

بررسی جایگاه پهپاد در حقوق بین الملل

هادی آجیلی

استادیار روابط بین الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

سید محسن سجادی^۱

دانش آموخته کارشناسی ارشد صلح و امنیت، دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه، تهران، ایران

منیره کرمی

دانش آموخته کارشناسی ارشد روابط بین الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

(تاریخ دریافت ۹۷/۲/۳۱ - تاریخ تصویب ۹۸/۳/۱)

چکیده

فناوری های نوین و از جمله آنها پهپادها و سلاح های خودکار و خودگردان همیشه مورد بحث بوده است که کاربرد و استفاده آنها تابع کدام یک از قواعد حقوق بین الملل می باشد و آیا اصلا حقوق بین الملل کنونی توانایی پاسخ دهی به پیشرفت های علمی و نظامی و فناوری های نوین را دارا می باشد. این پژوهش بر این فرض استوار است و در پی بیان این موضوع است که فناوری های نوین همانند پهپادها تابع حقوق بین الملل بوده و نیازی به وضع و قانون گذاری جدید در این زمینه نمی باشد. این پژوهش پهپادها را در سه سطح حقوق بین الملل هوایی و معاهده شیکاگو، حقوق بشردوستانه بین الملل و قواعد مهم این حقوق و رژیم های چندجانبه کنترل صادرات مورد بررسی قرار داده و جایگاه پهپادها در هر کدام از این سه حوزه چگونه بوده است و نتیجه گیری نموده است که حقوق بین الملل کنونی توانایی نظارت و پیاده سازی بر پهپادها با قواعد کنونی در حوزه های سه گانه مورد اشاره را دارد.

واژه های کلیدی: هواپیمای بدون سرنشین، پهپاد، حقوق بین الملل، حقوق بشردوستانه بین الملل، معاهده شیکاگو، رژیم های چند جانبه کنترل صادرات.

Email: sajadi.seyedmohsen@yahoo.com

^۱ نویسنده مسئول

فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، سال دوازدهم، شماره ۴۵، بهار ۱۳۹۸، صص. ۹-۴۲.

مقدمه

برخی از پژوهشگران بر این عقیده‌اند که فناوری‌های نوین (همچون روبات‌های قاتل^۱) به طور عام و پهناده‌ها به طور خاص حقوق بین‌الملل فعلی را با چالش روبرو کرده و پاسخگویی حقوق بین‌الملل کنونی را در مواجهه با فناوری‌های نوین و سلاح‌های جدید بر آمده؛ از این نوع فناوری‌ها به کمترین میزان خود رسانده است، در نتیجه حقوق بین‌الملل فعلی قادر به پاسخگویی به نیازهای برآمده از فناوری‌های نوین نبوده و نیاز به تدوین قوانین جدید مطابق با چنین فناوری‌هایی برای کنترل و قاعده‌مندسازی این نوع فناوری‌ها هستیم. این نظر اگر چه به صواب نزدیک است، اما بیشتر به دنبال قواعد الزام‌آور در قالب حقوق سخت معاهداتی برای قاعده‌مندسازی تولید، صادرات و به کارگیری فناوری‌های نوین می‌باشد در صورتی که دولت‌ها به دلیل حساسیت در سیاست اولی و مباحث امنیتی، تن به محدودسازی فناوری‌ها و سلاح‌های نوین در قالب حقوق سخت - به عنوان مثال آن چنان که در زمینه سلاح‌های شیمیایی صورت گرفت - در نتیجه به سمت رژیم‌های کنترل صادراتی و حقوق نرم کشیده شده و قدرت‌های بزرگ سعی در قاعده‌مندسازی تولید، صادرات و کاربرد این چنین سلاح‌ها را در قالب یک رژیم حقوق نرم غیر الزام‌آور از نظر حقوقی کردند. ضمن اینکه اگرچه استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین برای هدف قرار دادن طرف متخاصم مربوط به جنگ مدرن^۲ است؛ با این حال ظهور یک سلاح پیشرفته و جدید، یک چالش جدید در تاریخ حقوق بین‌الملل و مخصوصاً حقوق مخاصمات مسلحانه به شمار نمی‌رود (Vogel, 2010: 103).

از سوی دیگر، یکی از مفروضات این پژوهش این می‌باشد که حقوق بین‌الملل فعلی توانایی پاسخگویی و رفع نیاز از فناوری‌های نوین در جهت قاعده‌سازی را دارا بوده و در زمینه کاربرد چنین سلاح‌ها و فناوری‌هایی نه تنها حقوق بین‌الملل به طور عام که حقوق بین‌الملل بشردوستانه در جهت کاربرد این فناوری‌ها در عرصه نبرد توانایی هدایت و

¹ Killer Robot

² Modern Warfare

سروسامان دادن دارد؛ در نتیجه نیاز به تدوین قواعد عجیب و جدید برای تطبیق فناوری‌های نوین با حقوق بین‌الملل نمی‌باشد.

چنان که گیل^۱ در مورد پهپادها بیان می‌دارد که «هواپیماهای بدون سرنشین قادر به مواجهه با استانداردهای فعلی قانونی» را داشته و مجاز بودن حمله توسط یک پهپاد را با مجاز بودن حمله توسط یک F16 (استعاره از هواپیمای سرنشین دار در مقابل یک هواپیمای بدون نیاز به خلبان) مقایسه می‌کند و ادامه می‌دهد که اگر حمله توسط یک هواپیمای خلبان دار غیر مجاز است، توسط پهپاد نیز غیر مجاز است. در نتیجه خلبان تعیین کننده قانون نیست، بنابراین نیازی به قانون جدید برای استفاده از پهپادها نمی‌باشد و قانون فعلی پاسخگوی نیازهای جدید خواهد بود. گیل این گونه ادامه می‌دهد که «قانون همان قانون است، و صرف نظر از «پلت فورم» استفاده می‌شود، و هیچ قانون جدید برای پهپادها مورد نیاز نیست» (Gill, 2013: pp8-12).

همچنین کمیته بین‌المللی صلیب سرخ در نشست بین‌المللی خود در ۲۰۱۱ در ژنو بیان می‌دارد که بدون شک حقوق بشردوستانه بین‌الملل قابلیت پیاده‌سازی در سلاح‌های جدید در صحنه جنگ را دارد و تحولات فناورانه جدید در آن به رسمیت شناخته شده است از جمله در ماده (۳۶) پروتکل الحاقی یک (ICRC, 2015: 36).

از این سخنان چنین نتیجه‌گیری می‌شود که می‌توان با استفاده از حقوق بین‌الملل کنونی و قواعد موجود در قالب حقوق بشردوستانه و حقوق مخاصمات مسلحانه و نیز با استفاده از حقوق نرم در جهت تدوین قواعد مناسب در زمینه فناوری‌های نوین و سلاح‌های جدید گام برداشته بدون این که نیاز به تغییر یا ایجاد یک حقوق جدید داشته باشیم و یا این که حقوق بین‌الملل فعلی را ناکارآمد دانسته و به آن وقعی ننهیم. پس می‌توان تولید، صادرات و کاربرد فناوری‌های نوین در زمینه سلاح‌های جدید را با قواعد موجود مورد

¹ Gill

بررسی قرار داده و در پی راه حل برای خروج از بن بست «عدم وجود محدودیت در زمینه سلاح‌های نوین» بر آییم.

بنابراین، در این بخش به قواعد محدودکننده پهپادها در دو زمینه و صادرات و کاربرد آن از طریق حقوق بین‌الملل هوایی، رژیم‌های کنترل صادرات و حقوق بین‌الملل بشردوستانه اشاره می‌شود؛ و در نهایت یک جمع بندی از رابطه بین حقوق بین‌الملل و فناوری‌های نوین ارائه خواهد شد.

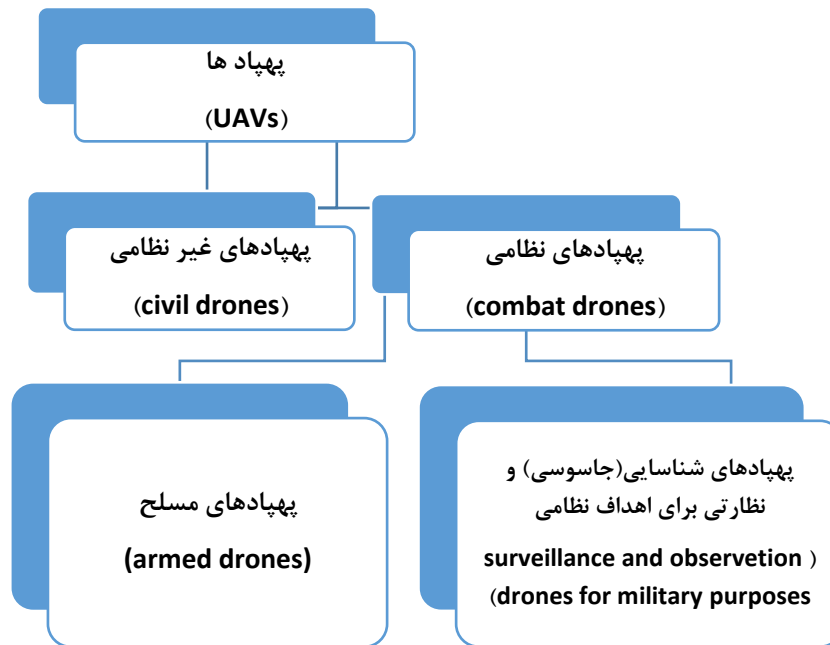
۲-۱ قواعد محدود کننده پهپاد

بر خلاف برداشتهای غلط در رسانه‌ها، چارچوب قانونی در مورد سیستم پهپادها امروزه فراهم است و می‌توان از دیدگاه حقوق بین‌الملل بشردوستانه^۱ قواعد محدود کننده کاربرد چنین فناوری‌های جدیدی را شناسایی و مشخص کرد (Wuschka, 2011: 892). اگرچه هنوز برخی بر این عقیده‌اند که در حال حاضر هیچ مقررات بین‌المللی قابل اجرا در زمینه پهپادها وجود ندارد؛ اما خود معترفند که قوانینی همچون کنوانسیون شیکاگو و حقوق بشردوستانه در این زمینه گام‌های مؤثری در جهت تنظیم مقررات استفاده از پهپادها بر داشته‌اند. ضمن اینکه بر اساس ماده (۱) مسولیت دولتی، هر عمل متخلفانه بین‌المللی مستلزم مسولیت دولت است و با توجه به چالش‌های قانونی ناشی از عملیات پهپادها، مسولیت دولتی در آن نهفته می‌باشد (Abeyratne, 2010: 172). ضمن اینکه اجماع گسترده‌ای وجود دارد که استفاده از پهپادها به خودی خود غیر قانونی نیست بلکه بحث بر سر نحوه استفاده از آن توسط بازیگران دولتی و استفاده بالقوه بازیگران غیر دولتی است.

می‌توان قواعدی که بر پهپادها حاکم هستند را در سه زمینه حقوق بین‌الملل هوایی و معاهده شیکاگو، قواعد بشردوستانه و حقوق مخاصمات مسلحانه و قواعد رژیم‌های چندجانبه کنترل صادرات شناسایی کرد. بر این اساس می‌توان از حقوق بین‌الملل هوایی در زمینه قواعد حاکم بر پرواز پهپادها در قلمرو هوایی دیگر کشورها و نقض حاکمیت استفاده

¹ International Humanitarian Law (IHL)

نموده، از مقررات رژیم‌های کنترل صادرات قواعد حاکم بر صادرات این پرنده‌ها را استخراج کرده و در نهایت از حقوق بین‌الملل بشردوستانه قواعد کاربرد پهپادها در عملیات نظامی را فرا گرفت. در نتیجه ابتدا به معاهده شیکاگو و رابطه این معاهده با پهپاد بررسی و در ادامه به دو بحث اصلی یعنی حقوق بشردوستانه و کنترل صادرات پرداخته می‌شود. از سویی برای پرداختن بهتر به بحث نیاز به تفکیک بین پهپادهای نظامی و غیر نظامی و همچنین پهپادهای نظامی مسلح و جاسوسی و نظارتی می‌باشد که در نمودار زیر بیان گردیده است:



نمودار ۱
ترسیم: نگارنده

۱-۲-۱ حقوق بین الملل هوایی و جایگاه پهپاد در نظام حقوقی آن

حقوق بین الملل هوایی آن رشته از علم حقوق است که قوانین و قواعد حقوقی مربوط به تنظیم عبور و مرور هواپیماها و بهره برداری از آنها و همچنین روابط ناشی از این فعالیتها را بررسی می کند (جباری، ۱۳۸۱: ۷). این حقوق از گزارش سال ۱۹۱۰ شروع و پس از معاهده پاریس در ۱۹۱۹ که نخستین سند حقوقی لازم الاجرا در زمینه حقوق هوایی است؛ به معاهدات ایبرو امریکن^۱ و پان امریکن^۲ در ۱۹۲۶ و ۱۹۲۸ رسیده و با معاهده شیکاگو^۳ در ۱۹۴۴ و ایجاد ایکائو در ۱۹۴۷ به اوج خود دست یافت.

در معاهده شیکاگو پس از بیان اصول و قواعد حاکم بر هوانوردی بین المللی از جمله حاکمیت، در بندهای مقدماتی معاهده، به تفکیک هواپیمای کشوری از دولتی پرداخته و مقرر می دارد که این معاهده فقط نسبت به هواپیماهای کشوری تسری داشته و شامل هواپیماهای دولتی نمی گردد^۴. و ضمن بیان این که مالکیت هواپیما و یا اداره شرکت هواپیمایی به وسیله دولت، نقشی در تعیین نوع هواپیما ندارد؛ واژه هواپیمایی دولتی را شامل هواپیماهایی می داند که در سرویس های ارتش، گمرک و نیروی انتظامی به کار می روند.

از سوی دیگر، این معاهده در ماده (۸) خود اشاره به هواپیمای بدون خلبان^۵ کرده و بیان می دارد که: «هیچ هواپیمایی که قادر به پرواز بدون خلبان باشد نباید بدون اجازه مخصوص و طبق مقررات آن اجازه بر فراز کشورهای متعاقد دیگر بدون خلبان پرواز نماید. هر کشور متعاقد تعهد می نماید که پرواز چنین هواپیمایی بدون خلبان را در نواحی که برای پرواز هواپیماهای کشوری آزاد می باشد تحت کنترل قرار دهد به طوری که خطری از این راه متوجه هواپیماهای کشوری نشود».

^۱ Madrid: Ibero -American Convention on Air Navigation(CIANA)

^۲ Pan – American Convention
(Convention on International Civil Aviation, Chicago)

^۳ معاهده بین المللی هواپیمایی کشوری
Convention 1944:CC44

^۴ بند (الف) ماده (۳)

^۵ Aircraft without a pilot

بنابراین، کنوانسیون شیکاگو دارای یک دستورالعمل خاص برای پهپادها است که در ماده (۸) مشهود است. در سال ۲۰۱۱، با به رسمیت شناختن گسترش فناوری هواپیماهای بدون سرنشین به عنوان یک پدیده جدید در سرار جهان، کشورهای عضو ایکائو دست به کار شروع برای ایجاد یک چارچوب قانونی برای استفاده از پهپادها منبسط از ماده (۸) نمودند. در نهایت دولت‌ها موفق به ارائه یک سری استانداردها و روشهای توصیه شده (SARPs)^۱ تحت عنوان مقررات برای هواپیماهای بدون سرنشین شدند که اگرچه منحصر به استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین مدنی بود اما، می‌تواند به عنوان یک چارچوب معتبر برای به کارگیری پهپادهای مسلح در عملیات نظامی باشد. (Ronconi, 2014: 161)

بر این اساس یکی از موضوعات مطرح در استفاده از پهپادها این است که آیا حقوق بین‌الملل هوایی در زمینه کاربرد پهپادها دارای مقرراتی بوده است و آیا می‌توان از معاهده شیکاگو مقرراتی در زمینه تنظیم مقررات پهپادها استخراج نمود؟

سیستم هواپیماهای بدون سرنشین^۲ مانند هواپیماهای سرنشین دار در فعالیت‌های نظامی، دولتی همچون پهپادهای نظارتی بر اقدامات امداد رسانی، آتش سوزی جنگل‌ها و ایمن سازی سدها و خصوصی توسط نهادهای خصوصی برای مواردی همچون نقشه کشی، فیلم برداری و رفع نشتی لوله گاز مورد استفاده قرار می‌گیرند. با این حال تنظیم مقررات برای پهپادها در مرحله ابتدایی از توسعه قرار دارد و چندین سازمان که در پی تنظیم مقررات پهپادها هستند همچون ایکائو^۳ و سازمان اروپایی برای ایمنی و بهره وری از دستگاه‌های پرواز خودکار^۴ این کار را انجام می‌دهند (Završnik, 2016: 186).

۱-۲-۱-۱ حاکمیت

^۱ Standards and Recommended Practices (SARPs)

^۲ Unmanned aircraft systems (UAS)

^۳ ICAO

^۴ The European organization for the safety and efficiency of ATM (EUROCONTROL)

اصل حاکمیت کامل و منحصر به فرد دولت بر حریم هوایی خود در ماده (۱) کنوانسیون شیکاگو تجسم یافته و طبق ماده (۲) کنوانسیون، حاکمیت هوایی دولت شامل فضای بالای خاک و آب‌های سرزمینی مجاور تحت حاکمیت خود می‌شود که این نوع حاکمیت را به رسمیت می‌شناسد (CC44, 1944: Article 1&2).

توجه به این نکته ضروری به نظر می‌رسد که در بحث رابطه بین پهباد و معاهده شیکاگو بیشتر به اصل موضوع که پهباد است پرداخته شده و به مسائل دیگری همچون اصل حاکمیت اشاره نمی‌شود زیرا پیش فرض بر این است که دولت استفاده کننده از پهباد رضایت دولت ارضی را دریافت نموده و اصول عدم مداخله و عدم استفاده از زور را لزوماً نقض نموده است و یا بر اساس درخواست کشور برای کمک است. بنابراین چه برپایه رضایت ارضی کشور باشد و چه بر پایه درخواست کشور، این استفاده از پهباد مجاز است (Groof, 2016: 141).

حاکمیت در اینجا اشاره به استقلال هوا و فضای هر کشور مستقل از کشور دیگر است. ماده (۱) کنوانسیون شیکاگو بیان داشته که «دولت متعهد دارای حاکمیت کامل و منحصر به فرد بر فضای هوایی بالای قلمرو خویش است»، ضمن این که ماده (۸) کنوانسیون شیکاگو به صراحت پرواز پهبادها بدون موافقت قبلی دولت‌های دیگر را ممنوع اعلام کرده است (Abeyratne, 2015: 69).

اما در همین نقطه [حاکمیت] بحث حقوق بشردوستانه بین‌الملل مطرح می‌شود. ضمن این که مجوز استفاده از زور در حیطه *jus ad bellum* یا باید در قالب دفاع مشروع از خود طبق منشور ملل متحد (ماده ۵۱) باشد و یا باید بر اساس مجوز و قطعنامه شورای امنیت (فصل هفتم منشور) باشد که البته نیازی به تصریح استفاده از پهباد در عملیات نظامی ندارد.

به این نکته نیز توجه شود که آینده پهبادها تا حد زیادی به چگونگی استفاده از آنها توسط دولت‌ها بستگی دارد. بدین معنی که وضعیت یک پهباد از قبل مشخص و قطعی

نیست و توسط طرح پروازی که دولت برای آن در نظر گرفته مشخص می‌شود. هر پیمان ممکن است برای یک عملیات نظامی مورد استفاده قرار گیرد و در زمان دیگر برای کمک‌های بشردوستانه. از این رو ماهیت پرواز در قانونی که حاکم بر آن می‌شود، مهم است (Abeyratne, 2015: 77). ضمن این که پیمانها از هیچ گونه مصونیت مطلق و ویژه‌ای در حقوق بین‌الملل هوایی برخوردار نیستند (Abeyratne, 2015: 245).

۲-۱-۲- بررسی جایگاه پیمان در معاهده شیکاگو

یکی از مسائل حقوقی که در نظر گرفته می‌شود این است که پیمان معمولاً یک هواپیمای دولتی است و در نتیجه ممکن است بیان شود که در حوزه کنوانسیون شیکاگو نگنجد (Abeyratne, 2010: 168)؛ و ممکن است این ایراد وارد شود که مقررات هواپیمایی کشوری از جمله از جمله کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو مربوط به هوانوردی بین‌المللی کشوری است و لذا در مورد هواپیمایی دولتی قابلیت اجرا ندارد؛ بنابراین مبنای حقوقی ندارد که برای تعیین نظام و ضوابط استفاده از هواپیمای دولتی، به آن مقررات استناد کرد. در پاسخ به این ایراد باید گفت درست است که مقررات هواپیمایی کشوری از جمله شیکاگو مربوط به هواپیمایی کشوری است، اما در بردارنده مقررات و ضوابطی است که به هواپیماهای دولتی نیز ارتباط دارد. به عنوان مثال، بند (ج) ماده ۳ کنوانسیون چنین ضوابطی را بیان کرده است.

از سوی دیگر بند (الف) ماده ۳ مقرر می‌دارد «این قرارداد فقط شامل هواپیماهای کشوری خواهد بود و درباره هواپیماهای دولتی قابل اجرا نمی‌باشد». این معنی را می‌رساند که نمی‌توان در مورد هواپیماهای دولتی، ترتیبات و امتیازات این کنوانسیون را به کار گرفت. بنابراین، چنانچه مقررات کنوانسیون شیکاگو که ارتباط با هواپیماهای دولتی دارد رعایت نگردد، کنوانسیون نقض شده و موجبات مسولیت بین‌المللی دولت نیز ایجاد شده است (خرمی، ۱۳۹۴: ۶۹). همچنین، زمانی که بحث رابطه بین کنوانسیون شیکاگو و پیمان مطرح می‌شود، مسائل حقوقی همچون حاکمیت و مسولیت مد نظر قرار می‌گیرد و اگرچه

به این موارد پرداخته می‌شود، اما بحث این قسمت از پژوهش بر سر این است که آیا کنوانسیون شیکاگو قادر به پاسخگویی در زمینه پهپادها و مسائل پیرامون آن هست یا خیر. معاهده شیکاگو هواپیماهای کشوری و دولتی را تفکیک نموده، مقرر می‌دارد که این معاهده فقط نسبت به هواپیماهای کشوری تسری داشته، شامل هواپیماهای دولتی نمی‌گردد. معاهده، هواپیمای کشوری را تعریف نکرده، اما با توجه به این که هواپیماهای دولتی را احصا نموده، می‌توان گفت هواپیماهایی که دولتی نباشند و پروازهای بین‌المللی انجام دهند، کشوری محسوب می‌شوند (جباری، ۱۳۸۱: ۲۲).

طبق بند (ب) ماده (۳) معاهده شیکاگو مالکیت هواپیما و یا اداره شرکت هواپیمایی به وسیله دولت، نقشی در تعیین نوع هواپیما ندارد بلکه واژه هواپیمایی دولتی شامل هواپیماهایی است که در سرویس‌های ارتش، گمرک و نیروی انتظامی به کار می‌روند. در یک تعریف هواپیماهای دولتی، هواپیماهای نیروی انتظامی، نظامی (یعنی هواپیماهایی که بخشی از نیروهای مسلح را تشکیل می‌دهند)، گمرکی، پست، هواپیماهای حامل سران کشورها و دیگر مقامات بلند پایه دولتی و هواپیماهای در حال مأموریت ویژه را در بر می‌گیرند و صرفاً برای تأمین اهداف دولتی از آنها استفاده می‌شود (همان).

دو سوالی که ممکن است از این بحث نتیجه‌گیری شود این است که اولاً، آیا پهپاد تابع قوانین کنوانسیون شیکاگو می‌باشد؟ به عبارت بهتر آیا پهپاد دارای ملاک‌های مورد تعریف در هواپیمای مورد نظر شیکاگو است، و ثانیاً، اگر پهپاد تحت قوانین کنوانسیون شیکاگو قرار دارد، جزو هواپیمای کشوری تلقی می‌گردد یا باید در دسته هواپیمای دولتی قرار گیرد؟ در ادامه به طور مختصر به این دو موضوع پرداخته می‌شود.

معاهده شیکاگو هواپیما^۱ را این چنین تعریف نموده است: «هر دستگاهی که قابلیت پشتیبانی در جو را داشته و در واکنش‌های هوایی بر علیه سطح زمین در حرکت باشد» (CC44, Annex 2, 6 & 8). برخی کارشناسان بر این عقیده‌اند که هواپیماهای بدون

^۱ Aircraft

سرنشین از آن نوعی که به فعالیت‌های شناسایی نظامی و حملات تهاجمی مبادرت می‌ورزند در زمره هواپیماهای دولتی محسوب شده و طبیعتاً کنوانسیون شیکاگو در مورد آنها اعمال نمی‌شود و در نتیجه بدون اجازه صریح دولت مربوطه مجاز به پرواز بر فراز یا فرود در قلمروی حاکمیت خارجی نیست (persianblog. ir, 2017).

اما بر اساس تعریف فوق از هواپیما که در متن معاهده شیکاگو (ضمیمه دو) آمده است، هواپیما شامل هر وسیله نقلیه بالدار یا هلیکوپتر که قادر به بلند شدن از سطح زمین است، می‌شود. در نتیجه پهپادها که مثل همان شیوه‌ای که هواپیماهای سرنشین دار عمل می‌کنند هستند؛ در زیر مجموعه تعریف ایکائو قرار می‌گیرند. این امر در اصلاحیه جدید ایکائو در سال ۲۰۱۴ وارد شده و متمم ۴۳ از ضمیمه ۲ ایکائو به آن اشاره نموده است. در نتیجه معیار آنچه یک هواپیما را تعیین می‌کند وابسته به خلبان که در درون وسیله نقلیه قرار می‌گیرد نیست. بنابراین پهپادها از جمله هواپیماهای مورد هدف کنوانسیون شیکاگو بوده (Završnik, 2016: 188) و در تعریف نهایی یک پهپاد (UA)، یک هواپیما است که توسط ضمیمه ۲ کنوانسیون شیکاگو تعریف شده است (Abeyratne, 2015: 65).

این نکته بسیار حائز اهمیت است زیرا در مورد این که آیا نیاز به تدوین قوانین جدید در راستای پهپادها وجود دارد یا خیر راهگشای مسئله می‌تواند باشد که بر اساس آن قوانین فعلی در حقوق بین‌الملل هوایی مخصوصاً شیکاگو و ضمامم جدید آن قادر به رفع مسائل حقوقی در خصوص پهپادها می‌باشد.

علاوه بر هواپیماهای بدون سرنشین سنتی، تعریف ایکائو از هواپیما شامل انواع دیگری از هواپیما مانند بالن و گلایدر و دیگر نسخه‌های بدون سرنشین می‌شود (ICAO, 2011)؛ بنابراین اصطلاح هواپیما دارای دامنه گسترده‌ای است و این یک تأثیر خواهد داشت بر پهپادها که آنها نیز به عنوان یک هواپیمای [سرنشین دار] در نظر گرفته شوند. اما این بدین معنا نیست که تفاوت بین هواپیمای مدل که صرفاً برای مقاصد تفریحی^۱ از آن

¹ Recreational

استفاده می‌شود و هواپیمای بدون سرنشین اسباب بازی از بین رفته است. بلکه بر این اساس ایکائو در تعریف هواپیما اهداف را نیز در نظر گرفته است و اگر هواپیمای بدون سرنشینی برای مقاصد تفریحی است از دامنه شمول کنوانسیون شیکاگو خارج می‌شود (Završnik, 2016: 189).

با این توضیحات مشخص شد که پهپاد تابع قوانین کنوانسیون شیکاگو بوده و «از جمله هواپیمای مورد هدف کنوانسیون شیکاگو هستند». در نتیجه دارای ملاک‌های مورد تعریف در تعریف هواپیما در کنوانسیون شیکاگو است و تحت قوانین کنوانسیون شیکاگو قرار دارد.

سؤال دیگر که ممکن است مطرح شود مربوط به کشوری یا دولتی بودن پهپاد است. آیا ماده (۸) کنوانسیون شیکاگو ناظر به هواپیمای بدون کشوری است یا این که هواپیمای بدون سرنشین دولتی را نیز شامل می‌شود؟ زیرا در صورتی که پهپاد را کشوری یا دولتی بدانیم با مجموعه‌ای متفاوت از تعهدات و مسولیت‌ها رو برو می‌شویم (Abeyratne, 2015: 71).

یکی از تعاریف معتبر از هواپیمای دولتی توسط یورو کنترل^۱ ارائه شده است. طبق این تعریف هواپیمایی که در استفاده ارتش، تشریفات و خدمات پلیس است واجد شرایط هواپیمای دولتی می‌باشد. بر این اساس، اگر هواپیمایی در ارتش و خدمات نظامی ثبت نام شده باشد باید در خدمت نظامی مورد استفاده قرار گیرد تا یک هواپیمای دولتی شناخته شود (EuroControl, 2001).

در مقابل، هواپیمای کشوری عبارت است از فعالیت‌های هواپیمایی که با هواپیمای کشوری انجام می‌شود. یک هواپیمای کشوری به عنوان هر هواپیمایی که مستثنی از دولت و هواپیمای نظامی، برای حمل مسافر، بار و پست استفاده شود تعریف می‌شود. نکته حائز اهمیت این است که مالکیت هواپیما به وسیله دولت، نقشی در تعیین نوع هواپیما ندارد،

^۱ EUROCONTROL

بلکه جهت استفاده از هواپیما مهم است که تعیین می‌کند که هواپیما تحت چه نظامی قرار می‌گیرد؛ بنابراین همین که یک هواپیما فعالیت‌های نظامی (عملیات‌های جاسوسی، شناسایی و بمب افکن) انجام دهد، نظامی تلقی می‌شود (خرمی، ۱۳۹۴:۵۲).

با توجه با بندهای (الف)، (ب) و (ج) ماده (۳) کنوانسیون شیکاگو و تعیین مصادیق هواپیماهای دولتی، بنابراین پهپادها ممکن است به عنوان هواپیمای کشوری در نظر گرفته شوند و یا دولتی اما آن چه مهم است این است که عامل تعیین کننده استفاده از هواپیما خواهد بود نه وجود یا عدم خلبان (Završnik, 2016: 192).

در همین راستا، برخی معتقداند چنانچه پهپادها به فعالیت‌های هواپیمایی دولتی نپردازند، اصول کنوانسیون شیکاگو می‌تواند بر آنها اعمال شود. در نتیجه ایمنی، نظم و کارآمدی پرواز، دولت‌ها را وادار می‌کند تا مقررات و رویه‌های سیگنال‌های دریافتی از فرماندهی یک پهپاد را توسعه دهند. بنابراین، عملیات پهپادها مستلزم داشتن پروانه^۱ متصدیان این عملیات‌ها و گواهینامه^۲ خود پهپاد و سایر رویه‌ها و استانداردهای ضمیمه (۸) کنوانسیون شیکاگو است (خرمی، ۱۳۹۴:۵۲). بنابراین اگر پهپادها را تحت شمول کنوانسیون شیکاگو بدانیم، دیگر تعهدات مندرج در کنوانسیون بر پهپاد اعمال می‌شود، به عنوان مثال ماده (۲۰) کنوانسیون شیکاگو که اعلام می‌دارد هر هواپیما که در ناوبری هوایی بین‌المللی مشغول است، باید ملیت مناسب و علائم ثبت داشته باشد (Završnik, 2016: 193)

اما، از یک منظر، با توجه به این که کارویژه اصلی پهپادها برای مقاصد نظامی، شهربانی و گمرکی است و نیز این هواپیماها پرواز بین‌المللی انجام نمی‌دهند، به نظر می‌رسد از نظر کنوانسیون شیکاگو دولتی محسوب می‌شوند (خرمی، ۱۳۹۴:۵۳). در نتیجه تحت حوزه کنوانسیون شیکاگو نمی‌آید (Abeyratne, 2015: 71).

۲-۲-۱ قواعد بشردوستانه و پهپاد

¹ Licensing

² Certification

یکی از ویژگی‌های اصلی سیستم‌های کنترل از راه دور این است که به رزمندگان اجازه می‌دهد از نظر فیزیکی در یک منطقه جنگی نباشند. این فناوری جدید همچون سایر پیشرفت‌های دیگر در فناوری نظامی دارای دواثر متفاوت است؛ از یک سو، کمک به طرف متخاصم که حملات خود را با دقت بیشتری انجام داده و در نتیجه تلفات و آسیب به اهداف غیر نظامی کاهش یابد؛ اما از سوی دیگر، ممکن است فرصت‌های افزایش حمله به دشمن و در نتیجه جمعیت غیر نظامی و اهداف غیر نظامی بیشتر شود.

هوایماهای بدون سرنشین کنترل از راه دور [پهپادها] یک مثال آشکار از سیستم سلاح‌های کنترل از راه دور هستند. آنها تا حد زیادی باعث افزایش زمان فرصت نظارت هوایی و در نتیجه امکان اقدامات پیشگیرانه در یک حمله شده‌اند. اما همچنین خطراتی نیز به دنبال دارند و مسائلی همچون حجم بیش از حد داده‌ها و اطلاعات در زمان محدود و نظارت همزمان بر بیش از یک سیستم از چالش‌های پیش روی این چنین سیستم‌ها و حقوق بشردوستانه بین‌الملل است (ICRC, 2015: 39).

در اصل پهپادها به عنوان هوایماهای شناسایی طراحی شده بودند و در این صورت بحث‌های حقوق بشردوستانه و حقوق بشری کمتر مورد کاوش و بررسی قرار می‌گرفت اما پس از آن که در سال ۲۰۰۲ ایالات متحده با اضافه کردن موشک AGM-114 هلفایر^۱ به سیستم‌های پهپادی، دست به عملیات و حمله توسط پردیتورها^۲ و ریپرها^۳ در خاک افغانستان و پاکستان زد (Wuschka, 2011: 893)؛ بحث‌های حقوق بشردوستانه نیز به طور جدی‌تر از قبل مطرح شده و مشروعیت کاربرد چنین ابزاری برای به کارگیری نظامی از آن با سؤالات عدیده‌ای از سوی پژوهشگران و حقوقدانان مواجه شد تا علاوه بر وجود قوانین و مقررات در استفاده از فناوری‌های نوین، به بررسی تبعات بشردوستانه این چنین فناوری‌هایی پرداخته و جایگاه حقوق بین‌الملل و مخصوصاً حقوق بین‌الملل

¹ AGM-114 Hellfire missiles

² Predators

³ Reapers

بشردوستانه را در مواجهه با استفاده از فناوری‌های نوین من جمله پهپادها مورد مذاقه قرار دهند.

از سوی دیگر، استفاده از پهپادهای مسلح برای کشتار هدفمند باعث سؤالات جدی در حوزه حقوق بین‌الملل و به طور خاص در زمینه حقوق بشردوستانه بین‌الملل، حقوق بشر و استفاده از زور شده است و در صورتی که به این نتیجه رسید که دولت‌ها در شرایط خاص تعهدات بین‌المللی خود را نقض می‌کنند مسئله مسئولیت دولت نیز مطرح می‌شود؛ بنابراین نیاز به پرداختن به اصول و پایه‌های اصلی حقوق بشردوستانه در این زمینه بیش از پیش احساس می‌شود. ضمن این که پهپادها افرادی را مورد حمله قرار می‌دهد که قبل از آن هیچ گونه اعلان جنگی صورت نگرفته و یا بدون این که یک درگیری مسلحانه وجود داشته باشد اقدام به استفاده از پهپاد علیه افراد می‌کند.

بر اساس اینکه به اعتقاد برخی از محققان این نوع حملات خارج از چارچوب هر نوع مناقشه‌ای است، یک سؤال مهم که مطرح می‌شود این است که در چه زمینه‌هایی استفاده از پهپادهای مسلح نظامی قانونی است؟ ایالات متحده بر این عقیده است که چون «جنگ علیه تروریسم»^۱ است، استفاده از پهپادهای مسلح را قابل توجیه می‌داند که البته توسط بسیاری از کارشناسان حقوق بین‌الملل این استدلال رد شده است (Groof, 2016:138).

بر این اساس یکی از مسائل موجود در زمینه استفاده از پهپادها بحث قانونی یا غیر قانونی بودن استفاده از پهپادها است که حقوق بشردوستانه می‌تواند در این زمینه راه‌گشا باشد. ضمن این که در دنیای کنونی چالش واقعی نه سلب مشروعیت از استفاده از پهپادها که تنظیم استفاده از آنها است (Groof, 2016:139). زیرا حقوق بشردوستانه بین‌الملل شامل قوانین اصولی است که در پی محدود کردن اثرات درگیری مسلحانه با حفاظت از غیر نظامیان و نیز توقف توابع آن است؛ اصولی همچون اصل تفکیک که در پی حفاظت از غیر

^۱ war against terrorism

نظامیان است مادامی که شرکت مستقیم در عملیات نظامی نداشته باشند (Alley, 2013:18).

این درحالی است که استفاده از پهپادهای رزمی مسلح^۱ با یک سکوت رسانه‌ای همراه است. در این زمینه بنامرسون گزارش گر ویژه ملل متحد در ترویج و حفاظت از حقوق بشر و آزادی‌های اساسی در حین مبارزه با تروریسم؛ این سکوت را خطرناک دانسته و بیان می‌دارد که این سکوت ممکن است به عنوان رضایت تفسیر شود. در نتیجه بیان محدودیت‌های استفاده از پهپادها و جلوگیری از پذیرش کلی آن ضروری تلقی می‌شود. به بیان دیگر، سؤال اصلی این قسمت این است که آیا حملات پهپادها با حقوق بشردوستانه بین‌المللی به ویژه اصل تمایز همخوانی دارد؟ (Millson & Herman, 2015:3).

اما باید به این نکته نیز توجه نمود که هواپیماهای بدون سرنشین می‌توانند اصول حقوق بشردوستانه بین‌الملل را برآورده ساخته و همیشه مورد سوء استفاده قرار نمی‌گیرند (Završnik, 2016:11). ضمن اینکه پهپاد به معنای دقیق کلمه یک سلاح نیست بلکه در درجه اول یک سیستم انتقال سلاح است، از این رو پهپادها در ذات خود یک تهدید برای نقض قوانین بین‌المللی همچون حقوق بشردوستانه بین‌الملل نیست بلکه سوء استفاده و به عبارتی استفاده نادرست از این فناوری نوین شرایط غیر قانونی خواندن استفاده از آن را فراهم می‌کند.

بنابراین این مهم است که بین فناوری از یک سو و چگونگی استفاده از آن از سوی دیگر تمایز قائل شد و اگر اکنون در دنیای امروزی پهپادها با یک عینک بدبینی همراه بوده و به چشم یک شر و همراه با حساسیت توسط نهادهای حقوق بشری و بشردوستانه به آنها نگاه می‌شود به دلیل استفاده از این فناوری نوین توسط نهادهایی همچون سازمان سیا^۲ در یمن و سومالی است. پس با این توضیحات مشخص می‌شود که پهپاد یک سیستم سلاح‌های غیر قانونی نیست بلکه از دید برخی محققان پهپادها کاملاً قادر به پاسخ‌گویی به

¹ Combat Armed Drones

² CIA

خواسته‌های اصول حقوق بشری و حقوق بشردوستانه بین‌الملل همچون اصول ضرورت، تمایز، تناسب، احتیاط و منع رنج بیهوده می‌باشند (Groof, 2016:136).

ضمن این که طبق حقوق حاکم بر جنگ تنها در صورت وجود شرایط چهارگانه: اصول ضرورت، تمایز، تناسب و انسانیت^۱ کشتن دارای توجیه قانونی می‌باشد (Abeyratne, 2015: 76)؛ بنابراین باید دید در مورد قتل‌های هدفمند توسط پهپادها آیا این شرایط قابل رعایت هستند یا خیر؟

۱-۲-۲-۱ اصل تفکیک (تمایز)^۲

از منظری کلی اصل تفکیک مستلزم: (الف) تفکیک بین غیرنظامیان و رزمندگان؛ (ب) تفکیک بین اموال نظامی و اهداف غیر نظامی؛ (ج) منع حملات کورانه؛ (د) تناسب در حمله؛ (ه) اقدامات احتیاطی در حمله؛ و (و) اقدامات احتیاطی در برابر اثرات حمله است (هنکرتز و دوسوالدیک، ۱۳۹۱: ۱۶۰-۶۱). این اصل اساسی که گروه‌های درگیر در یک درگیری مسلحانه باید دامنه عملیات خود را به اهداف نظامی محدود کرده و باید اطمینان حاصل کنند که غیرنظامیان و اهداف غیر نظامی مورد احترام و حفاظت قرار می‌گیرند، در اسناد بین‌المللی مثل بند (۲) اعلامیه سن پترزبورگ و مقررات لاهه تجسم یافته است (ICRC, 1973: 13).

بر اساس فرمول کمیته بین‌المللی صلیب سرخ آنچه باعث از بین بردن مصونیت غیر نظامیان در صحنه نبرد می‌شود، مشارکت مستقیم در جنگ و درگیری^۳ است، ضمن اینکه این عمل باید به منزله مشارکت مستقیم در جنگ بوده و عمل ارتكابی توسط فرد غیر نظامی به طور مؤثر منفی بوده و گروه مقابل را تحت تأثیر قرار دهد و منجر به ایجاد ضرر به

¹ Humanity

² Principle of distinction

³ Direct participation in hostilities(CPH)

طرف مقابل شود؛ این تعریف بر اقدامات خاص با حد و اندازه خاص^۱ به جای عضویت سازمانی و دیگر اشکال پشتیبانی غیر مستقیم تمرکز دارد (IHRACRC, 2012: 30).

چنین ادعا شده است که پهپادهای مسلح می‌توانند با دقت بیشتری به اعمال تمایز بین نظامیان و غیر نظامیان نسبت به سایر جنگ افزارهای هوایی بپردازند و در نتیجه اتمال انطباق بیشتری با حقوق بشردوستانه بین‌الملل دارند. این ادعا بر اساس توانایی پهپادها برای مشاهده اهداف برای مدت طولانی و از زوایای مختلف و غیر معمول است (Birch, 2012: 9). با این حال آنچه در واقعیت در حال رخ دادن است پایه‌های این استدلال را متزلزل می‌کند مگر برخی پهپادهای خاص که توانایی تشخیص نظامیان از غیر نظامیان را داشته و تحت عنوان حملات تاییدی و امضایی شناخته می‌شوند.

در مقابل، برخی از مخالفان استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین، مدعی‌اند که این پرنده‌ها ذاتاً به صورت کورکورانه عمل می‌کنند. البته این مفهوم در حقوق مخاصمات مسلحانه شناخته شده است. حقوق مخاصمات مسلحانه، قائل به ممنوعیت دو نوع از تسلیحات است. نخست، ادواتی که قادر به تفکیک میان غیرنظامیان و رزمندگان نیستند و آنچه در تعیین تفکیک پذیر بودن یا نبودن سلاح اهمیت دارد آن است که آیا این سلاح ذاتاً کورکورانه عمل می‌کند یا خیر.

دسته دوم از ادوات شامل ممنوعیت در حقوق مخاصمات مسلحانه، تسلیحاتی است که منجر به ایجاد رنج بیهوده و ایراد صدمات غیرضروری به نیروهای طرف مقابل می‌شود. هدف از ممنوعیت این سلاح‌ها آن است که میزان آسیبی که از منظر ضرورت نظامی غیرقابل توجیه است به حداقل کاهش یابد. به این ترتیب، برخی سلاح‌ها نظر به ویژگی ساختاری خود به گونه‌ای است که نمی‌توان آن را به طور مشخص برای گروه‌های خاصی از افراد و اهداف به کار برد (حسینی و یزدان نجات، ۱۳۹۲: ۲۱۸).

¹ Specific hostile acts of a certain magnitude

با این حال، از مقایسه معیارهای در نظر گرفته شده و با توجه به انواع سلاح‌هایی که تا کنون در گروه ذاتاً کورکورانه قرار اند گرفته، می‌توان بدون تردید مدعی شد که هواپیماهای بدون سرنشین به خودی خود در این گروه از تسلیحات قرار نمی‌گیرند. در این زمینه نظر گزارشگر ویژه ملل متحد در خور توجه است که به باور وی، موشک شلیک شده از پهپاد درست مانند گلوله شلیک شده از اسلحه یک سرباز می‌تواند با رعایت اصل تفکیک یا در جهت نقض آن مورد استفاده قرار گیرد و پرنده‌های بدون سرنشین در این رابطه چالش حقوقی خاصی را ایجاد نمی‌کنند. به عقیده وی، مسئله مهم در این زمینه بررسی موردی موضوع با در نظر گرفتن مجموعه اوضاع و احوال و شرایط حاکم در زمان حمله است (حسینی و یزدان نجات، ۱۳۹۲: ۲۱۹).

از سویی در تفکیک بین نظامیان و غیرنظامیان تعریف دقیقی از شبه نظامیان^۱ ارائه نشده است. بنابراین در یک چارچوب حقوق حداقلی فرد شبه نظامی یا باید به طور مستقیم در درگیری و خصومت^۲ شرکت جسته باشد (بر اساس حقوق بشردوستانه بین‌الملل)، و یا باید به این نتیجه رسید که یک تهدید قریب الوقوع بوده که تنها از طریق کشتن می‌توان مانع اقدام او شد (حقوق بشر بین‌الملل^۳) (IHRACRC, 2012: 30).

بنابراین، یکی از اصولی که استفاده عمدی از نیروی نظامی را برای کشتن دشمن در مخاصمات مسلحانه قانونمند می‌کند اصل تمایز می‌باشد که اشاره به این موضوع دارد که در درگیری نظامی نیروهای مسلح به عنوان اهداف مشروع تلقی شده اما آتش گشودن بر روی کسانی که در عملیات نظامی درگیر نیستند قانونی نمی‌باشد.

در نتیجه اگر بخواهیم در مقام پاسخ گویی به سؤال این قسمت بر آییم متوجه می‌شویم که اگر پهپاد بتواند اصل تمایز را در نظر گرفته و اهداف و افراد نظامی را مورد حمله قرار دهد طبق این اصل ابزاری قانونی تلقی می‌شود. البته باید به این نکته توجه داشت که

¹ Militant

² Hostilities

³ International human rights law(IHRL)

کمیته بین‌المللی صلیب سرخ^۱ در روشن نمودن این اصل در درگیری با تروریست‌ها این نکته را بیان می‌دارد که ایجاد «لیست قتل»^۲ و «حملات مشخص»^۳ برای اعضای یک سازمان مسلح که تابع مبارزه مستمر هستند غیر قانونی نیست اما کشتن مبلغان آنها که در درگیری‌ها حضور مستمر و مستقیم ندارند طبق حقوق بشردوستانه بین‌المللی مجاز نمی‌باشد (Millson & Herman, 2015: 1,4). پس با این بیان مشخص می‌شود که یکی از قواعدی که بر استفاده و کاربرد پهپادها حاکم است و باعث می‌شود استفاده از پهپادها تحت قاعده بین‌المللی در آمده و نظام مند گردد، اصل تمایز است.

۲-۲-۱ اصل منع درد و رنج بی‌هوده^۴

«استفاده از ابزار و روش‌های جنگی که از ماهیتی برخوردارند که باعث ورود آسیب بیش از اندازه و یا درد و رنج غیر ضروری می‌شوند، ممنوع می‌باشد» (هنکرتز و دوسوالدبک، ۱۳۹۱: ۳۶۴). ممنوعیت استفاده از ابزار یا روش‌های جنگی که ماهیتاً موجب ورود صدمه شدید و غیرضروری هستند و باید از آنها اجتناب شود در تعداد زیادی از معاهدات من جمله اسناد و معاهده‌های اولیه از قبیل اعلامیه سن پترزبورگ و اعلامیه‌ها و مقررات لاهه ماده (۲۳) بند (E) درج گردیده است. ضمن این که مفاهیم «درد و رنج غیر ضرور»^۵ و «آسیب اضافی»^۶ به نظر می‌رسد در پاسخ به ایجاد توازن بین مزیت نظامی هر سلاح در برابر ملاحظات بشردوستانه است (ICRC, 1973: 13).

۲-۲-۲ اصل تناسب^۷

طبق قاعده (۱۴) از مجموعه قواعد حقوق بشردوستانه عرفی، شروع به حمله‌ای که انتظار می‌رود باعث تلفات غیرنظامیان، آسیب به غیرنظامیان، صدمه به اموال غیر نظامی یا

¹ the International Committee of the Red Cross (ICRC)

² kill lists

³ Signature strikes

⁴ The prohibition of superfluous injury and unnecessary suffering

⁵ Unnecessary Suffering

⁶ Superfluous Injury

⁷ Proportionality

ترکیبی از این مواد گردد، و این خسارات زیاده بر مزیت عینی و مستقیم نظامی مورد انتظار باشد، ممنوع است (هنکرتز و دوسوالدبک، ۱۳۹۱: ۱۲۱).

صحنه‌های نبرد همه روزه شاهد موقعیت‌هایی است که در آن با وجود حمله مستقیم به اهداف و افراد نظامی، غیرنظامیان نیز کشته می‌شوند یا به اموال آنان آسیب جدی وارد می‌شود. در این مرحله است که اصل تناسب، نقش تعیین کننده خود را برای حفظ جان غیرنظامیان و حمایت از اموال آنان ایفا می‌کند. به عبارت دیگر، اعمال این اصل پس از اعمال صحیح اصل تفکیک مطرح می‌شود.

یعنی پس از آنکه یک هدف مشروع نظامی و منفک از غیرنظامیان و اموال آنان مورد شناسایی قرار گرفت، آنگاه نوبت به بررسی این موضوع می‌رسد که آیا هدف گیری این هدف مشروع که ممکن است منجر به کشته شدن غیرنظامیان و آسیب به اموال آنان شود، با در نظر گرفتن این خسارات قابل توجیه است یا خیر؟ ملاک‌های مختلفی برای سنجش زیاده از حد بودن یا نبودن صدمات وارده به غیرنظامیان و اهداف غیر نظامی نسبت به مزیت نظامی حاصل برای طرف درگیر ارائه شده است که ارزش هدف، محل استقرار هدف و زمان انجام حمله از آن جمله‌اند (حسینی و یزدان نجات، ۱۳۹۲: ۲۲۱).

در این مرحله هم جمع آوری اطلاعات از طریق هواپیماهای بدون سرنشین می‌تواند نقش مهمی در تعیین تعداد غیرنظامیان حاضر در صحنه عملیات داشته باشد و مانع از ایجاد خسارات و تلفات جانی بسیار شود. علاوه بر این، یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد پهپادها آن است که قادر به ارسال اطلاعات به صورت «زنده» به مرکز فرماندهی عملیات هستند. و در نتیجه توانایی رعایت این اصل را نیز دارا می‌باشند (حسینی و یزدان نجات، ۱۳۹۲: ۲۲۲).

بر این اساس؛ از نظر وزارت دفاع انگلستان، قواعد حاکم بر استفاده از تسلیحات همان گونه که بر هواپیماهای سرنشین دار اعمال می‌شود، قابل اعمال بر پهپادها و هواپیماهای کنترل از راه دور هستند (Brooke, 2015: 32).

بنابراین، به نظر می‌رسد پهبادهای حداقل به صورت بالقوه با الزامات حقوقی مخاصمات مسلحانه در مورد رعایت اصول تفکیک و تناسب تطابق کامل دارند. به عنوان نمونه، در جنگنده‌ای که هدایت آن را یک خلبان به عهده دارد، تمامی مراحل شناسایی اهداف موردنظر، تصمیم در مورد نظامی یا غیرنظامی بودن آنان و در نهایت، سنجش تناسب مزیت نظامی حاصل در صورت انهدام با خسارات وارده، باید در لحظه انجام عملیات و توسط خود شخص خلبان صورت پذیرد درحالی که وی باید مراقب حملات جنگنده‌های طرف مقابل و موشک‌های شلیک شده از زمین نیز باشد.

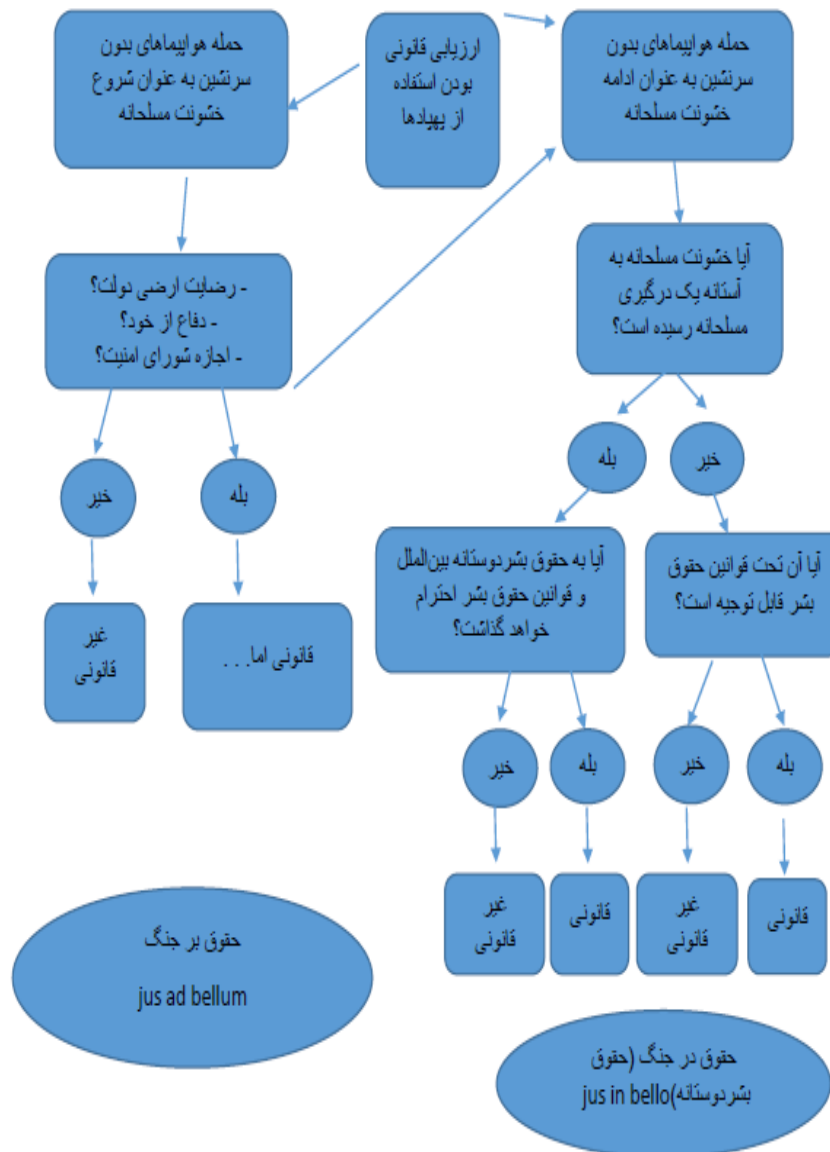
این درحالی است که هواپیماهای بدون سرنشین می‌توانند برای ساعت‌های متوالی هدف خود را تعقیب کنند، با استفاده و دوربین از سایر حسگرهای پیشرفته اطلاعات لازم را به نیروهای خودی برسانند و آن نیروها نیز دور از صحنه نبرد و با آرامش کامل اطلاعات واصل را تجزیه و تحلیل کنند. ضمن اینکه این پرنده‌ها همچنان تحت نظارت حقوق بین‌الملل مخاصمات مسلحانه قرار دارند و چنانچه به کارگیری آنها منجر به نقض قواعد حقوقی مخاصمات مسلحانه نشود، منعی در بکارگیری آنها وجود ندارد (حسینی و یزدان نجات، ۱۳۹۲: ۲۲۶).

از سویی در ابتدایی‌ترین سطح، قانون قابل اجرا در مخاصمات مسلحانه شامل قوانین زیر می‌شود:

- تمایز بین اهداف نظامی و غیر نظامی
- ضرورت نظامی
- تناسب و
- اقدامات احتیاطی در حمله.

بنابراین، با توجه به کمیته بین‌المللی صلیب سرخ، هیچ شکی وجود ندارد که حقوق بشردوستانه بین‌الملل در درگیری‌های مسلحانه با استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین قابلیت پیاده سازی و اجرا دارد (Lang, 2015: 17).

شاید بتوان قانونی بودن استفاده از پهپادهای مسلح را در شکل زیر نشان داد:



نمودار ۲
(Groof, 2016:140)

بنابراین بر اساس مباحث مطرح شده، نتیجه گیری می شود که استفاده از پهپادها در راستای حقوق بشردوستانه بین الملل فقط تحت شرایط بسیار محدود مجاز است و اگرچه ممکن است پهپادها خدمات و مزایای زیادی ارائه دهند، اما روشی که دولت ها از آن برای کشتن غیرنظامیان به کار می گیرند قابل سرزنش است.

۳-۲-۱ رژیم های چند جانبه کنترل صادرات و پهپادها

استراتژی قدرت های بزرگ مخصوصاً ایالات متحده در محدود کردن گسترش پهپادها مخصوصاً از نوع مسلح آن، در چارچوب اصول و قواعد موجود صادراتی و رژیم های چندجانبه کنترل صادرات می باشد (Zenko & Kreps, 2014:17). مهم ترین رژیم های چندجانبه کنترل صادرات بیشتر در زمینه محدودیت موشکی (مخصوصاً با قابلیت حمل کلاهک های انهدام جمعی به ویژه هسته ای همچون رژیم زنگر) و فناوری های دو منظوره ایجاد شده اند اما در میان آنها دو رژیم چندجانبه کنترل صادرات به پهپادها (UAVs) ها پرداخته اند: رژیم کنترل فناوری موشکی، و ترتیبات واسنار. هر دوی این رژیم ها، رژیم های داوطلبانه و بدون سند الزام آور و بین کشورهای تأمین کننده می باشد. ضمن اینکه فناوری و قطعات و تجهیزات پهپادها برای صادرات توسط هر دوی این رژیم ها کنترل می شود (Brooke, 2015:16).

محدودیت های پهپادها در این دو گونه رژیم کنترل صادراتی در قالب دو دسته از پهپادهای با قابلیت حمل سلاح های انهدام جمعی در قالب رده (۱) رژیم کنترل فناوری موشکی (MTCR)، که به عنوان یک ابزار بالقوه و پلت فرم برای تحویل سلاح های انهدام جمعی؛ و سلاح های متعارف و دو منظوره در جهت ایجاد شفافیت در انتقال سلاح های متعارف و کاربرد دوگانه از جمله پهپادها در قالب ترتیبات واسنار (WA) قابل مشاهده است (Stimson, 2015: 8).

اگرچه پیمان تجارت اسلحه (ATT)^۱، که توسط مجمع عمومی ملل متحد در آوریل ۲۰۱۳ به تصویب رسید، بر صادرات پهپادها اثرگذار است، اما این گونه به نظر می آمد که به

¹ Arms Trade Treaty (ATT)

طور خاص در یک دسته بندی از معاهده ذکر نشده است، اما در بررسی‌های اخیر توسط سیستم ثبت ملل متحد^۱ مشخص شد که پهپادها در دسته پهپارم و پنجم از دسته بندی ثبت نام که شامل هواپیماهای جنگی و هلیکوپتر تهاجمی می‌شود؛ هستند. بنابراین دولت‌های عضو معاهده تجارت اسلحه حتماً باید به ممنوعیت‌های پیمان در انتقال و صادرات پهپادها ملزم باشند (Stimson, 2015:10). با این حال آن چه در این بخش تحت عنوان تأثیر رژیم‌های کنترل صادرات بر پهپادها بیان می‌شود، تنها محدود به دو رژیم کنترل صادرات مشخص به نام‌های رژیم کنترل فناوری موشکی (MTCR) و ترتیبات واسنار (WA) است.

۱-۲-۳-۱ ترتیبات واسنار

۱-۲-۳-۱-۱ ترتیبات واسنار و صادرات مهمات و کالاهای دو منظوره

ترتیبات واسنار یک توافق بین‌المللی داوطلبانه به منظور ترویج و افزایش شفافیت بیشتر و پاسخگویی برای انتقال تسلیحات بین‌المللی و برای محافظت در برابر «تجمع بی‌ثبات کننده»^۲ از سلاح‌های متعارف خاص و فناوری‌های با کاربرد دوگانه (فناوری‌های دو منظوره) است و اعضا را تشویق به ارائه گزارش در انتقال تسلیحات و جلوگیری از صادرات اقلام کنترل به «کشورهای نگران»^۳ که بخشی از رژیم نیستند می‌کند.

با این مقررات، واسنار به دنبال جلوگیری از انتقال غیرمجاز و یا انتقال دوباره اقلام موجود در دو لیست کنترل واسنار که یکی برای مهمات و دیگری برای کالاها و فناوری‌های دو منظوره است، می‌باشد (Stimson, 2015: 9). بر اساس دسته بندی‌های واسنار برای سلاح‌های متعارف، دسته چهار و پنج، مربوط به هواپیماهای نظامی و پهپاد است که هدف اصلی آن افزایش و حفظ شفافیت در رژیم‌های کنترل صادرات ملی از جمله تحویل به دولت‌هایی که عضو ترتیبات واسنار نبوده‌اند، است. اما با این حال، این عمل به طور کامل

¹ United Nations Register of Conventional Arms (UNRCA)

² Destabilizing Accumulations

³ Countries of Concern

رعایت نمی‌شود زیرا ترتیبات واسنار داوطلبانه بوده و بنابراین فاقد قدرت اجرای حقوقی^۱ می‌باشد (Alley, 2013:18).

۱-۲-۳-۱-۲ محدودیت‌های مندرج در رژیم ترتیبات واسنار

پهپادها و سیستم‌های مربوطه زیر دسته بندی و رده (۹) از فهرست و لیست استفاده از کالاهای دومنظوره در ترتیبات واسنار کنترل می‌شود که این محدودیت‌ها شامل:

- پهپادهایی است که توانایی پرواز خارج از محدوده مستقیم تصویری از اپراتور انسانی و یا آنهایی که دارای کنترل پرواز مستقل و خودکار و قابلیت ناوبری خودکار هستند؛

- تجهیزات طراحی شده برای کنترل پهپاد؛

- سیستم‌های ناوبری، برخورد، هدایت و یا کنترل که به طور خاص برای پهپاد طراحی شده است؛

- تجهیزات و لوازم جانبی طراحی شده برای تبدیل یک هواپیمای سرنشین دار به یک هواپیمای بدون سرنشین؛

- موتورهایی به مخصوص پهپادها تولید شده و سیستم‌های مرتبط و تجهیزات طراحی شده برای آن؛ و

- نرم افزارهایی که به طور خاص برای استفاده در پهپادها طراحی یا تغییر داده شده است (Stimson, 2015:9).

فهرست مهمات کنترلی در مورد پهپاد، هواپیماهای بدون سرنشین ریموتی، وسایل نقلیه بدون سرنشین، وسایل با برنامه ریزی خودکار و مستقل [در کل انواع مختلف پهپاد] و همچنین وسایل و ابزارهای راه‌اندازی و بازیابی تجهیزات، تجهیزات پشتیبانی زمینی، و تجهیزات برای فرماندهی و کنترل را شامل می‌شود. لیست مهمات همچنین موتورهای طراحی شده برای پهپادها را محدود می‌کند (Stimson, 2015:10).

۱-۲-۳-۲ رژیم کنترل فناوری موشکی

¹ lacks powers of legal enforcement

بر اساس رژیم کنترل فناوری موشکی، پهپادها به دو دسته تقسیم شده‌اند: دسته اول، پهپادها با سیستم‌های کامل و بالا از حساسیت که قادر به حمل حداقل ۵۰۰ کیلوگرم به فاصله حداقل ۳۰۰ کیلومتر را تشکیل می‌دهند؛ دسته دوم، پهپادهایی را شامل می‌شود که دارای حساسیت کمتری بوده که قادر به پرواز حداقل ۳۰۰ کیلومتر بدون در نظر گرفتن محموله است (Stimson, 2015: 3).

در دسته اول از رژیم کنترل فناوری موشکی موارد بسیار حساس^۱ در دو دسته طبقه بندی می‌شوند و صادرات آن‌ها ممنوع بوده و نیاز به توافق جمعی همه اعضای رژیم برای صادرات به کشوری خارج از رژیم دارد. این موارد عبارتند از: الف) سیستم راکت: شامل سیستم موشک بالستیک، وسایل لانچ فضایی و راکت‌های صوتی؛ ب) وسایل نقلیه بدون سرنشین هوایی (UAV) شامل: سیستم موشک‌های کروز، پهپاد‌های هدف و پهپاد‌های شناسایی.

۱-۲-۳-۲-۱ محدودیت‌های مندرج در راهنمای (دستورالعمل^۲) رژیم کنترل

فناوری موشکی

اسناد رژیم کنترل فناوری موشکی شامل دستورالعمل‌های هشت‌گانه رژیم و ضمیمه شامل تجهیزات، نرم افزار و فناوری است. دستورالعمل هدف از شکل‌گیری رژیم و ساختار کلی و قوانین هدایت کشورهای عضو و کسانی که به طور یکجانبه متعهد به رعایت رژیم هستند را تعیین می‌کند.

در مقابل، پیوست تجهیزات، نرم افزار و فناوری برای کمک به اجرای اقلام کنترل صادراتی مندرج در رژیم MTCR طراحی شده است. ضمیمه نیز خود به دو دسته اقلام و موارد «رده اول» و «رده دوم» تقسیم شده است. این دو دسته شامل یک طیف گسترده‌ای از تجهیزات و فناوری که نظامی و کاربرد دوگانه را که مربوط به توسعه، تولید و کاربرد موشک می‌شود؛ هستند.

¹ Most Sensitive Items

² MTCR Guideline

دستورالعمل یا راهنمای MTCR مصرحاً بیان می‌کند که این رژیم به منظور تحدید برنامه‌های هوا فضایی ملی و یا همکاری‌های بین‌المللی در چنین برنامه‌هایی تا زمانی که چنین برنامه‌هایی نتوانند کمک به سیستم تحویل برای سلاح‌های انهدام جمعی کنند؛ تدوین نشده است و منظور رژیم محدود کردن برنامه‌های ملی و بین‌المللی صلح‌آمیز فضایی نیست (www.mtcr.info/english).

راهنمای رژیم کنترل فناوری موشکی مربوط به نقل و انتقالات موارد حساس در ارتباط با موشک^۱، در هشت بند اصول کلی و راهنما را بیان می‌دارد:

۱. هدف از تنظیم این سند، محدود کردن موارد ناشی از گسترش سلاح‌های انهدام جمعی شامل هسته‌ای، شیمیایی و بیولوژیکی از طریق کنترل نقل و انتقال فناوری‌های مرتبط با این سلاح‌ها است مثل سیستم‌های تحویل به غیر از سرنشین‌دار؛
۲. ضمیمه این رژیم دارای دو پیوست می‌باشد، ضمیمه ۱ که مربوط به موارد با بیشترین حساسیت است و در رده اول گنجانده شده و فقط از طریق فرض قوی انکار قابل انتقال می‌باشد؛ و رده دوم که موارد با حساسیت کمتر را شامل شده و فقط نیاز به اطمینان از سوی کشور صادر کننده عضو رژیم دارد؛
۳. در ارزیابی برنامه‌های نقل و انتقالات باید به موارد ششگانه مورد اشاره توجه گردد از جمله: نگرانی از گسترش سلاح‌های انهدام جمعی، توانایی و اهداف برنامه‌های موشکی و فضایی کشور دریافت کننده و ...؛
۴. انتقال فناوری تولید و طراحی در محدوده قانون ملی به دقت مورد بررسی و کنترل قرار خواهد گرفت؛
۵. انتقال اقلامی که می‌تواند کمک کننده به سیستم‌های تحویل انهدام جمعی باشد فقط در قبال دریافت تضمین‌های مناسب از سوی دولت دریافت کننده مجاز است؛
۶. امکان تبادل اطلاعات با سایر دولت‌ها به شرط داشتن راهبردهای مشابه برای بهره برداری مؤثرتر از این رژیم برای دولت‌های عضو وجود دارد؛
۷. دولت صادر کننده نیاز به فراهم کردن مجوز برای صادرات اقلام غیر ذکر شده دارد؛

¹ MTCR Guidelines for Sensitive Missile-Relevant Transfers

۸. از وفاداری تمام دولت‌ها به اجرای این رهنمودها در جهت تقویت صلح و امنیت بین‌المللی استقبال خواهد شد (MTCR Annex Handbook, 2010:7).

۲-۲-۳-۱ محدودیت‌های مندرج در ضوابط رژیم کنترل فناوری موشکی

همان طور که اشاره شد محدودیت‌های صادرات پهپادی در قالب رژیم کنترل فناوری موشکی در دسته یک این رژیم بیشتر به چشم می‌خورد. در این رده اصل را بر یک انکار قوی گذاشته‌اند که امکان صادرات آن یا وجود ندارد و یا شرایط بسیار سختی داشته که آن هم بین خود اعضا امکان پذیر است؛ در نتیجه شرط صادرات مواردی که در این دسته بندی یک قرار دارد دو مورد است: (۱) دولت درخواست کننده قادر به بدست آوردن اطمینان دولت صادر کننده بوده و دولت صادر کننده از لزوم رعایت تعهدات دولت درخواست کننده حصول اطمینان کند؛ (۲) مسولیت دولت صادر کننده بر این که اطمینان کند که موارد انتقالی تنها برای استفاده نهایی صادر می‌شود بدون هیچ گونه دست کاری در سیستم‌ها و بومی سازی آنها] (Stimson, 2015: 9).

بزرگ‌ترین محدودیت^۱ بر آنچه که تحت عنوان اقلام رده اول شناخته می‌شود اعمال شده است. این اقلام عبارتند از: سیستم‌های کامل موشک (از جمله موشک‌های بالستیک، وسایل نقلیه پرتاب فضایی^۲ و راکت‌ها [موشک‌های اکتشاف تغییرات جوی^۳] و سیستم‌های خودروهای بدون سرنشین هوایی^۴) (از جمله سیستم موشک‌های کروز، هواپیماهای بدون سرنشین^۵ شناسایی و هدف) با قابلیت حمل و فاصله بیش از ۳۰۰ کیلومتر/۵۰۰ کیلوگرم، و امکانات تولید برای چنین سیستم‌هایی؛ و زیر سیستم‌های اصلی از جمله مراحل موشک، وسایل نقلیه با قابلیت استفاده مجدد، موتور موشک، سیستم‌های هدایت و ناوبری و مکانیزم کلاهک.

¹ Restraint

² Space Launch Vehicles

³ Sounding Rocket

⁴ UAVS

⁵ Drone

موارد باقی مانده از ضمیمه رژیم کنترل فناوری موشکی رده دوم را در بر می گیرد که شامل سیستم‌های کامل موشک (از جمله موشک‌های بالستیک، وسایل نقلیه پرتاب فضایی^۱ و راکت‌ها [موشک‌های اکتشاف تغییرات جوی]) و وسایل نقلیه بدون سرنشین هوایی (از جمله سیستم موشک‌های کروز، هواپیماهای بدون سرنشین هدف و هواپیماهای بدون سرنشین شناسایی) می‌شود که موارد رده و دسته اول را پوشش نمی‌دهد که قادر به حداکثر برد ۳۰۰ کیلومتر می‌باشد. رده دوم همچنین شامل طیف گسترده‌ای از تجهیزات، مواد و فناوری است که قابلیت استفاده برای موشک‌های با قابلیت حمل سلاح‌های انهدام جمعی می‌باشد (<http://www.mtc.info/english>).

در هر صورت، وجود بند «فرض قوی انکار» در این رژیم نشان دهنده این است که کشورهای عضو این رژیم کنترل صادراتی باید از صادر کردن موارد (آیتم‌های) ذکر شده در دسته بندی (۱) خودداری ورزند (Zenko & Kreps, 2014:17).

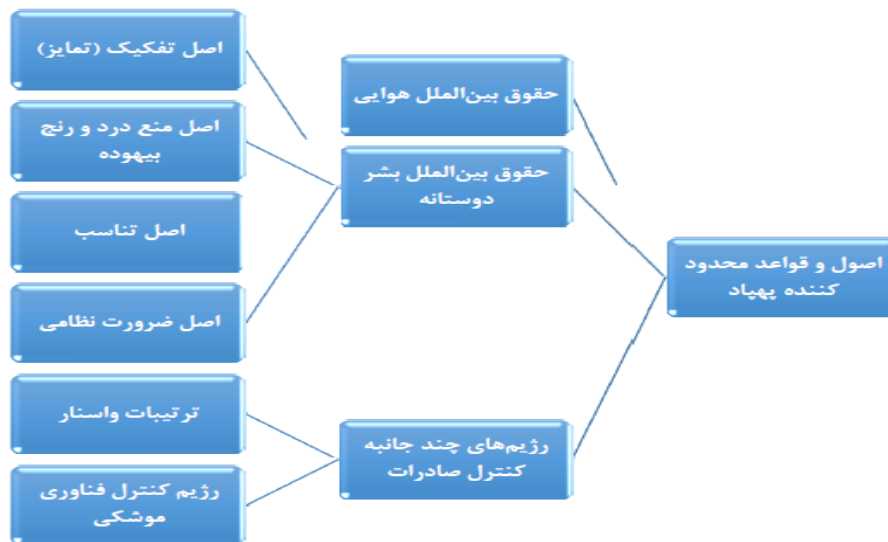
نتیجه گیری

در این مقاله به دنبال بررسی جایگاه پهپاد در حقوق بین‌الملل بودیم که ابتدا با استفاده از حقوق بین‌الملل هوایی مخصوصاً استناد به کنوانسیون شیکاگو، حقوق بین‌الملل بشردوستانه و اصول بسیار مهم آن همچون اصل منع رنج بیهوده و تناسب، و رژیم‌های چندجانبه کنترل صادرات شامل ترتیبات واسنار و رژیم کنترل فناوری موشکی، محدودیت‌های حاکم بر پهپاد در زمینه‌های به کارگیری (حقوق بین‌الملل هوایی و رابطه بین دولت‌های دارای حاکمیت و حقوق بین‌الملل بشردوستانه و حمایت از غیر نظامیان)، و تولید و صادرات (رژیم‌های کنترل صادرات و محدودیت صادرات کالاهای خاص و دامنظوره و با کاربرد دوگانه) بیان گردید تا بتوان به درک بهتری از موقعیت کنونی پهپاد در میان حقوق بین‌الملل رسید.

¹ Space Launch Vehicles

² Strong presumption of denial

از سوی دیگر، یک نگرانی که در مورد محدودیت پهپادها توسط رژیم‌های واسنار و کنترل فناوری موشکی از سوی اعضای این گونه رژیم‌ها مطرح می‌شود، عدم عضویت کشورهای بزرگ تولید کننده پهپاد از جمله رژیم صهیونیستی، چین و ایران است که می‌توانند به اشاعه دهندگان کلیدی فناوری پهپاد تبدیل شوند و نشانه آن این است که رژیم صهیونیستی در حال حاضر بزرگترین صادر کننده پهپاد در جهان است اما عضو هیچ یک از رژیم‌های نام برده نیست؛ ضمن این که از نظر برخی ناظران، معیار برای ورود و عضویت در این دو رژیم که کشورهای خاصی مجبور به حذف فعالیت‌های گذشته خود در زمینه گسترش سلاح داشته‌اند، خود مانع جدی در راه تحقق یک کنترل مؤثر ضد اشاعه‌ای است.



نمودار ۳
ترسیم: نگارنده

منابع:

- جباری، منصور. (۱۳۸۱). **حقوق بین الملل هوایی**. تبریز: انتشارات فروزش.
- هنکرتز، ژان ماری، دوسوالدبک، لوئیس. (۱۳۹۱). **حقوق بین المللی بشردوستانه عرفی**، جلد اول قواعد، - کمیته بین المللی صلیب سرخ، ترجمه: دفتر امور بین الملل قوه قضائیه ج.ا. و کمیته بین المللی صلیب سرخ، تهران: انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد.
- خرمی، مصطفی. «استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین (پهپادها) در پرتو قواعد حقوق بین الملل»، **پایان نامه کارشناسی ارشد**، دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه، ۱۳۹۴.
- علاقه بند حسینی، یونس، یزدان، رزا. (۱۳۹۲). «گسترش استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین در آیین حقوق توسل به زور و مخصصات مسلحانه». **مجله حقوقی بین المللی**، نشریه مرکز امور حقوقی بین المللی ریاست جمهوری سال سی ام، شماره ۲۳۰، ص. ۲۰-۴۸.
- **پایگاه اینترنتی پرتال حقوق**، «مسئولیت بین المللی آمریکا در نقض حریم هوایی ایران»، تاریخ ۲۸ آبان ۱۳۹۱، بازیابی در تاریخ (۱۳۹۶/۰۳/۱۷)، قابل دسترس در سایت: پرتال حقوق.
- Abeyratne, R. (2010). **Aviation security law**. Springer Science & Business Media.
- Alley, R. M. (2013). **The Drone Debate: Sudden Bullet Or Slow Boomerang?**. Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington.
- Zenko, M., & Kreps, S. E. (2014). **Limiting armed drone proliferation**. New York: Council on Foreign Relations.
- Vogel, R. J. (2011). Drone warfare and the law of armed conflict, **Denver Journal of International Law and Policy**. Vol. 39(1).
- Missile Technology Control Regime (MTCR) Annex Handbook, (2010) , from http://mtrc.info/wordpress/wp-content/uploads/2016/04/MTCR_Annex_Handbook_ENG.pdf
- Gill, T.D (2013), Unmanned Aerial Vehicles & International Law If, How, When and Where UAV Strikes May Be Conducted, from http://www.ismllw.org/seminaires/2013_04_09_Munster_textes%20des%20orateurs/2013-04-10-07%20Prof%20Gill.pdf

- The International Committee of the Red Cross (ICRC), (2015), International humanitarian law and the challenges of contemporary armed conflicts, report of the 32nd International Conference of the Red Cross and Red Crescent, 32IC/15/11, from www.icrc.org/en/download/file/15061/32ic-report-on-ihl-and-challenges-of-armed-conflicts.pdf
- Wuschka, S. (2011). The Use of Combat Drones in Current Conflicts-A Legal Issues or a Political Problem. *Goettingen J. Int'l L.*, 3, 891.
- Ronconi, G. B. A., Batista, T. J., & Merola, V. (2014). The utilization of Unmanned Aerial Vehicles (UAV) for military action in foreign airspace. *UFRGSMUN: UFRGS Model United Nations Journal*, 137-182.
- Završnik, A. (Ed.). (2016). *Drones and Unmanned Aerial Systems: Legal and Social Implications for Security and Surveillance*. Springer.
- Abeyratne, R. (2015). Public Policy and Human Rights. In *Aviation and International Cooperation* (pp. 1-61). Springer International Publishing.
- De Groof, M. (2016). Death from the Sky: International Legal and Practical Issues on the Use of Armed Drones. In *Drones and Unmanned Aerial Systems* (pp. 131-156). Springer International Publishing.
- Millson, R. O., & Herman, D. A. (2015). *Legality under International Law*.
- Birch, M., Lee, G., & Pierscionek, T. (2012). *Drones: The physical and psychological implications of a global theatre of war*. Medact, London.
- Abu Saif, Atef (2014), *Sleepless in Gaza: Israeli drone war on the Gaza Strip*. Rosa Luxembourg Stiftung Regional Office Palestine, Palestine.
- Brooke-Holland, L. (2015). Overview of military drones used by the UK armed forces. House of Commons Library, Briefing Paper, (06493), 11.
- EUROCONTROL. (2001). Definition of state aircraft. From www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-

sky/cm/library/cmac-definition-of-state-aircraft-200107.pdf.

Accessed 15 Dec 2014.

- Missile Technology Control Regime, (2018), from <http://mtrc.info/frequently-asked-questions-faqs/>
- International Civil Aviation Organization (ICAO), Convention on Civil Aviation ("Chicago Convention"), 7 December 1944, (1994) 15 U.N.T.S. 295, available at: www.refworld.org/docid/3ddca0dd4.html[accessed 28 July 2017].
- The International Committee of the Red Cross (ICRC), (2015), International humanitarian law and the challenges of contemporary armed conflicts, report of the 32nd International Conference of the Red Cross and Red Crescent, 32IC/15/11, from <https://www.icrc.org/en/download/file/15061/32ic-report-on-ihl-and-challenges-of-armed-conflicts.pdf>.
- Emmerson, Ben (2013), Report of the Special Rapporteur on the promotion and protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism, Annual report of the Special Rapporteur to the Human Rights Council, A/HRC/22/52.
- Arabella Lang, 'UK Drone Attack in Syria: Legal Questions' (2015) Briefing Paper, Number 7332, House of Commons Library, from <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-7332/CBP-7332.pdf>.
- Stimson Center, (2015), UAV Export Controls and Regulatory Challenges, Working Group Report, from www.stimson.org/sites/default/files/file-attachments/ECRC%20Working%20Group%20Report.pdf.