

ماشین های دریایی بدون سرنشین (زیردریایی های بدون سرنشین) و قوانین حقوق جنگ دریاها

احمدرضا آذرپندار

دانشجوی کارشناسی ارشد دیپلماسی و سازمانهای بین المللی گرایش حقوق بشر
دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه

چکیده

این مقاله کفایت های قوانین حقوق دریایی در جنگ های نظامی در دریا ها و همچنین قوانین لازم در جهت بکارگیری ماشین های دریایی (بدون سرنشین) و اجرای عملیات های نظامی در دریاها را بررسی می نماید. بطور اساسی فرضیه کلی در این فصل قوانین مرتبط بوجود آمده در خصوص چالش های تکنولوژی جدید در قلمروهای دریایی می باشد؛ و از طرفی تمرکز خود را بر روی استفاده از زیر دریایی های بدون سرنشین می گذارد؛ و موارد فوق را بصورت موردی بررسی می نماید؛ و در انتها بر روی دو مورد اساسی در این خصوص می پردازد که شامل: الف) موقعیت زیر دریایی های بدون سرنشین در دریا و بطور خاص حوزه های استحقاقی آنها و قوانینی که با توجه به قانون پرچم ملزم به رعایت می باشند ب) توازن و موقعیت زیردریایی ها در زمانی که اعمال غیر قانونی رخ می دهد.

واژه های کلیدی: قوانین حقوق دریایی، جنگ های نظامی، قانون پرچم.

مقدمه:

هیچ تردیدی وجود ندارد که قانون اشکال گوناگونی از محدودیت ها و قوانین لازم در جهت برنامه ریزی و رهبری عملیات دریایی را اجرا نماید؛ اما این مهم است که تشخیص داده شود قانون بعنوان یک سلاح نگریسته می شود که در عملیات های دریایی کاربرد دارد. قانون شواهد و موارد شفاف را در خصوص دو نوع از معاهدات تاثیرگذار (حقوق دریا) در خصوص عملیات نظامی در دریا را اشاره می نماید. آلفرد تیلور ماهان، تاثیر قدرت های دریایی را در طول تاریخ بررسی می نماید که با اقتدار بر این منطقه به یک توازن قوا در دریا دست می یابد. (مانند جنگ دریایی Von Clowswits) و همچنین ماهان قوانین نظم دریایی و نقاط عطف استراتژیک و انتقادات وارده بر این قوانین را بررسی می نماید؛ و از طرفی مطالعات مشهور ۱۹۷۵ انجمن (D.P.O Connells) در این باره موجود می باشد. در واقع این انجمن تاثیر قانون در قدرت های دریایی را بررسی می نماید؛ و نسبت به استراتژی های دریایی ماهان احترامات قابل توجه ای قائل است. هر دو کارشناس دریایی از حقوقدانان مشهور در زمینه حقوق دریا می باشند.

(Connells) بعنوان کارشناس مشهور قوانین بین المللی حقوق دریا، بعنوان یک افسر تامین در نیروی دریایی رویال استرالیا فعالیت می نمود؛ و سپس جزء یک افسر ارشد نیروی دریایی رویال استرالیا گردید. در مقابل ماهان بعنوان یک افسر فعال نیروی دریایی، در ایالات متحده آمریکا بود؛ و همچنین بعنوان یک تئورسین بین المللی در خصوص تشخیص موقعیت های استراتژیک دریایی می باشد؛ و در خصوص تاثیر قانون بر روی عملیات های دریایی و بکارگیری نیروهای دریایی بسیار حساس و دقیق می باشد. بعنوان مثال تاثیر و نقش قوانین در دریا و و حقوق جنگ بر روی نیروهای دریایی برای تامین لایه امنیتی مورد نیاز در تاخیری که در جنگ گرف اسپی بر روی قایق های تندرو آلمانی در مونته ویدئو تحمیل گردید را بررسی می نماید. این جنگ پس از جنگ رودخانه Plate در دسامبر ۱۹۳۹ بوقوع پیوست. استفاده هوشمندانه از فرصت های قانونی در برخی از موقعیت ها مجاز می باشد که در این جنگ بکار گرفته شد. بعنوان مثال در عملیات فریب به قصد جمع آوری نیروها مانند کشتی Graf spee که توسط فرمانده آن برای جلوگیری از تسخیر، غرق شد. ۱۷ دسامبر ۱۹۳۹ این کشتی به جای گریختن به محلی وارد شد که سرنوشت غیرقابل پیش بینی در پیش رو داشت و تعداد زیادی از نیروهای نظامی انگلیسی در کمین آن بودند و این یک موقعیت جنگی بود.

(Connells) اذعان می دارد در یک جنگ دریایی، نیروهای دریایی در جایی که اهداف قانونی و مطابق قوانین حقوق بین الملل دریا می باشد و زاغه های مهمات مملو از تسلیحات بوده می توان در راستای اهداف مورد نظر بکار برد و به نتیجه برنامه ریزی شده دست یافت.

ماهان یکی از اعضای نمایندگان آمریکا در کنفرانس لاهه که در سال ۱۸۹۹ برگزار گردید. تاثیر فریبنده بر تصمیمات نمایندگان آمریکا گذاشت که نتیجه آن مبنی بر این بود که اعضا رای منفی بر استفاده از تسلیحات نظامی خطرناک حامل گازهای خفه کننده صادر نمودند؛ که به عقیده او بدون هیچ دلیل یا توجیه قابل قبولی محدود کننده بود.

قدرت نیروی دریایی آمریکا تهدید کننده بود و دارای قدرت عظیم می باشد که در صورت مقابله با آن، شکست را در پیش رو دارد.

روابط بین قانون و ظرفیت و توانایی موجود در دریا اساساً، قوانین مجزا و داری ظرفیت های خاص خود می باشد؛ و همچنین قدرت مندی و محدودیت ها می توانند با سلاح های گوناگون، بازدارندگی لازم را بوجود آورند.

عرض دوازده مایلی در قلمروهای ساحلی، اختیاراتی را برای دولت ساحلی به همراه دارد؛ و هیچ قدرت خارجی دارای این حق نمی باشد که کشتی های نظامی خود را به این مناطق جهت ماموریت های جاسوسی اعزام نماید. خط عرض دوازده مایلی طبق قوانین حقوق دریا با توجه به عرض ساحلی توسط دولت ها مشخص می گردد و هیچ دولتی نمی تواند که حقوق این

منطقه را انکار نماید و کشتی های نظامی خود را بجهت فعالیت های جاسوسی وارد این منطقه نماید. با این حال همان قوانین و محدودیت ها بعنوان یک عامل بازدارنده در این مناطق می باشند. در این خصوص دو عامل باید در نظر گرفته شود:

منافع نقطه مخالف: دوازده مایل عرض دریایی، امنیت دولت ساحلی را در جهت فعالیت های جاسوسی و نظارت های شدید تضمین می نماید؛ و دولت های دیگر در قلمرو ساحلی دولت ذریبط موظف به رعایت قوانین دولت ساحلی می باشند.

جلساتی در جهت بررسی این عوامل تشکیل شده است که تمرکز خود را بر روی دو موضوع مجزا که در خصوص تکنولوژی تسلیحات نظامی و استفاده از آنها در قلمروهای دریایی می باشد. یکی از این عوامل مربوط به تعریف تسلیحات می شود و مورد دیگر به عملیات های دریایی می شود.

قبل از ادامه این مبحث لازم است که یک فرضیه اساسی در ذهن خود در این راستا داشته باشیم؛ و این فرضیه مربوط می شود به قدرت کم اصول عمومی که کاهش دهنده پایداری و ثبات در سطح قلمرو های دریایی و نیاز به توسعه رژیم های قانونی دولتی و قوانین مربوطه می باشد؛ و یا حداقل این نقش را تا زمان توسعه یک درک کامل از موضوعات کاربردی داشته باشیم. در واقع این فرضیه ذهن نویسنده را به موضوعات خاص می کشاند و مورد بررسی قرار می دهد.

فقط با این اجازه می باشد که نویسنده یا کارشناس می تواند در خصوص دو مورد موضوعات قانونی که مربوط می شود به عملیات های دریایی که توسط کشتی های نظامی صورت می گیرد با توجه به موضوع مربوطه اهداف خود را بررسی نماید. بعنوان مثال این موضوع مربوط به چگونگی پیگیری هایی که توسط کشتی های نظامی می توانند داشته باشند نمی شود؛ و یا اینکه در این بخش مبنا بر این نمی باشد چگونگی جنگ های دریایی که قبلا توسط زیر دریایی های هوشمند که حامل موشک های مستقر بر روی زیر دریایی ها بوده و قادرند از مکانی به مکان دیگر نقل مکان نمایند و اهداف مورد نظر را مورد اصابت موشک قرار دهند را بررسی نماید. تشخیص یک هدف خاص با توجه به دریافت سیگنال های صوتی و سایر تجهیزات مداری که یک اجازه عملیات را بر علیه هدف مورد نظر اخذ یا رد نماید. بررسی نماید. این فصل به بررسی دو موضوع کلی و مفهومی در خصوص حقوق قوانین جنگ دریایی شامل موقعیت زیر دریایی ها و کشتی ها و توازن و موقعیت نیروهای دریایی می باشد.

فرضیات اساسی:

بطور واضح تکنولوژی های خاص در انحصار دولت هایی می باشد که اختلافات کوچک و جزئیات زیاد در روابطشان با یکدیگر دارا می باشند؛ و این موارد در کنواسیون ۱۹۷۷ (ENMOD) کنواسیون ممنوعیت های نظامی و استفاده های خصمانه علیه محیط زیست) مورد بررسی قرار گرفته است؛ و احتمالا شامل استثناهایی می باشد. در واقع این سیستم در خصوص منافع مشترک ملی می باشد و تضمین های لازم را برای حفاظت منابع طبیعی بستر دریاها را فراهم می آورد؛ اما چیزی که در جزئیات این کنواسیون کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ این می باشد: اصول عمومی که دولتها در فعالیت های مشترک و غیر قابل انکار خود در جهت تامین منافع ملی دنبال می کنند و تاثیراتی را در توسعه کشور متبوعش خواهد داشت؛ کمتر مورد بررسی قرار گرفته است؛ و به این طریق می توانیم اهداف و عقاید خود را به یکدیگر نزدیک کرده و تضمین های لازم را در جهت توسعه رژیم ها با توجه به جزئیات قوانین مربوطه بطور کاربردی و تجربی پایه گذاری نماییم.

این تضمین ها که در فرضیات بوجود آمده است بر این مبنا می باشد که در برخی جلسات نادیده یا فراموش شده اند. بعنوان مثال سازمان اطلاعات (CIA) اعتراضات و راهپیمایی هایی را بر علیه طالبان و نظامیان پاکستان بر پا کرده است؛ و این اعتراضات تحت قوانین حقوق جنگ و یا پارادایم های قانونی انجام می شود. این یک حقیقت می باشد که سلاح ها بعنوان آلودگی صوتی محسوب می شوند؛ و برخلاف روحیات سربازان نظامی می باشد؛ و این به این معنی نمی باشد که قوانین متفاوت برای آن تنظیم یا قوانین جدید، فراهم گردد. هر دوی این عوامل توسط گمانه زنی های قانونی دنبال می شود. آیا این

در قالب قوانین حقوق جنگ یا تقویت قوانینی که بر روی عمل خاصی پایه گذاری شده است می باشد؟ موقعیت شلیک کنندگان به چه صورت می باشد؟ آیا ماموران (CIA) بعنوان یک نیروی خاص می باشند که وظیفه شلیک را بعهده دارند؟ در این خصوص یک سوال جدید بوجود نمی آید و مربوط به مداخله تجهیزات هوایی نمی شود. آیا نقض قوانین همجواری صورت نمی گیرد و یک دفاع متقابل انجام نمی شود؟ آیا نقض حقوق هوایی توسط هواپیماها و پهبادها صورت نمی گیرد و یا نقض حقوق مرزی توسط عناصر نظامی انجام نمی شود. این اهداف مورد بررسی قرار می گیرند. آیا شواهدی مبنی بر این مسائل مداخله ای در قلمروهای مرزی توسط نیروهای اطلاعاتی یا هواپیماهای جاسوسی دارای دوربین های با کیفیت انجام نمی شود. قوانین کاربردی در خصوص حقوق جنگ این عوامل را مورد بررسی قرار می دهد.

هیچ کدام از این سوالات قانونی و اصول کلی که توسط تصمیمات دولت بوجود می آیند، کاربردی در عمل ندارند. چرا که تاثیر و بازتاب خطرانی که توسط پهبادهای دشمن یا زیردریایی های بدون سرنشین در خاک کشوری می تواند داشته باشد بسیار زیاد است. بدون هیچ گونه خطری که برای هدایتگران این نوع وسیله ها داشته باشد؛ و درواقع این برخلاف عملی می باشد که توسط تک تیراندازهای نظامی مستقر در تپه های کوالا انجام می شود.

کارشناسان معتقدند که اصول عمومی حقوق بین المللی جنگ های نظامی و دریایی کفایت های لازم را در جهت استفاده از هواپیما های نظامی و تجهیزات زمینی نظامی و زیردریایی ها را در جنگ ها فراهم می آورد.

با در نظر گرفتن تمام جوانب، تجهیزات زمینی نظامی و زیردریایی های بدون سرنشین و کشتی های نظامی که قابلیت پرواز و فرود را بر روی عرشه خود دارا می باشند و استفاده از انواع گوناگون سلاح ها در جنگ ها بکار برده می شود. (تمام این عوامل با در نظر گرفتن قوانین حقوق جنگ های نظامی می باشد) کشتی یا زیردریایی ها و هواپیماهایی که در عرصه نظامی بکار برده می شوند باید تحت قوانین حقوق جنگ بکار گرفته شوند. کنترل کننده و هدایت گر این نوع تجهیزات جوامع بشری می باشند که در نقش فرمانده نظامی یا خلبان و یا افسر آموزش های نظامی و یا تحلیلگران اصول تاکتیکی و استراتژیکی در جنگ ها می باشند؛ که نقش مهمی در موقعیت های ساختاری و جمع بندی نیروها ایفا می کنند. در این راستا راه حل های قابل پیگیری در جهت کنترل نیروها و مسئولیت پذیری در جهت استخدام آنها بر طبق راستی آزمایی هایی که در جهت تشخیص هویت فردی نسبت به عوامل جنایی وجود دارد و این نیروها به بررسی مسائل خلاف عرف و قانون می پردازند. و کسی که در معرض تحریم های جنایی قرار می گیرد یک معنی متفاوت دارد.

فقط زمانی که کنترل و مسئولیت پذیری در قانون غیر قابل تشخیص و یا مردد باشد. دولت دارای این پتانسیل می باشد که مطابق اصول عمومی اعلام نماید که آن عوامل نامناسب می باشند. حتی تحت این شرایط، وضعیت کاملا شفاف نمی باشد چرا که اصول عمومی به سادگی نمی تواند فردی را که دارای سابقه جنایی یا کیفی می باشد تشخیص دهد؛ بنابراین ضرورتا بیان می کند که هیچ گونه مسئولیت فردی وجود ندارد. چرا که در آینده تجهیزات زمینی نظامی کاملا هوشمند وجود خواهد داشت و هیچ فردی وجود فیزیکی در صحنه جنگ نخواهد داشت که ماشه اسلحه را بسمت خودرو انتقال پناهندگان که از کنار ساحل در حال عبور است بچکاند. این بمعنی عدم مسئولیت پذیری نمی باشد. روابط علت و معلولی در این وضعیت وجود دارد اما بعنوان یکی از راه هایی می باشد که سطوح مسئولیت پذیری را در پی دارد.

حقیقت این است که هیچ دادگاهی هنوز نمی تواند سطوح مسئولیت پذیری را تعیین نماید و در متن قوانین حقوق جنگ بگنجانند. بعنوان مثال می توان به طراحان سخت افزارها و نرم افزارها و دنبال کنندگان آنها، داده پردازان، تحلیل گران اطلاعاتی که این نوع پارامترها را تنظیم می کنند و فرماندهان عملیاتی را تعیین می کنند، اشاره کرد. البته به این معنی نمی باشد که بر پایه قانون موجود دنبال شود. در واقع یک بخش از دکترین حقوق جنگ در خصوص مسئولیت فرماندهان برای جرایم جنگی و خشونت های مشابه می باشد. بعنوان مثال فرماندهان دارای این اختیار می باشند که افراد را مورد پرس و جو و

بازرسی قرار دهند؛ این پروسه معمولاً بعد از انجام عملیاتی یا واقعه ای صورت می پذیرد. (از قبیل تجهیزات جنگی نظامی از قبیل عملیاتی که توسط ماشین های نظامی هوشمند صورت می پذیرد)

و از فرمانده ارشد درخواست می شود که در رابطه با عملکردشان قضاوت نماید و اقدامات دیربط را در این خصوص انجام دهد. دستورات، کنترل، موقعیت نیروهایش قسمتی از پرس و جو ها و بازرسی های نظارتیش می باشد.

این موضوع چه در تجربیات بنده و دیگران عجیب بنظر می رسد که مجروحان اولین حادثه که مستقیماً با تجهیزات نظامی کاملاً هوشمند درگیر بوده اند مورد تفحص واقع نمی شوند این مسائل که گفته شد، در دکترین حقوق جنگ، آموزش ها و ملاحظات دستوری در سطوح عملیاتی و تاکتیکی توسعه نیافته اند که در بخش های بعدی بصورت شفاف مورد بررسی واقع می شوند.

اما قبل از آن که وارد این مسائل شویم، قوانین حقوق جنگ، تعهدات دیگری را تجویز می نمایند که تحت تاثیر محدودیت های جنایی با در نظر گرفتن اطاعت پذیری می باشند و این عوامل مستقیماً بر روی بکارگیری تجهیزات نظامی تاثیر می گذارد و همچنین بر روی تعهدات جنایی در بکارگیری این تجهیزات تاثیر متقابل را داراست. بعنوان مثال زیر دریایی های بدون سرنشین که دارای تجهیزات پیشرفته می باشند تحت ماده ۳۶ از پروتکل الحاقی اول عمل می نمایند؛ و این فرایند در رابطه با سلاح ها و مکانیزم آنها می باشد؛ که در پرتو آزمایشات و ارزیابی ها با در نظر گرفتن اصول کلی حقوق جنگ و محدودیت هایی که دولتها در قالب حقوق جنگ اعمال می کنند را بررسی می نمایند. دو مورد از معیاهای کلیدی که با توجه به انتظاری که از زیر دریایی های بدون سرنشین دارا می باشند این است که ظرفیت آنها بدرستی بکار گرفته شود. (و همچنین در موقعیت های مورد انتظاری که در جهت استخدام نیروها برای ماموریت های ذیربط استفاده می شود تبعیض قائل نشویم و بدرستی ظرفیت و توانایی نیروها را شناسایی کنیم.) اگر از تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی ها) در عملیات ها استفاده می شود با در نظر گرفتن موارد گفته شده بکار گرفته شود؛ اما اگر مطابق برنامه مورد انتظار نمی باشد نیازمند این است که این عوامل مورد ارزیابی قرار گیرند؛ و وظایف مربوطه با توجه به بکارگیری این نوع تجهیزات ارزیابی گردد. تمام این عوامل شامل حال فرمانده نظامی که از این تجهیزات هوشمند (زیر دریایی ها) استفاده می نماید می شود. در واقع باید موارد فوق را بصورت دقیق بررسی نماید. مشروعیت و صلاحیت یک فرمانده نظامی که جهت انجام ماموریتی انتخاب می شود این می باشد که تمام جوانب و پارادایم های مشخص شده را بصورت دقیق تجزیه و تحلیل نماید. از قبیل عملکرد و موقعیت های استراتژیکی ماشین های نظامی هوشمند (زیر دریایی ها) را بررسی نماید. در حقیقت این نوع ماشین های نظامی هوشمند (زیر دریایی ها) دغدغه فرماندهان جنگ را کم نمی کند. بعنوان مثال بررسی های دقیق در خصوص اهداف مورد نظر که شامل شهروندان و دارایی های آنها نباشد لازم می باشد. در واقع اگر فرمانده نظامی به یک عقلانیت جامع رسیده باشد که استفاده از این تجهیزات با رعایت اصول حقوق جنگ با توجه به اطلاعات جمع آوری شده از مناطق مربوطه می باشد، ریسک خطر را با توجه به این ظرفیت و تاکتیک نظامی کاهش می دهد؛ و در نتیجه هر نوع فرضیه غیر قابل پیش بینی را با توجه به این پیشینه مورد بررسی قرار می دهد.

این حقیقت است که استفاده از سلاح ها و تجهیزات هوشمند دغدغه فرماندهان جنگی را کاهش نمی دهد و با توجه به وظایف و تعهداتی که دارا می باشند، بررسی های لازم را در جهت پیشگیری از جنگ انجام می دهند.

فرماندهان جنگ دارای این وظیفه می باشند که تمام جوانب و اقدامات پیشگیرانه را در جهت جلوگیری از انجام دهند؛ و هر حادثه ای را به حداقل برسانند؛ و زندگی شهروندان غیر نظامی را تا حداقل ممکن حفظ نموده و تعداد تلفات و مجروحان جنگی را کاهش دهند. تمامی این موارد باید بصورت عادلانه مورد بررسی قرار گیرد. (اگرچه این عوامل نادر باشد)

اگر فرمانده دو انتخاب داشته باشد که اهداف خود را در جهت استفاده از تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی های بدون سرنشین) پیگیری نماید و مقدمات آن را آماده داشته باشد. نیاز به یک تصمیم منطقی و مسئولانه در این خصوص می باشد. (با در نظر گرفتن مسئولیت های جنایی) تصمیم خود را اتخاذ نماید.

تحت این شرایط یک فرمانده باید با در نظر گرفتن وظایف و تعهدات مربوطه انتخاب خود را انجام دهد و یک بینش معقولانه ای در جهت جلوگیری از جنگ داشته باشد؛ و یا حداقل با بررسی دقیق اطلاعات مربوطه تعداد مجروحان و تلفات جنگی را کاهش دهد. تحت این شرایط تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی ها) یک امتیاز قابل توجه ای نسبت به سیستم های آماده دارا می باشند؛ و در نهایت این عوامل تحت نظارت ها و تصمیمات فرماندهی اتخاذ می گردد. تحت شرایط مشابه اگر تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی های بدون سرنشین) امتیاز قابل توجه ای را دارا باشند، عاقلانه می باشد که تصمیمات با در نظر گرفتن اطلاعات این نوع ماشین ها که با مرکز کنترل مخابره می شود صورت پذیرد. در حقیقت اگر یک انتخاب بصورت هوشمندانه صورت پذیرد مسئولیت ابتدایی یک فرمانده را انکار نمی کند و مسئولیتشان مبنی بر اینکه اقدامات اولیه را در جهت بررسی های دقیق از منطقه مورد نظر انجام دهند را شامل می شود. این ضروری می باشد که قوانین حقوق جنگ، حقیقت یک نتیجه گیری اشتباه را متقبل شود. (بعنوان مثال زمانی که یک موشک به خودرو پناهندگان اصابت می کند و از طریق تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی ها) انجام می شود و در نتیجه یک شناسایی اشتباه می باشد.) همیشه به این صورت نمی باشد که مسئولیت جنایی به فردی تعلق گیرد که در عملی درگیر می باشد. اشتباه در نتیجه گیری، خطا در قضاوت و خطا در سیستم ها، غیر قابل پیش بینی بودن مداخله در حوادث و ضرورتا تاثیرات زیادی که یکسری از این حوادث می تواند بوجود آورد. (سوراخ هایی که بر روی قالب پنیر وجود دارد سبب نمایان شدن درون آن می شود.) و تمامی این عوامل بعنوان یک عامل بازدارنده در مسئولیت های جنایی در حقوق جنگ می باشد؛ و این عوامل ممکن است مبهم، ناموثر و حتی نقض کننده باشند و از طرفی کنترل و مسئولیت پذیری را در خصوص مسئولیت های جنایی کاهش می دهد. اگر قبلا قانون در برخی از موقعیت ها در جایی که احساس مسئولیت پذیری گسترده بود از اختصاص مسئولیت های جنایی به یک فرد یا گروهی از افراد جلوگیری می کرد و در نتیجه یک سناریوی تراژدی توسط تجهیزات نظامی هوشمند (زیر دریایی های بدون سرنشین) بوقوع می پیوست و این در واقع در جایی اتفاق می افتاد که بسادگی نمی توان مسئولیت های جنایی (کشتار انسان ها) را به ضرورت های انسانی اختصاص داد و این بطرقی می باشد که یک ماتریس علت و معلولی بوجود می آورد و نشانگر این می باشد که در قبل تمایل به قانون بیشتر بوده است.

یک نگرانی واضح در این خصوص این می باشد که توزیع مسئولیت پذیری با توجه به ناتوانی قانون در رابطه با مسائل جنایی، یک نوع فرار از قانون را بوجود می آورد؛ و زمانی که یک هشدار مهم را بررسی می نماییم؛ دو فرضیه در ذهن خطور می کند. در ابتدا فرار از قانون در بیشتر موقعیت ها بطور شفاف نتیجه خواهد داد؛ اما فرار از قانون قبلا در مسئولیت پذیری های مبهم بعنوان نتایج شناخته شده از قانون محسوب می شده است؛ و بعنوان چیزی یا کسی که برای اولین بار بوجود آمده است و توسط سلاح های خودکار برای کشتار بکارگیری می شود؛ محسوب نمی گردد. دوما در جایی که مسئولیت پذیری مبهم مطابق نتایج هوشیار و دقیق باشد و فرار از قانون بعنوان یک سند محسوب می شود و قابل پیگیری است.

موارد دیگر در رابطه با مسئولیت های جنایی شامل توطئه، خیانت، کمک در جرم و موارد دیگر وجود دارد؛ و به این دلیل است که هیچ دادگاهی در خصوص این موضوعات قضاوتی نکرده است. در رابطه با اصول عمومی و ماشین های نظامی هوشمند (زیر دریایی های بدون سرنشین) این موارد بطور خودکار پیگیری نمی شود و نمی توان آنها را مورد پیگرد قرار داد. در نهایت همیشه یک ریسک به خودی خود وجود دارد؛ که در توسعه و قانونمندی کردن، قوانین جدید که بعنوان اصول عمومی کاربردی می باشند؛ شکل می گیرند. رژیم های قانونی این عوامل را کاهش و تخفیف می دهند؛ و یا با آن مخالفت می کنند؛ و فرصت هایی را بوجود می آورند که از موقعیت های خاکستری سوء استفاده نمایند؛ و در نهایت یک مرحله از اصول عمومی حقوقی به عقب بر می گردند. هیچ شکی وجود ندارد که نظارت های مداوم و شدید توسط تجهیزات نظامی هوایی (پهبادها) بر روی

اهداف مورد نظر وجود دارد؛ و در این راستا باید ظرفیت های خود را در جهت تقویت حقوق جنگ بیشتر نمود؛ و بیشترین الگوهای مشاهده زنده و بیشترین پتانسیل و ظرفیت و کمترین خطا را می توانیم بر روی اهداف مورد نظر داشته باشیم. تجهیزات نظامی هوایی (پهبادها) با تمرکز بیشتر بر روی اهداف مورد نظر سطوح ریسک را در منطقه نمایان می سازند و با مخابره اطلاعات بدست آمده از منطقه مورد نظر و در نظر گرفتن تمام جوانب در جهت کاهش تلفات و مجروحین، در یک فرصت مناسب ضربه نهایی را به دشمن وارد کرده و فرصت حمله را از دشمن سلب می نماید. این ظرفیت در واقع در جهت شکار هدف بکار می رود، اما این در صورتی است که نتیجه نهایی این باشد که کمترین سربازان کشته شوند و کمترین شهروندان آسیب ببینند و از لحاظ حقوق جنگ و عملیاتی یک حمله یا دفاع خوب محسوب می شود. حال اگر سرعت ظرفیت استفاده از تجهیزات نظامی هوشمند و همچنین تجهیزات نظامی خاص را محدود نماییم، چطور می توانیم در عملیات نظامی شناسایی های لازم را انجام داده و درصد مجروحان جنگی و تلفات آن را تخمین زده و آن را کاهش دهیم. در نهایت قاعده های خلاف قانون (موارد غیر قانونی) بوجود می آید که مطابق با تکنولوژی تبعض آمیز می باشند و این یک نتیجه نامشهود نمی باشد.

ممنوعیت های سال ۱۸۹۹ در استفاده از چاپلوسی و توسعه روش های فریب دادن دشمن در طول جنگ های نظامی بر پایه گلوله های انگلیسی (MKIV) پایه گذاری شده بود، اما این ممنوعیت بر پایه موارد تخصصی بود. در طول قرن هایی که مداخله انجام می شد. تکنولوژی بصورت تدریجی چاپلوسی و روش های فریب دادن دشمن را اصلاح می نمود؛ و امروزه این موارد بعنوان فریب های ترجیحی در فعالیت های پلیسی محسوب می شود؛ که یک قدرت بازدارندگی را بوجود می آورد و شامل استانداردهای نظامی می شود و این قصد را دارد با توجه به استانداردها که بعنوان یک هدف باقی بماند تا اینکه نفوذپذیر و ریسک پذیر باشد.

هنوز قوانین حقوق جنگ که مربوط به نسخه های ۱۱۰ سال پیش می شود دارای توانایی های تکنیکی متفاوت می باشند؛ و تضمین های لازم را مبنی بر اینکه این استانداردها نمی توانند توسط نیروهای نظامی بر علیه دشمن بکار گرفته شوند، می دهند. انواع گوناگون از این استانداردها در خدمات پلیسی مورد استفاده قرار می گیرد چرا که ریسک را کاهش می دهد و همچنین در موقعیت هایی استفاده از آنها برای نیروهای نظامی ممنوع اعلام می گردد که به نوبه خود یک نقش سودمند را در جهت توقف نیروها ایفا می کند و همچنین این استانداردها خطر را برای شهروندان کاهش می دهد. احتمالاً نتایج بهتری با دنبال کردن اصول عمومی در قوانین حقوق جنگ حاصل خواهد شد. (از قبیل قوانین دست و پا گیری که ممنوعیت هایی را برای نظامیان بوجود می آورد و آنها از این قوانین رنج می برند).

این قوانین در مقابل نسخه های تکنیکی جزئی می باشند؛ این قوانین به جوامع بین المللی داده می شود و به آنها زمان می دهند تا قضاوت های خود را نسبت به آن بیان نمایند؛ و همچنین بررسی می نمایند که کدام یک از این محدودیت ها در بیشتر اصول و ملاحظات نقش مهمی را بازی می کند؛ احتمالاً برای قضاوت هایی که نزدیک به یکدیگر می باشند باید زمان بیشتری را صرف نماییم تا به یک نتیجه جامع دست یابیم. قبل از آن که یک تصمیم عجولانه اتخاذ گردد، بیشتر این محدودیت ها در ارتباط با یکدیگر می باشند. در استفاده از تجهیزات جنگی دریایی (زیردریایی های بدون سرنشین) این طور نیست که بگوییم که دولت های کوچک به این قوانین نیازی ندارند؛ در واقع این طور باید بگوییم که رژیم های کوچک باید بصورت تجربی این قوانین را اعمال کرده و در داخل جوامع بین المللی توسعه یابند؛ و زمانی که با مشکلات جدید روبه رو می شوند نظارت های بهتری صورت پذیرد و از این نوع تکنولوژی ها در استخدام نیروها بطور عملیاتی استفاده گردد.

وضعیت:

بررسی ظرفیت های قوانین جدید بوجود آمده در خصوص تجهیزات نظامی زمینی و تجهیزات دریایی نظامی (زیردریایی های هوشمند) و توانایی تجهیزات نظامی دریایی و هوایی مهم می باشد که در واقع یک منشور قانونی در خصوص بکارگیری آنها

فراهم شده است. قوانین مربوطه در خصوص تجهیزات نظامی هوایی مربوط به هر مکانی که آنها مورد استفاده قرار می گیرند می باشد، این بخش در واقع به بررسی تجهیزات نظامی زمینی تجهیزات زیردریایی نظامی (زیردریایی های هوشمند) و سیستم های ارگانیک آنها (که ممکن است شامل تجهیزات نظامی هوایی شود) می باشد؛ و این در واقع به دلیل تفاوت های کوچکی می باشد که در رژیم ها وجود دارد و مربوط به امنیت ملی کشورها در خصوص کشتی ها و هواپیماها می شود.

متن قانونی در خصوص کشتی های نظامی در مواد ۲ و ۳ از کنوانسیون لاهه مورخ ۱۹۰۷ مربوط می شود که به استفاده نظامی از کشتی های تجاری پرداخته است. در واقع کیفیت این نوع قوانین مربوط می شود به کشتی های نظامی که دارای علائم مربوطه نظامی که هویت ملی کشورش را اثبات می کند، می باشند و این نوع کشتی ها توسط یک افسر نظامی اداره می شود و از قوانین دولت پرچم در آبراه های بین المللی پیروی می نمایند و نام این نوع کشتی ها در لیست افسران کشتی های نظامی ثبت گردیده است. خدمه این نوع کشتی ها از تابعان دولت پرچم بوده و از نظم نظامی متابعت می کنند، کشتی ها باید تحت نظارت قوانین حقوق جنگ نظامی قرار گیرند و برای کشتی های تجاری که به کشتی نظامی تبدیل شده اند دولت باید مذاکرات و اقدامات ذریبط را انجام دهد و نام آن را در لیست کشتی های نظامی که تمام کشتی های نظامی در آن ثبت می باشند؛ ثبت نماید.

این تعریف ضرورتاً بدون در نظر گرفتن تمام جوانب که در ماده ۲۹ از قوانین حقوق جنگ می باشد ثبت گردیده است (LOSC)؛

تعریفی که در این کنوانسیون در خصوص کشتی های نظامی ارائه شده است این می باشد که این نوع کشتی ها شامل کشتی هایی می باشند که دارای علائم نظامی دولت مربوطه بوده که نشان دهنده هویت ملی آن کشور می باشد و تحت قوانین نظامی دولت مربوطه خدمت می کنند. یک افسر نظامی بعنوان فرمانده کشتی کنترل آن را بعهده می گیرد و از مصونیت های دولت پرچم برخوردار می شود و نام آن کشتی در لیست کشتی های نظامی ثبت می گردد و همچنین خدمه آن کشتی تحت قوانین نظامی دولت ذریبط خدمت می نماید.

قبل از نگاهی به وضعیت مستقل از تجهیزات زمینی نظامی، تجهیزات زیر دریایی نظامی هوشمند لازم است که به موارد مهمی اشاره نمایم. یکی از موارد مهم در تشخیص این نوع تجهیزات رنگ آنها می باشد این تفاوت زیردریایی های بدون سرنشین یا اقیانوس پیماها توسط یک کشتی مادر کنترل می شوند؛ و این در حقیقت بخشی از آن کشتی و بخشی از آن سیستم محسوب می گردد و دارای ظرفیت های بازتابی می باشد که به جای داشتن یک وضعیت مستقل و منفرد می باشد و این به عنوان یک موضوع غیر عادی و در حقوق دریا محسوب نمی شود و مربوط به سیستم هایی می شود که مورد استفاده قرار می گیرند.

بعنوان مثال در قوانین حقوق جنگ (LOSC) این موضوع واضح است که یک کشتی حق جهت یابی را دارا می باشد و همچنین هواپیماها حق پرواز در قلمروهای تعیین شده را دارا می باشند. در متن کنوانسیون ماده ۵۳ این موضوع بیان شده است که کشتی ها می توانند در مسیر های مشخص شده دریایی و غیر ممنوعه تردد داشته باشند؛ و این عبور به قصد ترانزیت های غیرممنوعه باید بصورت مستمر و بی ضرر انجام شود. با این وجود کشتی های جنگی و هواپیماهای مستقل (بعنوان مثال کشتی های گشتی نظامی یا هواپیماها) باید در مسیر های مشخص شده تردد نمایند.

مفهوم کلی این می باشد که کشتی ها نمی توانند در مسیر های مشخص شده تجمع یا توقف نمایند مگر به قصد کمک رسانی در حادثه ای یا حالت فورس مازور و یا جهت یابی) و یا در با تاخیر انداختن در عبور (بعنوان مثال در شکل الگوهای گشتی) در میرهای مشخص شده تغییراتی ایجاد نمایند؛ در غیر این صورت عبور باید مستمر و بی ضرر باشد.

مطابق قانون کشتی ها و هواپیماهای نظامی در مسیر های تعیین شده باید عبور صورت پذیرد؛ و این عبور باید بدون هیچ گونه تاخیر و بی ضرر انجام پذیرفته و از طرف دیگر خارج شود. اگرچه کشتی های نظامی که دارای هلوکوپتر های گشتی بر روی

داک خود می باشند و دارای هویت مستقل بوده و از قوانین دولت پرچم پیروی می نمایند زمانی که وارد آبهای ساحلی کشوری می گردند باید مطابق قوانین بین المللی حقوق دریا از مسیر های تعیین شده عبور نمایند و حقوق ساحلی دولت دیربط را نقض ننمایند. هلوکوپترهای مستقر بر روی داک کشتی ها در انجام ماموریت های اعزامی خود باید از مسیر های تعیین شده عبور نمایند و از طرفی دارای سیستم های الکترونیکی (GPS) می باشند که مسیر های عبوری را بر روی رادارهای کشتی کنترل کننده نمایان می سازند. در واقع به این معنی می باشد که مسیرهای عبوری را بر روی رادار مشخص می نماید و پس از انجام ماموریت به کشتی بر می گردد؛ و این ماموریت بطریقی انجام می پذیرد که قوانین تصویب شده در خصوص کشتی های نظامی و هواپیماهای گشتی در مسیر های عبوری نقض نگردد.

هلوکوپترهای ارگانیک که از کشتی نظامی به پرواز در می آیند بعنوان تجهیزات نظامی هوایی محسوب می شوند. در واقع یک واحد فرماندهی هوایی نمی باشد که از مسیرهای مشخص شده دریایی عبور نمایند. این نوع هلوکوپترها یا هواپیماها تحت فرماندهی کشتی جنگی کنترل می شوند و با توجه به اطلاعاتی که از کشتی نظامی دریافت می کنند. از مسیر های مشخص شده بصورت ایمن، مستمر و بی ضرر جهت یابی های خود را انجام داده و عبور می نمایند.

با توجه به این پیش بینی ها این امکان وجود دارد که بررسی شود آیا تجهیزات زمینی نظامی و یا تجهیزات دریایی نظامی (زیردریایی های هوشمند) تحت فرماندهی یک افسر نظامی می باشند؟ مسلماً اگر این نوع تجهیزات تحت نظارت یک افسر نظامی باشد می توانند مجوزهای لازم را در جهت کنترل از راه دور صادر نمایند؛ اما زمانی که این عوامل بصورت کلی مورد بررسی قرار می گیرند. نیازها و مقدماتی که برای کشتی های نظامی می باشد که مورد استفاده قرار گیرند و خدمه آن تحت نظم نیروهای نظامی باشد تردید هایی را در سطوح انعطاف پذیری بوجود می آورد؛ که از لحاظ کاربردی استفاده از این نوع تجهیزات هوشمند و گسترش و توسعه آنها شامل کنترل و مدیریت این نوع تجهیزات مشکل می باشند.

یک ادعا در این رابطه وجود دارد که تجهیزات زمینی نظامی و تجهیزات زیر دریایی نظامی (هوشمند) نمی توانند تماماً مورد سوال قرار گیرند. شواهد موجود مبنی بر این می باشد که کنترل این نوع زیردریایی های هوشمند از کنار سواحل می باشد. بر طبق چیزی که در کتاب فرماندهان نیروی دریایی آلمان ادعا شده است. موضوع کنترل تجهیزات زمینی و دریایی هوشمند به این صورت نمی باشد که از طریق کشتی ها کنترل شوند.^۱

این ممکن است بیان شود اگرچه کتاب نیروی دریایی آمریکا به یکسری از این حقوق اشاره داشته است. تجهیزات زمینی و دریایی نظامی (هوشمند) بصورت منحصر به فرد در دولتها بکار گرفته می شوند؛ و خدمات غیر تجاری بعنوان هنری می باشد؛ که امنیت ملی را برای حکومت ها به فراهم می کند. موقعیت تجهیزات زمینی و دریایی نظامی (هوشمند) به سکوهایی که آنها مورد استفاده قرار می دهند بستگی دارد.

اما این ادعا باید در یک بخش از کتاب قانون باید گنجانده شود و همچنین در کتاب نیروهای دریایی آمریکا قرار گیرد؛ و دیگر هنرهای دریایی که برخلاف استفاده از کشتی های نظامی می باشد مورد بررسی قرار گیرد. و اگر اجماع حاصل شد مورد حمایت قرار گیرد. با توجه به موقعیت هایی که دولت ها از کشتی ها در خدمات غیر تجاری استفاده می نمایند؛ و این پیشنهاد

^۱ این مهم می باشد که برخی از دولت ها با تجزیه و تحلیل های دریایی مخالف می باشند اگرچه تعدادی از قدرت های دریایی مدعی هستند که این عمل، مداخله در امور دولتها می باشد؛ که در قالب مسیر های مشخص شده دریایی بیان شده است. بعنوان مثال کشتی های جنگی این طور وانمود می کنند که عمل جهت یابی و ایمن سازی برای خدمه کشتی و نیروهایش ایجاد می کنند؛ اما از تجهیزات رادار گریز و دستگاه های تشخیص قدرت سیگنال ها ی دریایی و عملیات پرواز و اکتشاف توسط هواپیماها استفاده می نمایند. اگرچه نیازها و مقدمات یک کشتی در جهت آماده سازی به این معنی نمی باشد که بعنوان یک کشتی نظامی تجهیز شود. بعنوان مثال هواپیماهای بدون سرنشین بعنوان کشتی جنگی محسوب نمی شوند جدا از این حقیقت که می توانند در جهت مقاصد خاص بکارگیری شوند اما این موضوع که آنها توسط کشتی های جنگی اداره می شوند باید مورد بررسی واقع شود. با این حال در قالب امنیت و مقعیت های قانونی بکار برده می شوند.

نمی‌گردد که کشتی‌های جنگی و تجهیزات زمینی و دریایی هوشمند یک وضعیت مستقل از کشتی مادر (کنترل‌کننده) داشته باشند. در واقع مفهوم این می‌باشد که تجهیزات زمینی و دریایی نظامی (هوشمند) که مورد استفاده قرار می‌گیرند؛ مأموریت خود را با حمایت دولت ذیربط آغاز می‌نمایند. چرا که در غیر این صورت هیچ‌گونه حمایت و امنیت‌های حکومتی بهره‌مند نمی‌شوند. (مانند یک کشتی که مسئولیت تجاری را بر عهده دارد و بعنوان یک کشتی دولتی محسوب نمی‌شود و مصونیت‌های یک کشتی نظامی را دارا نمی‌باشد.) تحت این شرایط از سطوح ایمنی دولتی بهره‌مند نمی‌شود و مشاجراتی در این خصوص صورت می‌گیرد که این نوع موقعیت جایگزین وضعیتی می‌باشد که نقش کشتی کنترل‌کننده نظامی از تجهیزات ارگانیک خود دارا می‌باشند و شامل حمایت‌های دولتی از کشتی تجاری نمی‌شود.

بطور خلاصه کارشناس معتقد نمی‌باشد که تجهیزات زمینی یا دریایی نظامی (خودکار و یا نیمه خودکار) از طریق ساحل کنترل می‌شوند. چرا که یک کشتی نظامی با تجهیزاتی که دارا می‌باشد قادر است تمامی این کارها را انجام دهد؛ اما چرا نیازی نمی‌باشد که یک تعریف جامع در این خصوص ارائه نماییم که این موارد را شامل گردد.

در واقع راههای جایگزینی وجود دارد که تضمین‌های لازم را در جهت امنیت و حمایت‌های حکومتی را می‌رساند؛ که برای تجهیزات زمینی و دریایی نظامی بکار برده می‌شوند. این کشتی‌ها، کشتی‌های دولتی می‌باشند که برای مقاصد غیر تجاری بکار برده می‌شوند. این موارد بطور واضح در قوانین حقوق جنگ (LOSC) بیان نشده است و با توجه به این موضوع، هیچ ضرورتی برای کشتی‌های جنگی نمی‌باشد که مورد استفاده یا فرماندهی قرار گیرند.

هیچ موضوع شفاف‌تری در خصوص تجهیزات زمینی و دریایی نظامی وجود ندارد که بهره‌گیری از کشتی‌های دولتی را برای اهداف غیر تجاری به آن اشاره کرده باشد. این قبیل کشتی‌ها همان ایمنی و حمایت‌های حکومتی را که کشتی‌های جنگی از آن بهره‌مند هستند؛ دارا می‌باشند؛ و هیچ نیازی مبنی بر اینکه تعریف کشتی‌های جنگی را برای حفاظت از این نوع کشتی‌ها گسترش و توسعه دهیم، وجود ندارد.

قبل از بررسی قوانین حقوق دریایی در مناطق مختلف که در نگرش کارشناسان مثالی از اصول عمومی با کفایت، در استفاده از تجهیزات زمینی و دریایی نظامی (هوشمند) را شکل می‌دهد؛ دو موضوع قانونی را در این خصوص ذکر می‌نماید. اولین موضوع این می‌باشد که مراقبت‌ها و نظارت‌های مناسب و با کفایت در این خصوص انجام شود؛ که از اختلاف نظرها جلوگیری نماید. این عوامل تحت قوانین حقوق بین‌الملل انجام می‌پذیرد که از اختلاف نظرها و درگیری‌ها در این خصوص جلوگیری نماید؛ با توجه به این عوامل، ترکیب تکنولوژی‌های حاضر برای رژیم‌های حقوقی بوجود آمده این می‌باشد که حمایت‌های لازم را از آن بعمل آورند و این بر پایه دو دلیل می‌باشد؛ در ابتدا پیش‌بینی می‌شود که تجهیزات دریایی نظامی بدون سرنشین دارای سرعت بالا در عملیات خود نسبت به کشتی‌های معمولی می‌باشند؛ و این بمعنی کاهش نظارت‌ها بصورت کاربردی می‌باشد.

ساختار و مکانیزمی که در این نوع کشتی‌ها برای سرعت‌های بالا بکار برده می‌شود، مورد اختلاف نظر بسیاری از دریادارهاست. این نوع کشتی‌ها که در سرعت‌های بالا حرکت می‌کنند، معمولاً در قوس‌های باریک از روبه‌رو با یکدیگر تصادف می‌کنند پس ایجاب میکند نظارت‌های دریایی تمام جوانب را بررسی نماید و خصوصاً تمرکز خود را بر روی تصادف این نوع کشتی‌ها از رو به رو بگذارد و در واقع این یکی از معایب می‌باشد که هنوز جوابی به آن داده نشده است.

بیشتر کشتی‌هایی که در سرعت بالا حرکت می‌کنند، مزیت‌هایی را در رابطه با سرعت عمل دارا می‌باشند، اما درصد تصادف این نوع کشتی‌ها در قوس‌های باریک از رو به رو بالا می‌باشد. در این خصوص یکسری اقدامات و کمک‌های کاربردی در جهت کاهش نگرانی‌ها برطبق ضرورت و فوریت موضوع انجام می‌شود. دومین موضوع این می‌باشد که تجهیزات زمینی بدون سرنشین که از راه دور کنترل می‌شوند یا بصورت خودکار می‌باشند، نمی‌توانند بصورت گنگ باشند؛ در واقع دارای سیستم

های الکترونیکی از قبیل رادارها و ... هستند (مانند کشتی هایی که داری سرنشین و فرمانده بوده است) و کنترل آنها از طریق این نوع سیستم های الکترونیکی کوچک که بر روی آنها نصب می باشد با مرکز کنترل مخابره می شود و در نهایت هدایت می شوند.

بعقیده کارشناس تفاوت های اندکی مابین کشتی هایی که دارای سرنشین بوده و جهت یابی را از طریق فردی که در اختفاء در بالاترین نقطه کشتی می ایستد و با میدان دید کمتر انجام می دهد، نسبت به هدایت گرهای این نوع کشتی ها و زیردریایی های هوشمند وجود دارد. در واقع هر دو یک کار را انجام می دهند با این تفاوت که هدایت گران این نوع تجهیزات هوشمند از طریق اطلاعاتی که سیستم های الکترونیکی با مرکز کنترل مخابره می نماید جهت یابی را انجام می دهد.

بعنوان مثال در میدان های دید محدود، رادارها قادر به ارائه اطلاعات مفید نمی باشند و همچنین افسر یک کشتی که دارای سرنشین بوده نمی تواند در چنین وضعیتی اطلاعات قابل قبولی را ارائه نماید. در واقع افسر مربوطه در کشتی با دید غیر مسلح و گوش های تیز دقت می نماید و به صداهای اطراف گوش فرا می دهد اما قادر نمی باشد که اطلاعات مفیدی را دریافت و جهت یابی کند؛ و اگر سیستم های الکترونیکی که بر روی کشتی ها و زیردریایی های هوشمند بکار گذاشته شده است تقویت و توسعه نیابد، نمی تواند اطلاعات سودمندی را ارائه نماید.

زمانی که با تجهیزات دریایی بدون سرنشین (خودکار) برخورد می کنیم، با توجه به اطلاعاتی که توسط سیستم های الکترونیکی که بر روی آنها نصب شده است از تصادف کشتی ها بصورت هوشمندانه جلوگیری می نماید. در واقع داده ها را با الگوریتم های خاص پردازش نموده و بازدارندگی های لازم را با توجه به موقعیت تجویز می نماید و این یک موقعیت پیچیده بنظر می رسد.

در حالی که این پتانسیل وجود دارد که تمام این عوامل با خطا پیش رود اما راه حل هایی می باشد که سطوح امنیتی لازم را در سطح دریا فراهم می کند و از تصادف کشتی ها جلوگیری نماید؛ بهر حال جلوگیری از تصادف کشتی ها با توجه به اطلاعات بدست آمده از طریق این نوع سیستم های الکترونیکی، توسط مرکز کنترل مورد پردازش قرار می گیرند و در نهایت اقدام صحیح در این خصوص اتخاذ می شود. این فرایند ساده بنظر می رسد و اگر یک هدف گذاری اشتباه توسط این نوع ماشین ها انجام شود؛ اگر مسئولیت پذیری جنایی (در خصوص جان انسان ها) وجود نداشته باشد و در قانون به آن اشاره نشده باشد هیچ گونه مسئولیتی را این ماشین های اتوماتیک بعهده نمی گیرند.

دو موضوع اضافه شده در این خصوص وجود دارد که باعث شفاف سازی بیشتر می گردد. در ابتدا نیازی به خواندن تعریف ارائه شده درباره کشتی ها و ضرورتی در رابطه با انتقال فرد یا چیزی توسط کشتی ها نمی باشد که بعنوان یک عامل مجزا مورد بررسی قرار گیرد. کنواسیون قوانین بین المللی در خصوص جلوگیری از تصادف کشتی ها تعریف ارائه می نماید که در واقع قصد دارد قابلیت ها و توانایی های آن را افزایش نماید و با توجه به این تعریف برای هر دلیل عمیق و خوبی که از تصادف ها جلوگیری نماید، راه حل هایی را در جهت حل و بررسی آن ارائه می نماید.

اما آسان ترین راه حل این می باشد که کنترل این نوع کشتی های هوشمند را پیش بینی نماید و جهت یابی را انجام دهد و در نهایت از تصادف آنها جلوگیری نماید. تجهیزات دریایی بدون سرنشین (هوشمند) در جهت ترانزیت کالاهای متفاوت (اسلحه و دیگر سیستم ها) استفاده می شود و در مسیرهای مشخص شده دریایی وارد اقیانوس ها شده و حرکت می کنند.

کنوانسیون قوانین بین المللی در جهت جلوگیری از تصادف کشتی ها این قصد را ندارد که یک گزارش سفرنامه کشتی معلق ارائه نماید زیرا دارای چنین ظرفیت محدودی نمی باشد و کشتی هایی که در سطح آنها حرکت می کنند، برخی از اختیارات را در قالب کنواسیون های مربوطه دارا می باشند.

کشتی های دریایی بدون سرنشین قادر می باشند، در صورت مواجه شدن با مشکلی در سطح آنها راه را به تنهایی باز کرده و به مسیر خود ادامه دهند. بدون آن که به گل نشسته و یا لنگر بیاندازند و در ساحل گرفتار شوند؛ و تمام این مسائل در قالب کنواسیون بین المللی در جهت جلوگیری از تصادف کشتی ها انجام می شود.

دومین موضوع قابل بررسی مربوط می شود به کشتی هایی که تحت اداره فرماندهی یا دستورات نمی باشند. این نوع کشتی ها که تحت دستورات نمی باشند؛ در واقع بدلیل ناتوانی آنها می باشد که در برخی از شرایط خاص بوجود می آید. (مانند از دست دادن کنترل و عدم حضور انسان بر روی عرشه کشتی و پیروی از دستورات) ابتدای ترین راهکار در جهت جلوگیری از تصادف این نوع کشتی ها این می باشد که کشتی های اطراف خود را از این موضوع که کشتی خارج از کنترل می باشد باخبر نماید. موضوع دستورات مربوط به ظرفیت کشتی ها می شود؛ که چقدر نسبت به این دستورات مقید می باشند و این بمعنی حضور خدمه بر روی عرشه کشتی نمی باشد. کارشناس معتقد است که دستورات با توجه به موقعیت کشتی هایی که تحت دستورات نمی باشند و همچنین به ظرفیت کشتی ها در پاسخگویی به دستوراتی که در جهت کنترل کشتی بکار می رود می تواند براحتی از راه دور کنترل شود و پیام ها مخابره گردد؛ و در نهایت از تصادف کشتی ها بصورت موثر جلوگیری شود.

توازن و موقعیت نیروهای دریایی:

اصول عمومی حقوق بین الملل دریایی استفاده های استراتژیکی از تجهیزات دریایی سطحی بدون سرنشین و تجهیزات دریایی بدون سرنشین نسبت به ظرفیت استفاده از کشتی های دریایی نظامی را در عملیات ها مورد بررسی قرار داده و نتایج غم باری را که در راستای دفاع ملی در پیش خواهد داشت را بررسی می نماید و با استفاده از این نوع تکنولوژی می توان این نتایج غم بار را کاهش داد. این موضوع به این دلیل است که ظرفیتی که کشتی های نظامی سرنشین دار می توانند نسبت به اعمال و تحرکاتی که در سطح دریا داشته باشند، ریسک را افزایش دهد و حتی بر خلاف عرف باشد و پاسخی بدتر از آن را دریافت نماید. بعنوان مثال تحت قوانین کنواسیون حقوق بین الملل دریایی، زبرد دریایی ها و دیگر تجهیزات زیر دریایی به نشانه صداقت زمانی که وارد قلمرو دریایی کشوری می شوند باید از سطح آب حرکت کرده و پرچم خود را افراشته نگه دارند. (حق عبور بی ضرر)

زبرد دریایی که وارد قلمرو دریایی کشوری شده و به جمع آوری اطلاعات خارج از عرف قوانین بین المللی عمل کرده و قوانین حقوق دریایی ساحلی را نقض نموده، بمعنی عدم صداقت بوده و حق عبور بی ضرر را نقض نموده است.

حال قضاوت های دو دولتی که نظرات متفاوت در خصوص این زیر دریایی ها دارند را بررسی می نماییم. در این خصوص یک دولت معتقد است که زبرد دریایی در خارج از قلمرو دولت ساحلی بوده و دولت دیگر نظر مخالف آن را دارا می باشد. دقیقا موقعیتی که در سال ۱۹۹۲ بوجود آمد و اختلاف نظر مابین دولت آمریکا در کشتی *uss batan roug* و زیر دریایی روسی بود.

برطبق نظر دیوان بین المللی دادگستری (ICJ) که در این رابطه به سکوهای نفتی اشاره داشته است؛ و حمله ای که توسط کشتی های نظامی انجام شده است یک حمله نظامی محسوب می شود؛ و به قصد دفاع مشروع تحت ماده ۵۱ از قوانین منشور سازمان ملل متحد قرار می گیرد. حمله به یک کشتی نظامی یک توهین جدی به حاکمیت ملی یک کشور محسوب می شود که می توان آن را بیش از استفاده صرف از نیروهای نظامی بر علیه یک کشتی نظامی برداشت نمود. (لزوما رفت و آمدهای مکرر بین دولت ها، اجازه استفاده از زور را بر علیه دولتی نمی دهد). و حتی ممکن است این حمله بر علیه پرچم یک دولت بوده و مقدمه حمله به آن کشور برداشت شود.

یکی از دلایل بیان نشده در این خصوص که افراد زیادی مدعی آن می باشند این است که یک کشتی نظامی نماینده یک حکومت و دولت می باشد و توهین توسط آنها و یا به آنها می تواند پیامدهای جنگ را بدنبال داشته باشد، اما دلیل دیگر این

می باشد که یک کشتی نظامی دریادارهای زیادی را با خود به همراه دارد و این عوامل انسانی نماینده یک دولت می باشند. اگر دولت A زیردریایی دولت B را با تمام خدمه اش غرق نماید. پیامدهای سیاسی بین المللی در این خصوص بسیار جدی خواهد بود؛ و اذهان و عقاید عمومی جهان را بر علیه آن دولت بر می انگیزد.

حال زیردریایی هایی که بدون سرنشین کنترل می شوند را بررسی می نماییم. فرضیه به این صورت می باشد که دولتی این نوع زیر دریایی را که وارد قلمرو ساحلی اش شده کشف نموده است. در واقع ریسک انجام این نوع عملیات توسط زیردریایی های بدون سرنشین کاهش می یابد و انجام ماموریت توسط این نوع ماشین ها موثرتر می باشد. با این حال حضور این نوع زیردریایی ها در قلمرو ساحلی دولتی بعنوان یک توهین به حاکمین آن دولت محسوب می شود و هیچ شکی وجود ندارد که دولت مربوطه از توان نظامی خود در جهت انهدام آن اقدام نماید، اما نتایجی که از انهدام یک زیردریایی بدون سرنشین (هوشمند) می تواند داشته باشد بر مراتب از زیردریایی های با سرنشین کمتر خواهد بود. اگر یک زیردریایی بدون سرنشین از بین برود فقط یک هزینه دارایی خام برای آن دولت در پی خواهد داشت؛ اما نتایج غم بار مبنی بر از دست دادن جان انسانی را دنبال نمی کند و مسلماً اقدامات دولتی را بطور قابل ملاحظه ای بر علیه آن دولت کاهش می دهد.

عوامل بازدارنده مهم و قابل ملاحظه ای که توسط کره شمالی در ۲۶ مارس ۲۰۱۰ در رابطه با غرق شدن زیردریایی (Cheonan) که توسط موشک های (اژدرهای) مستقر بر روی زیردریایی های کره شمالی مورد هدف واقع شد، یکی از این عوامل می باشد که جان ۴۶ انسان را گرفت. هیچ شکی وجود ندارد که تجهیزات سطحی دریایی بدون سرنشین یا زیردریایی های بدون سرنشین در صورت از بین رفتن در واقع ریسک افزایش جنگ یا اقدامات نظامی بر علیه دولت از بین برنده زیردریایی و یا از دست دادن جان انسان ها را از بین می برد و یا کاهش می دهد. با این حال استفاده از تجهیزات سطحی دریایی بدون سرنشین و زیردریایی های بدون سرنشین می توانند تحت نظارت های شدید قرار گیرند و در حقیقت افزایش این نوع حوادث، اجازه استفاده از نیروهای نظامی را بر علیه این نوع ماشین که امنیت ملی یک کشور را تهدید می کند؛ صادر می نماید و حداقل مزیتی که دارا می باشد این است که جان انسانی گرفته نمی شود و همچنین تدریجاً ریسک های ذاتی از تشدید درگیری با نیروهای نظامی را کاهش می دهد.

استفاده از تجهیزات دریایی بدون سرنشین و زیردریایی ها با توجه به نظارت های شدید سیاسی و استراتژیکی که در قلمروهای دریایی انجام شود، صورت می پذیرد. ماموریت هایی که توسط این نوع ماشین بدون سرنشین انجام می شود؛ ریسک از دست دادن جان انسانها را از بین می برد؛ و همچنین ریسک درگیری (برای هر دو طرف) با توجه به اقدامات متقابل قانونی که با نیروهای نظامی دولتی درگیر شوند را کاهش می دهد. اصول عمومی و قوانین مربوطه در خصوص حقوق دریا، استفاده از نیرو های نظامی مطابق منشور سازمان ملل متحد در وضعیت (خطر و یا اضطراری) این نوع حوادث را کاهش داده و نتایج سیاسی و قانونی منحصر به فردی خواهد داشت.

بحث و نتیجه گیری

کمترین شک و تردید در خصوص موضوع استفاده از تجهیزات نظامی دریایی بدون سرنشین وجود دارد که چالش بر انگیز نباشد؛ و هر روز چالش ها در خصوص قوانین استفاده از این تجهیزات در عملیات دریایی گسترش می یابد؛ اما عقیده کارشناس این می باشد که در واقع نگرش های بین المللی در خصوص این نوع چالش ها حساس و محتاط می باشد. این موضوع قابل دفاع نمی باشد که مدعی باشیم تمام قوانین در خصوص استفاده از این نوع تجهیزات بدون سرنشین از قبل تنظیم شده است، اگرچه این به معنی آن می باشد که ما نمی دانیم چه قوانین کاربردی و اصول عمومی در خصوص استفاده از این نوع ماشین ها شکل گرفته است و قوانین حقوق جنگ حاضر و رژیم حقوق دریایی ناتوان از یک پاسخ قانونی و مناسب به این نوع ماموریت ها می باشد و در واقع با خلاء قوانین مربوطه در این خصوص مواجه نبودیم. حتی با اقدامات ایمنی مقتضی در خصوص خطاها و اشتباه ها می باشد که در این خصوص رخ می دهد؛ مواجه نشده بودیم که قوانین جدید را در این خصوص وضع

نماییم و متناسب با روش های غیر قابل کنترل و غیر قانونی بکار گیریم. این مقاله تلاش خود را بر این پایه گذاشته است که یک احساس ثبات و استحکام و پتانسیل عظیم در این خصوص وجود داشته باشد که به ارزیابی رژیم های حقوقی دولتها پرداخته و نظرات مخالف را بررسی نماید؛ و در نهایت قوانین جدید در این خصوص وضع نماید.

کاربرد اصول عمومی بوجود آمده در این خصوص نسبت به توسعه جزئیات قوانین دولتها که مورد بررسی و آزمایش قرار نگرفته، باید مورد تشویق و حمایت قرار گیرد. تا به یک گستره اجماع قابل امکان دست یابد. حداقل تا زمانی که از تجربه های کاربردی خود در این خصوص درس نگرفته و به واقعیت ها و واقع بینی های بیشتری در خصوص استفاده از تجهیزات نظامی بدون سرنشین در عملیات های دریایی دست یابیم، از قوانین اصول عمومی پیروی نماییم.

منابع:

1. Bekker PHK (2004) Oil platforms (Iran v United States). Am J Int Law 98:550-558, Cha V (2010) The aftermath of the Cheonan. Centre for Strategic and International Studies. <http://csis.org/publication/aftermath-cheonan>. Accessed 25 April 2013
2. Clausewitz C (1832) On war (trans: Howard M, Paret P (1976)). Princeton University Press, Princeton, Cushman JH Jr (1992) Two subs collide off Russian port. New York Times (online). www.nytimes.com/1992/02/19/world/two-subs-collide-off-russian-port.html. Accessed 24, April 2013
3. German Navy (2002) Commander's handbook: legal bases for the operations of naval forces (on file with author)
4. Heyns C (2013) Report of the Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary, Executions on lethal autonomous robotics. UN Doc A/HRC/23/47
5. Joint Civilian-Military Investigation Group (2010) Investigation result on the sinking of ROKS 'Cheonan'. www.globalsecurity.org/military/library/report/2010/100520_jcmig-roks-cheonan/100520_jcmig-roks-cheonan.htm. Accessed 25 April 2013
6. Livezey WE (1981) Mahan on sea power. University of Oklahoma Press, Oklahoma, Mahan AT (1890) The influence of sea power upon history 1660-1783. Dover Publications, New York (Reprinted in 1987)
7. Mahan AT (1899) Peace conference at The Hague 1899: report of Captain Mahan to the United States Commission to the International Conference to The Hague, on disarmament, etc, with reference to Navies. Yale Law Library Avalon Project. http://avalon.law.yale.edu/19th_century/
8. Miasnikov E (1993) Submarine collision off Murmansk: a look from afar. www.armscontrol.ru/subs/collisions/db080693.htm. Accessed 24 April 2013
9. Military Analyst Systems (1998a) MK 60 encapsulated Torpedo (CAPTOR). www.fas.org/man/dod-101/sys/dumb/mk60.htm. Accessed 24 April 2013
10. Military Analyst Systems (1998b) MK 67 submarine launched mobile mine. www.fas.org/man/dod-101/sys/ship/weaps/mk-67.htm. Accessed 25 April 2013
11. O'Connell DP (1975) The influence of law on sea power. Manchester University Press, Manchester
12. O'Connell DP (1982) The international law of the sea. (ed: IA Shearer) vol I. Clarendon Press, Oxford

13. Roberts A, Guelff R (eds) (2000) Documents on the laws of war, 3rd edn. Oxford University Press, Oxford
14. Solis GD (2010) The law of armed conflict: international humanitarian law in war. Cambridge University Press, Cambridge
15. UK Ministry of Defence (2004) The manual of the law of armed conflict. Oxford University Press, Oxford
16. US Navy (2007) Commander's handbook on the law of naval operations. <http://www.usnwc.edu/>
17. Venturini G (1988) 1907 Hague Convention VII Relating to the Conversion of Merchant Ships into Warships. In: Ronzitti N (ed) The law of naval warfare: a collection of agreements and documents with commentaries. Martinus Nijhoff, Leiden, pp 111-112

Marine Unmanned vehicles (Unmanned Submarines) and Rules of the Naval Warfare Law

Ahmadreza Azarpendar

*M.A student of diplomacy and international organizations, discipline of human rights
Faculty of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs*

Abstract

This article deals with the adequacy of the rules of maritime law in military wars at seas as well as the legislation required to use unmanned marine vehicles and perform military operations at seas. Basically the general hypothesis is related to the laws developed concerning the challenges of new technologies in marine areas. On the other hand, this paper has also focused on the use of unmanned submarines. Investigating the above-mentioned cases, the paper focuses on two basic cases, which are: a) the position of unmanned submarines at sea and particularly their territorial areas and rules that have to be observed with regard to the Flag State, b) the balance and location of submarines at the time when illegal acts occur.

Keywords: rules of maritime law, military wars, Flag State
