کشور مجمع‌الجزیره‌ای مجاز به تعلیق حق عبور نمی‌باشد. در صورتی‌که کشور مربوطه خطوط ترانزیتی مشخص را در آبراه‌های داخل مجمع‌الجزیره معین نکرده باشد، حق عبور مذکور ممکن است در داخل راه‌ها و خطوط دریایی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد. مقررات مربوط به عبور از آب‌های مجمع‌الجزیره‌ای کم‌وبیش مشابه عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی می‌باشد و کشور ساحلی ملزم به تعیین راه‌های ترانزیتی دریایی و هوایی با هماهنگی و همکاری سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط (دریانوردی و ایکائو) می‌باشد (کاظمی، ۱۳۶۵: ۱۷۶).

بنابراین، وسایل زیرآبی بدون سرنشین ممکن است از طریق مسیرهای استفاده شده برای دریانوردی معمولی هنگام عبور از آب‌های مجمع‌الجزایر به‌صورت عبور ترانزیتی عبور کنند (راچ، ۲۰۰۲: ۳۷۲).

منطقه انحصاری اقتصادی

به‌طور کلی کنوانسیون حقوق دریاها انجام فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی را به‌طور ضمنی پذیرفته است. مجوز فعالیت‌های نظامی؛ از جمله حق کشتی‌های جنگی در عملیات نمایشی و تمرین تسلیحات در منطقه انحصاری اقتصادی از بند اول ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها، قابل استنباط است، جایی‌که اظهار می‌دارد، گذشته از آزادی کشتیرانی، پرواز بر فراز دریاهای آزاد و قراردادن کابل‌های زیردریایی (ماده ۸۷) همه کشورها از این منطقه یعنی منطقه انحصاری اقتصادی بهره می‌برند (آرش‌پور، ۱۳۸۰: ۱۱ - ۹). در برابر این نوع مجوز، بند ۳ ماده ۵۸ سایر دولت‌ها را ملزم می‌کند که هنگام استفاده از حقوق خود در منطقه انحصاری اقتصادی، حقوق دولت ساحلی را مدنظر قرار داده و مقررات دولت ساحلی را که طبق مفاد این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل وضع گردیده است، مراعات نمایند.

بنابراین باتوجه به آزادی‌های ذکرشده در این منطقه، زیردریایی و وسایل زیرآبی بدون سرنشین اعم از نظامی و غیرنظامی می‌توانند عملیات غوص را در منطقه انحصاری اقتصادی انجام دهد. نکته حائز اهمیت این است که براساس ماده ۸۸ و ۳۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها به‌کارگیری این وسایل نبایستی منحل صلح و امنیت بین‌المللی و اهداف صلح‌آمیز کنوانسیون حقوق دریاها باشد و به حقوق سایر دولت‌ها خللی وارد نماید.

ماده ۳۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها از کلیه دولت‌ها می‌خواهد که هنگام استفاده از دریاها از توسل به زور و یا تهدید به آن که مغایر با اصول مندرج در منشور ملل متحد است، خودداری نمایند و این مندرجات به‌نوبه خود هر چند به کسب رضایت از دولت ساحلی برای انجام فعالیت‌های نظامی مذکور در منطقه انحصاری اقتصادی صحت نگذاشته است، لیکن با مدنظر قراردادن استفاده‌های صرفاً مسالمت‌آمیز از دریا و عدم توسل به زور و هرگونه عمل در مغایرت با اصول مندرج در منشور ملل متحد عملاً انجام چنین فعالیت‌هایی را در این منطقه به اهداف صلح‌جویانه و مسالمت‌آمیز محدود نموده است (آرش‌پور، ۱۳۸۰: ۱۲).

فلات قاره

در فلات قاره نیز، علی‌الاصول کشتی نظامی و وسایل زیرآبی بدون‌سرنشین، از نقطه‌نظر تحرک و عملیات دریایی با محدودیت خاصی مواجه نمی‌باشد؛ زیرا این مناطق اصولاً از نقطه‌نظر دریانوردی و پرواز بر فراز آنها از همان خصوصیات دریای آزاد برخوردار هستند. آنها مکلف می‌باشند که حریم‌های ایمنی جزایر و تأسیسات دریایی که در منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و دیگر مناطق دریایی به‌وسیله کشور ساحلی تعبیه‌شده، محترم شمرده و از هرگونه اقدام به جمع‌آوری اطلاعات آشکار که ممکن است تعبیر به دخالت در امور و تهدید مصالح و منافع امنیتی کشور ساحلی شود، احتراز جویند. نظری که «به‌طور گسترده تحت رژیم کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد فلات قاره پذیرفته شده، و به‌وسیله ماده ۱ آن کنوانسیون حمایت شده است» (رونزیتی^۱، ۱۹۸۸: ۲۶).

بنابراین، زیردریایی و وسایل زیرآبی بدون‌سرنشین می‌توانند عملیات غوص را در منطقه فلات قاره انجام دهد، مشروط به اینکه آنها در حق ذاتی دولت ساحلی برای استخراج و اکتشاف منابع طبیعی مداخله نکنند (ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد فلات قاره).

دریای آزاد

طبق ماده ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد فضای مشترک بین‌المللی است که برای استفاده‌های قانونی توسط همه دولت‌ها و شهروندان آنان در اختیار است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای حاکمیتی بر بخشی از آن را داشته باشد و بخشی از آن را به تملک خود درآورد. به‌طورکلی به موجب ماده ۲ کنوانسیون ژنو در مورد دریای آزاد ۱۹۵۸، دریای آزاد به روی کلیه دولت‌ها باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروع حاکمیت بر هیچ قسمتی از آن داشته باشد. دولت‌های ساحلی و غیرساحلی در دریایی آزاد دارای آزادی‌های دریانوردی، ماهیگیری، کابل‌کشی و لوله‌گذاری زیردریا، پرواز بر فراز دریای آزاد می‌باشند. همچنین طبق ماده ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، «هر دولتی اعم از ساحلی و غیرساحلی، حق دارد کشتی‌هایی را که پرچم آن دولت را برافراشته‌اند، به کشتیرانی در دریای آزاد بگمارد. طبق این ماده کشتیرانی از حقوق مسلم کلیه کشورها به‌شمار آمده است» (محمودی و راستگو افخم، ۱۳۹۷: ۲۸۴).

1. Ronzitti

به این ترتیب، زیردریایی‌ها و وسایل بدون سرنشین زیرآبی اعم از نظامی و غیرنظامی می‌توانند آزادانه در هر دو منطقه دریا آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی فعالیت کنند، درحالی‌که استعمال این حقوق مستلزم رعایت منافع دیگر دولت‌ها و کشتی‌ها می‌باشد و وضعیت آنها نباید تهدیدی برای تمامیت ارضی سایر کشورها ایجاد کند (هندرسون، ۲۰۰۶: ۶۲).

فرجام

از منظر واقع‌بینانه، باتوجه به منافع زیاد این وسایل برای کشورها، انگیزه زیادی برای به‌کارگیری زیردریایی‌های بدون سرنشین و به‌طور کلی سایر وسایل بدون سرنشین در راستای دستیابی به اهداف نظامی بروز یافته است و نمی‌توان نقش بارز آنها را در عرصه دریاها و ارتقای توان نظامی کشورهای دارنده این نوع فناوری‌ها را نادیده فرض کرد. به‌گونه‌ای‌که به‌کارگیری این نوع وسایل به یکی از برنامه‌های راهبردی بسیاری از کشورها مبدل گشته است. نمونه بارز آن هواپیماهای بدون سرنشین نظامی است که در درگیری‌های اخیر توسط برخی از کشورها به‌کار گرفته می‌شود. از جمله توسط جمهوری اسلامی ایران در به‌کارگیری آنها در مبارزه با داعش در سوریه و عراق است که علی‌القاعده همین رویه‌های اخیر، موجب شناسایی هواپیماهای بدون سرنشین به‌عنوان تسلیحات نظامی متعارف از سوی بسیاری از کشورها شده است. نمونه دیگر برخورد با وسیله بدون سرنشین هوایی متعلق به کشور آمریکا، و به رسمیت شناختن آن به‌عنوان هواپیمای بدون سرنشین جاسوسی بود که در اثر تجاوز به قلمرو دریای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران، ساقط و این اقدام به‌عنوان دفاع مشروع تلقی و توسط خود آمریکا و بسیاری از دولت‌ها و مجامع بین‌المللی نیز تأیید شد و نشان داد که فناوری‌های نوین نیز می‌باید مطابق با قواعد حقوق بین‌المللی به‌کار گرفته شوند. به‌نظر می‌رسد، باتوجه به شباهت‌هایی که در ماهیت و نحوه به‌کارگیری وسایل بدون سرنشین اعم از سطحی، زیرآبی و هوایی، وجود دارد، می‌توان قواعد مربوط به شناسایی هواپیماهای بدون سرنشین به‌عنوان هواپیمای نظامی را به وسایل دریایی بدون سرنشین نیز تعمیم داد و آنها را در زمره تسلیحات نظامی و کشتی‌های نظامی قرار داد.

اساساً چالش اصلی در تبیین و شناسایی وسایل دریایی بدون سرنشین نظامی، به‌عنوان کشتی نظامی، پنهان بودن عامل انسانی یعنی فرمانده و خدمه نظامی در به‌کارگیری آنهاست؛

چراکه تعلق آنها به نیروهای مسلح و برافراشتن پرچم و نصب علائم شناسایی روی بدنه آنها، دو چالش نظامی بودن و تعلق آنها به دولت صاحب پرچم را به راحتی برطرف می‌نماید. از این رو به نظر می‌رسد، تنها راه حل مذکور برای به‌کارگیری این وسایل، نحوه کنترل آنها در تمامی مراحل به‌کارگیری، توسط فرمانده و کارکنان تحت امر نیروهای مسلح است. حال چه این وسایل نظامی تحت کنترل کشتی نظامی مادر، یا به صورت مستقل و یا تحت کنترل افراد نظامی مستقر در ساحل باشد، حضور این افراد در هدایت و به‌کارگیری آنها ضروری و الزامی است. بنابراین، آنچه مسلم و محرز است، باید در تمامی مراحل فرمانده و خدمه نظامی در چارچوب تصمیم‌گیری و روند به‌کارگیری آنها حضور داشته باشند، تا به‌کارگیری آنها مشروعیت یابد.

اساساً حقوق بین‌الملل دریاها متناسب با قلمروهای مختلف دریایی، فعالیت‌های نظامی و به‌کارگیری ابزارهای نظامی مشروع در راستای مقاصد صلح‌آمیز و متناسب با مواد ۸۸ و ۳۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را به صورت ضمنی مورد پذیرش قرار داده است و صرفاً بر ممنوعیت فعالیت‌های نظامی بدون مجوز دولت ساحلی در قلمروهای تحت حاکمیت دولت ساحلی (آب‌های داخلی و دریای سرزمینی) خارجی تأکید دارد. از این رو، روشن است، حقوق بین‌الملل دریاها ممنوعیت در خصوص به‌کارگیری این وسایل را در بطن خود ندارد و صرفاً انتظار به‌کارگیری آنها را در راستای مقاصد صلح‌آمیز و تأمین امنیت ملی و بین‌المللی دارد. بنابراین، با پذیرش آنها به‌عنوان کشتی‌های نظامی آن هم از نوع زیردریایی، احتمالاً ابهامی در خصوص پذیرش آنها در عرصه حقوق بین‌الملل وجود نخواهد داشت و می‌توان آنها را در چارچوب موازین بین‌المللی به‌کار گرفت. البته این نکته نباید فراموش شود که دستیابی به این نتیجه‌گیری منوط به پذیرش کشورها و رویه آینده آنها در به‌کارگیری این وسایل در قلمروهای دریایی مختلف است. در نهایت، نگارنده بر این نظر است که تحولات ناظر بر عملکرد دولت‌ها در ارتباط قلمروهای دریایی مندرج در کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۵۸ و کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و همچنین توسعه روزافزون وسایل بدون سرنشین دریایی، ضرورت ایجاد رویه، عرف و یا تدوین قواعد حاکم بر به‌کارگیری زیردریایی‌ها و وسایل زیرآبی بدون سرنشین را هماهنگ با قواعد نوین حقوق بین‌الملل دریاها بیش‌ازپیش مطالبه می‌نماید. این امر مشارکت

روزافزون دولت‌ها و لزوم توجه بیشتر جامعه بین‌المللی به این بخش از حقوق را فرامی‌خواند. در پایان باتوجه به اهمیت دریا برای جمهوری اسلامی ایران و نیز مخاطرات پیش روی آن در مناطق جنوبی پیشنهادهایی به شرح زیر ارائه می‌شود:

۱. تولید انبوه وسایل دریایی بدون سرنشین اعم از سطحی و زیرسطحی توسط وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح با همکاری سازمان‌های جهاد خودکفایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و ارتش جمهوری اسلامی ایران.

۲. توسعه و به‌کارگیری گسترده این وسایل به‌منظور بازدارندگی و افزایش قدرت دریایی کشور در راستای ارتقای امنیت دریایی، همانند قایق‌های تندروی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و زیردریایی‌های کلاس غدیر ارتش جمهوری اسلامی ایران.

۳. بررسی ابعاد حقوقی این وسایل در حوزه‌های مختلف حقوق ملی و بین‌المللی در مراکز پژوهشی و تحقیقاتی نیروهای مسلح و سایر ارگان‌های دریایی کشور.

منابع

فارسی

۱. آقائی، بهمن (۱۳۶۶)، جنبه‌های نظامی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مجله حق «مطالعات حقوقی و قضایی»، ش ۱۱ و ۱۲: ۱۴۴ - ۱۵۹.
۲. آرش‌پور، علی‌رضا (۱۳۸۰)، حقوق دریاها و فعالیت‌های نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی، دیدگاه‌های حقوقی، ش ۲۰ و ۲۱: ۳ - ۱۶.
۳. چرچیل، رابین و آلن لو (۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقائی، تهران: نشر میزان.
۴. خرم فرهادی، یوسف؛ سندگل، ابراهیم و آزادسرو، مهدی (۱۳۹۴)، تعاریف و مشخصه‌های کشتی جنگی (ناو) و اهمیت تفکیک آن از کشتی غیر نظامی از دیدگاه حقوق بین‌الملل، فصلنامه علوم و فناوری دریا، شماره ۷۲: ۵۷ - ۴۷.
۵. زمانی، سیدقاسم (۱۳۷۵)، حقوق جنگ دریایی و تحولات جدید، مجله سیاست دفاعی، ش ۱۷: ۶۵ - ۳۴.
۶. ساعد، نادر (۱۳۸۷)، حقوق بین‌الملل معاصر، تهران: انتشارات خرسندی.
۷. سون، لویی بی و دیگران (۱۳۹۲)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه محمد حبیبی، تهران: انتشارات جنگل.
۸. سیفی، بهزاد (۱۳۹۴)، جنگ زیردریایی از منظر موازین حقوق بشردوستانه، نوشهر: انتشارات دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره).
۹. سیفی، بهزاد و دیگران (۱۳۹۷)، مشروعیت به‌کارگیری فناوری مین‌های دریایی در زمان صلح، باتا‌کدیر آموزش قواعد کنوانسیون حقوق دریاها، فصلنامه علمی - پژوهشی آموزش علوم دریایی، ش ۱۵: ۱۶۳ - ۱۴۶.
۱۰. شریفی طرازکوهی، حسین و صیادنژاد، محمدحسین (۱۳۹۹)، اعمال اصول بنیادین حقوق بین‌الملل بشردوستانه بر تسلیحات کاملاً خودکار به‌عنوان ابزار نوین جنگی، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۵۰، ش ۲: ۵۷۵ - ۵۵۱.
۱۱. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۵)، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۲. فان هینگ، ولف (۱۳۸۷)، حقوق بشردوستانه در مخاصمات مسلحانه، ترجمه سیدقاسم زمانی و نادر ساعد، تهران: مؤسسه شهر دانش.
۱۳. کاظمی، علی‌اصغر (۱۳۶۵)، مباحث حقوق بین‌الملل: وضعیت ناوهای نظامی در کنوانسیون جدید حقوق دریاها، مجله سیاست خارجی، ش ۱: ۱۸۶ - ۱۶۳.
۱۴. محمودی، سیدهادی و راستگو افخم، عارفه (۱۳۹۷)، تقابل برنامه آزادی دریانوردی امریکا و ادعای حاکمیتی چین در دریای جنوبی چین، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره دهم، ش ۱: ۳۰۴ - ۲۷۳.

۱۵. مدح‌خوان، مجتبی (۱۳۸۷)، ربات‌های زیرآبی در قلمرو دفاع زیر دریا، دهمین همایش صنایع دریایی: ۱ - ۱۳.
۱۶. ممتاز، جمشید و رنجبریان، امیرحسین (۱۳۷۵)، تفسیر دوگانه از کنوانسیون حقوق دریاها؛ قانون مناطق دریایی ایران و اعتراض امریکا، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ش ۳۵: ۱۱۴ - ۸۹.
۱۷. مونسان، محمد (۱۳۸۳)، آشنایی با زیردریایی‌های نظامی، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین (ع).
۱۸. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۳)، حقوق دریایی، تهران: انتشارات سمت.
۱۹. نیکنام، احمد (۱۳۸۶)، جنگ دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، مجله دادرسی، س ۱۱، ش ۶۶: ۵۶ - ۵۰.

انگلیسی

1. Boothby, William H. (Sanremo, 8th-10th September 2011). Autonomous systems: precautions in attacks; International Humanitarian Law and New Weapon Technologies, Editor Wolff Heintschel von Heinegg and Gian Luca Beruto.
2. Chase, (2015), Emerging Trends in China's Development of Unmanned Systems, Copyright 2015 RAND Corporation.
3. Convention Regarding the Regime of the Straits, with Annexes and Protocol, L.N.T.S. 213 (1936).
4. Department of the Senate; Foreign Affairs, Defence and Trade References Committee. (2015). Use of unmanned air, maritime and land platforms by the Australian Defence Force, Commonwealth of Australia.
5. Eric Van Hooydonk. (2014). The law of unmanned merchant shipping - an exploration, 20 THE JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME LAW PUBLISHED BY LAWTEXT PUBLISHING LIMITED, PP. 403-423.
6. German Navy, Commander's Handbook: Legal Bases for the Operations of Naval Forces. (2002).
7. Gillis, J. Matthew. (WINTER 2011). The Future of Autonomous Marine Systems in the Canadian Navy, CANADIAN NAVAL REVIEW VOLUME 6, NUMBER 4, PP. 22-26.
8. Henderson, Andrew H. (2006). Murky Waters: The legal status of Unmanned Undersea Vehicles, 53 Naval Law Review 55, PP. 1-17.
9. International Convention for the Prevention of Polluting From Ships (MARPOL) 1973.
10. Jonsson, Niklas Bergdahl. (Spring 2008). Legal Issues on Self-Defense and Maritime Zones in Naval Operations, Master thesis, FACULTY OF LAW University of Lund.
11. Kraska, James. (2010). THE LAW OF UNMANNED NAVAL SYSTEMS IN WAR AND PEACE, U.S. Naval War College, USA <http://www.usnwc.edu>, Copyright Journal of Ocean Technology, pp.43-86.
12. Loon Kiat, Cheng. (2005). The Next Wave, Singapore Ministry of Defence, available at http://www.mindef.gov.sg/imindef/publications/cyberpioneer/3g_saf/2005/features/may05_cs.html.
13. Lucas, George R., Jr. (2014). AUTOMATED WARFARE, STANFORD LAW & POLICY REVIEW [Vol, PP. 317-339.
14. Melzer, Nils. (3 May 2013). Human rights implications of the usage of drones and unmanned robots in warfare, Directorate General for External Policies of the Union

Policy Department, Editorial closing date, <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/studies.html>.

15. Miasnikov, Eugene. (Sanremo, 8th-10th September 2011). "Operational advantages and risks in the use of uAVs", International Humanitarian Law and New Weapon Technologies, Editor Wolff Heintschel von Heinegg and Gian Luca Beruto.
16. Musandu, Nyagudi. (2014). Humanitarian Algorithms: A Codified Key Safety Switch Protocol for Lethal Autonomy, PP. 1-14, arxiv.org/pdf/1402.2206.
17. Norris, Andrew. (2013). Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems Monograph, U.S. Naval War College, the Department of the Navy, or Department of Defense.
18. Roach, J.Ashley. (2002). Legal Aspect of Moder Submarine Warfare, Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 6, PP. 367-385.
19. Rob, McLaughlin. (2011/2012). Unmanned Naval Vehicles at Sea: USVs, UUVs, and the Adequacy of the Law, JILawInfoSci 6, 21(2) Journals of Law, Information and Science 100, PP. 100-115.
20. Ronzitti, N. (1988). The law of naval warfare: a collection of agreements and documents with, Kluwer Academic Publisher.
21. Sharkey, Noel. (2008). Grounds for Discrimination: Autonomous Robot Weapons, CHALLENGES OF AUTONOMOUS WEAPONS, RUSI DEFENCE SYSTEMS OCTOBER, 11, PP. 86-89.
22. Stanford International Human Rights and Conflict Resolution Clinic. (2012). Living under drones: Death, Injury, and Trauma to Civilians from US Drone Practices in Pakistan, Stanford Law School and NYU School of Law, <http://livingunderdrones.org>.
23. The International Regulations for Avoiding Collisions at Sea 1972.
24. The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, UN Doc. A/CONF. 62/122.
25. United States Department of Navy. , (23 July 2007). The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, available at www.navy.mil/navydata/technology/usvmppr.pdf.
26. Unmanned vessels: time to adapt UN Law of the Sea. 12 APR 2016, <http://www.hollandyachtinggroup.com/news/newsfeed/unmanned-vessels>.
27. US Navy, Commander's Handbook on the Law of Naval Operations. (2007).
28. Vallejo, Daniel. (2015). Electric Currents: Programming Legal Status into Autonomous Unmanned Maritime Vehicles, Case Western Reserve Journal of International Law 47, PP. 405-428.
29. Verschuren, Sanne. (2013). THE DEVELOPMENT OF UNMANNED WEAPONS AND THE CHALLENGES FOR INTERNATIONAL LAW, Master proef van de opleiding 'Master in de rechten', Faculteit Rechtsgeleerdheid Universiteit Gent Universiteit Gent Academiejaar.
30. Von Heinegg, Wolff Heintschel. (2008). THE International Framwork Of Submarine, Published in LaW at War, O. Engdahl & p. Warange Ed.
31. Walker, George K. (2004). Defining Terms in the 1982 Law of the Sea Convention III: The International Hydro-graphic Organization ECDIS Glossary, 34 CAL. W. INT'L L. J, PP. 217-236. Documents