



استفاده از پهپادها از منظر حقوق جنگ دریایی و اصول بنیادین حقوق بشردوستانه



دکتر بهزاد سیفی* - دکتر حسین شریفی طراز کوهی**

This is an open access article under the CC BY license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

توسعه فن آوری‌های دریایی، جنگ‌های دریایی مدرن را ترکیبی نموده است. امروزه، جنگ دریایی به معنی استفاده از تاکتیک‌ها و اجرای عملیات نظامی بر روی، زیر، و یا برفراز دریا می‌باشد. نمونه‌ای از ابزارهای تاکتیکی، استفاده از پهپادها در عملیات‌های دریایی می‌باشد. بدون تردید به-کارگیری آنها در محاصره دریایی، مسائل مختلفی را در ارتباط با حقوق جنگ دریایی مطرح می‌کند. عدم وجود معاهده‌ای خاص در خصوص به‌کارگیری آنها در عرصه دریا منجر به ایجاد خلاء حقوقی و ابهام شده است. لذا در این مختصر در پی پاسخ به این سوال هستیم، آیا می‌توان پهپادها را در چارچوب قواعد حاکم بر حقوق جنگ دریایی و اصول بنیادین حقوق بشردوستانه به‌کار گرفت؟ از این‌رو هدف از این مقاله تحلیل قابلیت اعمال قواعد موجود بر پهپادها در جنگ دریایی می‌باشد. روش تحقیق، توصیفی تحلیلی، و شیوه جمع‌آوری اطلاعات، کتابخانه‌ای اسنادی می‌باشد. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است حقوق بین‌الملل معاهده‌ای و عرفی، به‌ویژه قواعد حقوق بشردوستانه نسبت به وضعیت حقوقی پهپادها بی‌تفاوت نمی‌باشند، و علیرغم اینکه دستورالعمل جنگ هوایی و موشکی و به‌خصوص دستورالعمل سان‌رمو اسنادی الزام‌آور نمی‌باشند، حقوق جنگ دریایی را با لحاظ نمودن قواعد حقوق بشردوستانه، اصلاح و بازنگری کرده، و قابلیت اعمال بر پهپادها را دارند.

کلیدواژگان

پهپاد، جنگ دریایی، سان‌رمو، حقوق بشردوستانه.

* نویسنده مسئول، استادیار حقوق بین‌الملل عمومی دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران. ایمیل:

seifyb@yahoo.com

** استاد بازنشسته حقوق بین‌الملل عمومی دانشگاه جامع امام حسین (ع)، تهران، ایران.

مقدمه

توسعه فن‌آوری‌های دریایی، انجام عملیات‌های ترکیبی و بهره‌گیری از یگان‌های پروازی و تجهیزات پروازی از قبیل انواع بالگرد، ناو هواپیمابر و به‌کارگیری پهپادها در عملیات‌های دریایی منجر به تغییر در نحوه جنگ‌های دریایی مدرن شده است. بنابراین تدوین، مجموعه قوانینی خاص و منحصر به جنگ دریایی کافی و وافعی نمی‌باشد. چنانچه قواعد حاکم بر حریم هوایی اقیانوس‌ها، علاوه بر حقوق هوانوردی بین‌المللی، به‌عنوان بخشی از حقوق بین‌الملل دریاها انعکاس یافته، و بر جنگ دریایی نیز تاثیر گذاشته است. جنگ دوم عراق در سال ۲۰۰۳ نمونه‌ای از استقرار و به‌کارگیری همزمان نیروهای دریایی، هوایی و زمینی می‌باشد. امروزه نیز، به‌کارگیری سیستم‌های بدون سرنشین هوایی جنگی در عرصه دریا، مسائل مختلفی را در ارتباط با حقوق بین‌المللی هوایی، دریاها و جنگ دریایی مطرح کرده است. درخصوص به‌کارگیری پهپادها در عرصه دریا معاهده خاصی وجود ندارد و خلاء حقوقی وجود دارد. دستورالعمل سانرمو تاحدودی تلاش کرده است به‌کارگیری هواپیماها را در جنگ دریایی مدنظر قرار دهد. بااین‌وجود در حالی که دستورالعمل سانرمو مباحث زیادی از کنش و واکنش جنگ هوایی و دریایی را مورد خطاب قرار داده است اما هنوز در مورد قابلیت اعمال بر پهپادها ابهام دارد. که نیاز به تفسیر و تحلیل دارد. از این‌رو در این مقاله در پی پاسخ به این سوال هستیم، آیا می‌توان پهپادها را در چارچوب قواعد حاکم بر حقوق جنگ دریایی و اصول بنیادین حقوق بشردوستانه به‌کار گرفت؟ بنابراین، سعی بر آن است تا ضمن پاسخ به سؤال مذکور، اثبات نماییم که حقوق جنگ دریایی توسط دستورالعمل سانرمو با لحاظ نمودن حقوق بشردوستانه مورد اصلاح و بازنگری قرار گرفته، و قابلیت اعمال بر پهپادها را دارد. روش تحقیق، توصیفی تحلیلی، و شیوه جمع‌آوری اطلاعات، کتابخانه‌ای اسنادی می‌باشد.

۱- پیشینه

در خصوص قواعد حاکم بر به‌کارگیری پهپادها و حقوق جنگ دریایی به‌طور جداگانه مقالات متعددی نگاشته شده است. اما مقاله‌ای که این دو موضوع را در یک قالب مورد بحث و بررسی قرار دهد انجام نشده است.

سیدعلی حسینی‌آزاد و همکاران در مقاله «ژنو تا سانرمو: تحولات حقوق بین‌الملل بشردوستانه در مخاصمات مسلحانه دریایی»، در سال ۱۳۹۹، تحولات حقوق بشردوستانه در جنگ دریایی را مورد بررسی قرار داده و بخشی از قواعد سانرمو در مورد هواپیماها را مختصراً بیان کرده‌اند. لکن به‌کارگیری پهپادها از منظر حقوق جنگ دریایی را مورد بررسی قرار نداده‌اند. بهزاد سیفی و همکاران نیز در مقاله «بررسی روش‌ها و فن‌آوری‌های جنگ دریایی از منظر

^۱ از این به بعد پهپاد.

حقوق بین‌الملل بشردوستانه»، در سال ۱۳۹۹، به بررسی روش‌ها و ابزارهای سنتی جنگ دریایی از منظر حقوق بشردوستانه پرداخته‌اند، ولی پهپادها را مورد بررسی قرار نداده‌اند.

«جیمز کراسکا»، نیز در مقاله «حقوق سیستم‌های دریایی بدون‌سرنشین در جنگ و صلح»، در سال ۲۰۱۰، ضمن نوآوری به بررسی وسایل بدون‌سرنشین دریایی پرداخته، اما پهپادها را به طور خاص مورد توجه قرار نداده است.

از این رو با توجه به پیشینه پژوهش، نوآوری این تحقیق از این حیث است که ضمن بررسی قواعد حاکم بر به‌کارگیری پهپادها از منظر حقوق بشردوستانه به بررسی دستورالعمل‌های حوزه حقوق مخاصمه مسلحانه خصوصا سان‌رمو در خصوص به‌کارگیری هواپیماها و پهپادها از منظر حقوق جنگ دریایی می‌پردازد.

۲- وضعیت حقوقی پهپادها در مخاصمه مسلحانه

به‌کارگیری پهپادها در مخاصمات مسلحانه، افکار را به سمت جنگ هوایی، سوق می‌دهد. بیشتر قواعد جنگ هوایی دارای ماهیت عرفی می‌باشند. بنابراین در صورت تلقی پهپادها به‌عنوان هواپیمای نظامی، قواعد مربوط به جنگ هوایی در مورد آنها قابل اجرا است. علاوه‌براین، برخی قواعد قابل اجرا در مورد پهپادها را می‌توان در کنوانسیون ۱۹۲۳ لاهه مربوط به کنترل تلگراف بدون سیم در زمان جنگ و جنگ‌های هوایی یافت. اگرچه «کنوانسیون هرگز از لحاظ حقوقی لازم‌الاجرا نشد، اما از اهمیت لازم به‌عنوان تلاشی معتبر برای شفاف‌سازی، تدوین و قاعده‌مند نمودن مقررات حاکم بر استفاده از هواپیما در جنگ برخوردار است و تاحد زیادی، مقررات آن با قواعد عرفی و اصول کلی مخاصمه مسلحانه مطابقت دارد» (Verschuren, 2012 – 20۱۳: ۶۵).

در اثر تحولات فناوری‌های دریایی، امروزه مخاصمات مسلحانه دریایی به معنی «استفاده از تاکتیک‌ها و اجرای عملیات نظامی بر روی، زیر، و یا برفراز دریا می‌باشد» (سیفی و شریفی طراز کوهی، ۱۳۹۹: ۷۱)؛ (Seify, Sharifitrazquhi, 2020: 71). نمونه‌ای از این ابزارهای تاکتیکی استفاده پهپادها در عملیات‌های نظامی در دریا می‌باشد. «استفاده از هواپیماها در جنگ‌های دریایی اجتناب‌ناپذیر است و بررسی جنگ دریایی بدون توجه به هواناوها به بررسی غیرواقعی منجر خواهد شد» (حسین‌زاده و دیگران، ۱۳۹۹: ۱۴۱۷)؛ (Hosainiazad et.al. 2021: 1417). البته به‌کارگیری پهپادها چالش‌های بیشتری برای حقوق جنگ دریایی به‌همراه دارد.

دستورالعمل جنگ هوایی و موشکی^۲ «هواپیما» را به معنای هرگونه وسیله‌ای که اقدام به واکنش‌های هوایی اعم از وسایل بال ثابت و یا دوار، تعریف کرده است. دستورالعمل سان‌رمو در

^۱. James Kraska

^۲. از این به بعد دستورالعمل هاروارد.

^۳. HPCR Manual, Section A, Rule 1, Para (d)

پارگراف ۱۳، هواپیماهای نظامی را هواپیمایی تعریف کرده است، به نیروهای مسلح یک دولت تعلق داشته و علامت بیرونی آنها، ملیت‌شان را نشان دهد. فرماندهی آن بر عهده یک عضو از نیروهای مسلح باشد و خدمه بایستی تابع نظم نظامی باشند. دستورالعمل «هاروارد» از این تعریف تبعیت کرده است^۱ و پهپادهایی را که تحت کنترل خدمه نظامی و یا از پیش توسط خدمه نظامی نیروهای مسلح برنامه‌ریزی شده باشند را شامل می‌شود. لیکن مسئله‌ای که مطرح می‌شود این است که آیا پهپادها می‌توانند از وضعیت هواپیماهای نظامی برخوردار باشند و یا به‌عنوان هواپیمای نظامی تلقی شوند. اساساً دستورالعمل «هاروارد»؛ «پهپادها را به‌معنای هواپیماهای نظامی بدون سرنشین از هر سائزی می‌داند که قابلیت حمل سلاح و راه‌اندازی آن‌را دارند، یا بتواند آن‌را به‌طور مستقیم علیه یک هدف استفاده کند» تعریف کرده است.^۲ از نظر نگارنده پهپادهای متعلق به نیروهای نظامی، اعم از مسلح یا غیرمسلح، هواپیمای نظامی تلقی شده و صرف تعلق آنها به نیروهای مسلح، برای نظامی بودن آنها کفایت می‌نماید و هرگونه اقدام از سوی آنها مسئولیت دولت به‌کارگیرنده را در پی خواهد داشت. از این‌رو، وضعیت حقوقی مناسب، تلقی آنها به‌عنوان هواپیمای نظامی، و اعمال حقوق مخاصمات مسلحانه بر آنها می‌باشد. بنابراین، هواپیماهای دولتی^۳ و نظامی از هر لحاظی تحت نظارت حقوق بین‌المللی هستند. براساس تعریف هواپیما، دلیلی برای رد پهپاد فقط به‌خاطر نداشتن سرنشین، وجود ندارد.

البته احتمالاً، پهپادها به‌عنوان هواپیمای دولتی توسط ارگانی غیر از نیروهای مسلح به‌کار گرفته شوند (یک سازمان اطلاعاتی غیرنظامی)، اما به‌طورالفعل به‌عنوان هواپیمای نظامی تلقی نمی‌شود. میرهن است که حقوق مخاصمه مسلحانه صرفاً بر هواپیمای نظامی که در مخاصمه مسلحانه مورد استفاده قرار می‌گیرند، اعمال می‌شود (Henderson, Cavanagh, 2014: 197). علاوه بر این، الزام به هک نمودن نشانه‌گذاری ملی قابل مشاهده بر روی بدنه خارجی پهپادهای جنگی، الزامی حقوقی است که طبق حقوق بین‌الملل معاهده‌ای و عرفی به‌رسمیت شناخته شده است. اعمال این قاعده بر پهپادهای کوچک، مسلماً هنوز هم در حال تحول است. اما در حال حاضر نمی‌توان به‌صراحت اعلام کرد که یک پهپاد جنگی مخفی که به شکل یک حیوان در حال پرواز است، ملزم به تحمیل نشانه‌گذاری خارجی خواهد بود. با این حال، به‌نظر می‌رسد که انجام این قاعده، به هر صورتی که ممکن باشد، بر پهپادها اعمال می‌شود (Henderson, Dulk, 2015: 479). دیدگاهی که توسط دستورالعمل هاروارد، تایید شده است.

با این حال در وحله اول، به‌نظر می‌رسد که ضرورت نصب علامت خارجی، صرف‌نظر از اندازه

^۱. HPCR Manual, Section A, Rule 1, Para (x).

^۲. HPCR Manual, Section A, Rule 1, Para (cc), (dd), (ee).

^۳. هواپیمای دولتی شامل؛ هواپیمای مورد استفاده در ارتش، عرف و خدمات پلیسی می‌باشد.

پهپاد بر آنها اعمال می‌شود. چراکه، نشانه‌گذاری در خدمت یک هدف مفید است (Henderson, Dulk, 2015: 476). به‌طور کلی، به‌منظور اجتناب از سردرگمی در مورد ویژگی یک وسیله بدون سرنشین، ایجاد یک سیستم ثبت قابل توصیه است. نشانه‌گذاری بر روی هواپیما، یک شاخص مهم برای تعیین وضعیت هواپیما و تابعیت دولت مربوطه می‌باشد. علاوه‌براین، الزامی برای علامت‌گذاری برای هواپیماهای غیردولتی وجود ندارد. اما، می‌توان آن را نشانه‌گذاری کرد که نشان‌دهنده ارتباط آن با یک سازمان است، به‌عنوان مثال ملل متحد. این سیستم علامت‌گذاری باید به تمام پهپادها توسعه داده شود، به‌خصوص زمانی که آنها حاوی نیروی کشنده هستند. این امر می‌تواند شفافیت استفاده از آنها را افزایش دهد (Verschuren, 2012-2013: 34).

اما مسئله‌ای که اینجا قابل طرح است مربوط به پهپادهای بسیار کوچک است که قابلیت علامت‌گذاری را ندارند و حتی اگر علامت‌گذاری شوند نیز قابل رویت نیست. بااین‌وجود، برخی از نویسندگان اظهار داشته‌اند که ممکن است رویه دولت‌ها به‌سمت تحول در هنگام‌های حقوق بین‌المللی عرفی مبتنی بر اینکه پهپادهای کوچک غیرمسلح نیاز به علامت‌گذاری ندارد، پیش برود (Henderson, Dulk, 2015: 477). که به‌نظر می‌رسد خیلی زود است که چنین موردی بر پهپادهای کوچک اعمال شود.

معیار سوم تاکید می‌دارد، فرمانده باید عضو نیروهای مسلح باشد و تأکید شده است که بهره‌برداری از هواپیما به‌طورمستقیم به فرمان فرد بستگی داشته و به‌عامل کنترل پرواز گره خورده است (Henderson, Cavanagh, 2014: 198). در حال حاضر فرمانده نظامی و اپراتور پهپادها را از راه دور هدایت می‌کند. بااین‌وجود به‌نظر می‌رسد، باید تأکید بر روی توانایی اعمال کنترل بر هواپیما باشد و نه فاصله‌ای که اپراتور آن‌را از راه دور کنترل می‌کند. در نهایت، در عملیات‌های پهپادی معاصر موضوع وضعیت خدمه برجسته می‌باشد. برای نمونه، امروزه غیرمعمول نیست که پیمانکاران غیرنظامی مسئول هدایت (برخاست و فرود) یک پهپاد هستند، در حالی که اعضای ارتش مسئول مأموریت می‌باشند. البته، طبق حقوق بین‌الملل عرفی خدمه باید عضو منظم و تحت نظم و انضباط نیروهای مسلح باشند، طبق ماده ۴ (الف) کنوانسیون سوم ژنو، کسانی که همراه نیروهای مسلح هستند بی‌آنکه مستقیماً جزو آن نیروها باشند از قبیل اعضای غیرنظامی کارکنان هواپیماهای جنگی مشروط به این‌که از طرف نیروهای مسلحی که همراهی می‌کنند مجاز باشند برای این منظور نیروهای مسلح مزبور مکلفند کارت هویتی به این قبیل اشخاص تسلیم نمایند، در صورت دستگیری توسط دشمن به‌عنوان اسیر محسوب می‌شوند. اما در زمینه پهپاد، خدمه به کسانی اشاره دارد که از راه دور آن‌را هدایت می‌کنند و یا عامل پرواز برنامه‌نویس وسایل هوایی بدون سرنشین مستقل هستند، قواعد کمی در مورد پذیرش این غیرنظامیان به‌عنوان همراهان نیروهای مسلح وجود دارد. البته در صورت یکسان دانستن آنها با هواپیماهای نظامی دارای سرنشین، می‌توان به استناد ماده ۴

کنونسیون سوم ژنو آنها را همراهان غیرنظامی هواپیماهای جنگی دانست. بنابراین، می‌توان استدلال کرد که خدمه در طول فاز ماموریت پرواز اشاره به خدمه پرواز آنها دارد. در حقیقت ماهیت یک پهپاد اجازه می‌دهد تا تمایزی بین افراد مسئول برای برخاست و فرود و دیگر افراد مسئول فاز ماموریت ایجاد شود. برخلاف هواپیمای سرنشین‌دار، کسی که مسئولیت برخاست را برعهده دارد می‌تواند از لحاظ فیزیکی و عملکردی از فاز ماموریت جدا باشد. همان‌طور که برای خدمه نظامی مهم است که خود را متمایز از جمعیت غیرنظامی به وضعیت رزمنده نشان دهند. اساسا اگرچه بهتر است که وضعیت فرد در یک هواپیمای نظامی به درستی مشخص باشد، اما صرفا وضعیت هواپیما نظامی تمایز کافی را فراهم می‌کند. بنابراین، هیچ نیاز اضافی برای پوشیدن لباس نظامی وجود ندارد. البته، پوشیدن لباس در زمان حضور خدمه در خاک دشمن (فرود اجباری و یا ...) مفید است. این امر در مورد فرمانده و خدمه یک پهپاد که از هواپیما جدا شده‌اند، متفاوت است. فرمانده و خدمه یک پهپاد به‌عنوان اعضای نیروهای مسلح ملزم به پوشیدن لباس به‌گونه‌ای هستند که آنها را از جمعیت غیرنظامی تفکیک نماید. اساسا الزام برای پوشیدن لباس خدمه پرواز و نصب مدال‌ها و نشان‌های نظامی در مورد جنگ زمینی و تا حدودی جنگ‌های دریایی وجود دارد، اما هیچ دلیلی در هر دو حقوق معاهده‌ای و یا حقوق بین‌الملل عرفی برای وارد کردن چنین محدودیتی به جنگ‌های هوایی وجود ندارد (Henderson, Cavanagh, 2014: 199).

علاوه بر این، معاهده یا قاعده عرفی که به‌طور خاص پهپادها را ممنوع یا محدود کند، وجود ندارد. با این حال برخی بر این باورند که می‌توان «با استفاده از اصول بنیادین حقوق بشردوستانه، کاربرد پهپادها، در درگیری‌های مسلحانه ناقض آن اصول است، به ممنوعیت کاربرد آنها پی برد» (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۴: ۲۵۲)؛ (Ziaiebigdeli, 2015: 252). اما به نظر می‌رسد پذیرش این نظر با توجه به واقعیت‌های جامعه بین‌المللی و وضعیت به‌کارگیری آنها در قلمروهای مختلف جغرافیایی مثل دریا یا مناطق بیابانی و همچنین مناطق نظامی، دشوار باشد. نگارنده بیشتر بر محدودیت این وسایل در عرصه مخاصمات دریایی تاکید دارد تا ممنوعیت. از سوی دیگر به نظر می‌رسد که اصول اصلی حقوق مخاصمات مسلحانه که دارای ماهیت عرفی می‌باشند، قابلیت ایجاد چنین محدودیتی را بر این وسایل دارند و می‌تواند به‌کارگیری پهپادها را به‌عنوان ابزار و روش‌های جنگی قاعده‌مند نمایند.

۳- تاریخچه

شاید نخستین تجزیه و تحلیل حقوق بین‌المللی از پهپادها در دوران جنگ سرد با ورود موشک‌های کروز به موجودی انبارهای شرق و غرب، رخ داده باشد (Kraska, 2010: 61). لکن اخیرا به‌کارگیری پهپادها در مخاصمات مسلحانه بسیار افزایش یافته است، آنها قادر به پرواز خودکار هستند، لیکن هنوز تحت نظارت و کنترل مستقیم انسان از راه دور، به‌کار گرفته می‌شوند

جنگ‌های معاصر شده است. (Asaro, 2012: 690-691)، به گونه‌ای که به کارگیری پهپادها موجب تغییر و تحول عمده‌ای در

در عرصه دریا اولین استقرار در سال ۲۰۱۲ انجام شد، پهپاد «نورث روپ گرومن» تست پرواز در دریا را آغاز کرد (Kraska, 2010: 61). امروزه اکثر ناوهای رزمی بزرگ جهت دیدبانی در دریا و تشخیص و تعیین اهداف و موشک‌های ضددریایی دشمن به هلیکوپترهای خود متکی هستند، در حالی که پهپادها می‌توانند این نقش را برای ناوهای چون فریگت، ناوچه‌های جنگی، و شناورهای تهاجمی بدون نیاز به هلیکوپتر بر روی عرشه انجام دهند (آمایی، ۱۳۸۷: ۱۵۲)؛ (Armaei, 2009: 152). از این رو اکثر ناوهای نظامی و ناو جدید بندر مکران ج.ا.ا. پهپادها را در عرصه دریا به کار می‌گیرند.

۴- حقوق جنگ دریایی و وسایل بدون سرنشین هوایی

پهپادها به عنوان هواپیماهای نظامی پذیرفته شده، و رویه عملی بسیاری از کشورها این امر را پذیرفته و مورد تأکید قرار داده است. از این رو، «به کارگیری آنها در جنگ دریایی باید متناسب با موازین حقوق بشری، حقوق بشردوستانه بین‌المللی و رعایت قواعد حقوق جنگ دریایی باشد. برای نمونه «لرد بینگهام» در مورد اعتراض به به کارگیری پهپادها در جنگ‌های مدرن، با استناد به قاعده «لوتوس» اظهار داشت، با توجه به قضیه لوتوس در دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری^۱، دولت‌ها ممکن است از هر ابزار و روش جنگی استفاده کنند، تا زمانی که ممنوعیت صریحی در زمینه درگیری‌های مسلحانه را نقض نکنند، این ممنوعیت شامل حقوق بشردوستانه و به خصوص ممنوعیت خاص و یا محدودیت در استفاده از سلاح‌های خاصی توسط معاهدات چندجانبه است. بنابراین در صورت عدم وجود معاهده، دولت‌ها از پهپادها در چارچوب قواعد حقوق بشردوستانه استفاده می‌کنند» (Wuschka, 2011: 894).

۴-۱- قواعد حاکم بر به کارگیری پهپادها

کنوانسیون ۱۹۲۳ لاهه، رژیم کنترل فن‌آوری موشکی، کنوانسیون شیکاگو، و دستورالعمل هاروارد اسنادی هستند که قابلیت اعمال بر پهپادها را دارند. که اولی حاوی قواعدی کلی، دومی محدودیت‌هایی را بر صادرات آنها تحمیل می‌کند و کنوانسیون شیکاگو (ماده ۸)، ضمن تعیین وضعیت آنها، هواپیماهای بدون خلبان را نیازمند به اخذ مجوز برای پرواز در قلمرو یک دولت می‌داند. دستورالعمل هاروارد نیز دارای قواعد مناسب و کلی می‌باشد. اما مهم‌ترین سند دستورالعمل سانرمو است که به نظر می‌رسد بر به کارگیری پهپادها در جنگ دریایی قابلیت اعمال دارد. البته

¹. Nors Roop Groman.

². Lord Bingham.

³. *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)*, PCIJ Series A, No. 10 (1927), para. 46.

کنوانسیون حقوق دریاها نیز دارای قواعدی در مورد نحوه پرواز هواپیماها در قلمروهای دریایی می‌باشد، حائز اهمیت می‌باشد.

۱-۴-۱- کنوانسیون ۱۹۲۳ لاهه

کنوانسیون کنترل تلگراف بی‌سیم در زمان جنگ و جنگ هوایی، در ماده ۱؛ اظهار می‌دارد، قواعد جنگ هوایی نسبت به تمام هواپیماها، اعم از سبک یا سنگین در هوا، یا آنهایی که قادر به شناوری در آب هستند بدون تفکیک اعمال می‌شوند. در حالی که این قواعد به‌طور مستقیم به پهپادها اشاره نمی‌کند، اما ماده (۱) نشان می‌دهد که قواعد مذکور طیف وسیع‌تری را در بر می‌گیرد (Henderson, Dulk, 2015: 476). علاوه بر این طبق ماده (۲۲) این کنوانسیون، بمباران هوایی که به منظور ارباب جمعیت غیر نظامی، از بین بردن اموال و آسیب‌رساندن یا مجروح نمودن غیر نظامیان باشد، ممنوع می‌باشد. کنوانسیون بمباران هوایی را تنها زمانی مشروع می‌داند که علیه اهداف نظامی به کار گرفته شود.^۱

۱-۴-۲- رژیم کنترل تکنولوژی موشکی

رژیم کنترل تکنولوژی موشکی^۲ در سال ۱۹۸۷ تاسیس شد. هدف آن کنترل صادرات و محدود کردن گسترش موشک‌ها، سیستم‌های موشکی، پهپادها و فن‌آوری‌های مرتبط می‌باشد، پهپادها را به‌عنوان ابزار مورد شناسایی و حامل تسلیحات، تحت پوشش قرار می‌دهد. این رژیم این فناوری‌ها را به دو دسته طبقه‌بندی می‌کند. طبقه اول وسایل بدون‌سرنشین هوایی، از جمله موشک‌های کروز با کلاهک حداقل ۵۰۰ کیلوگرم و برد حداکثر ۳۰۰ کیلومتر را تحت پوشش قرار می‌دهد. شرط گسترش آنها، تضمین دولتی و استفاده برای مقاصد دولتی می‌باشد. علاوه بر این، انتقال تنها با موافقت قبلی دولت پشتیبانی‌کننده مجاز است. طبقه دوم، تمام وسایل بدون‌سرنشین هوایی را که توسط دسته اول تحت پوشش قرار نمی‌گیرد، و قادر به برد حداکثر مساوی یا بیشتر از ۳۰۰ کیلومتر باشند را شامل می‌شود. این رژیم، غیررسمی، داوطلبانه، با تعداد محدودی عضو می‌باشد، صادرات انواع خاصی از پهپادها را محدود می‌کند. پهپادهای کوچک و ریز موضوع این رژیم نیستند (Verschuren, 2012-2013: 49).

۱-۴-۳- کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

وضعیت پهپادها در قلمروهای مختلف دریایی بسیار حائز اهمیت می‌باشد. در عمل نیز حضور آنها کنش و واکنش‌های مختلف دولت‌ها را در پی داشته است. اعمال اقتدار دولت‌ها بر مناطق دریایی از دیرباز مسئله‌ای سرنوشت‌ساز بوده است (صالحی، ۱۳۹۷: ۱۸۸)؛ (Salehi, 2018: 188). در حقوق بین‌الملل نظام پرواز و تردد هوایی بر دو اصل معتبر و پذیرفته شده استوار می‌باشد. نخست

^۱. The Hague (Dec. 1922–Feb. 1923), Part II art. 24, Paragraph 1 and 3.

^۲. MTCR

آنکه هر کشوری حاکمیت تام و مطلق بر فضای فوق قلمرو خاکی و دریای سرزمینی خود را داراست. دومین اصل آزادی پرواز بر فراز دریای آزاد در ماورای حاکمیت دولت‌های ساحلی می‌باشد. این آزادی در منطقه انحصاری اقتصادی نیز وجود دارد. البته در ماده ۱۲ کنوانسیون شیکاگو، حق وضع قواعد هوانوردی در دریای آزاد به سازمان ایکائو تفویض گردیده که رعایت و اجرای آن برای همه کشورهای عضو الزامی است (کاظمی، ۱۳۶۶: ۳)؛ (Kazemi, 1987: 3). در مورد دریای سرزمینی، چنانچه اقدام عملیاتی توسط هواپیما یا هر نوع هواگرد دیگری در فضای هوایی دریای سرزمینی انجام شود، محل عبور بی‌ضرر خواهد بود؛ هرچند هواپیما از حق عبور بی‌ضرر برخوردار نیست (رنجبریان، صیرفی، ۱۳۹۴: ۱۵۲)؛ (Ranjbarian, Sirafi, 2015: 152). در واقع ورود هواپیما چه از نوع نظامی و غیرنظامی و چه از نوع بدون سرنشین یا دارای سرنشین، نیازمند اجازه دولت ذی‌ربط است. مطابق کنوانسیون شیکاگو، هر دولت عضو بر فضای مافوق سرزمین خود شامل زمین و دریای سرزمینی دارای حاکمیت کامل و انحصاری است و پرواز بر فراز سرزمین دولت‌های عضو نیازمند اجازه قبلی است. در عین حال، این اجازه پرواز شامل هواپیماهای دولتی و به‌طریق اولی هواپیماهای نظامی نمی‌شود. براساس کنوانسیون مزبور، هیچ هواپیماهای دولتی حق پرواز بر فراز دولت عضو کنوانسیون را ندارد مگر با اجازه آن دولت که این اجازه از طریق موافقتنامه خاص یا طرق دیگری اعطا شده باشد (کرم‌زاده، ۱۳۹۹: ۲۰۹)؛ (Kramzade, Abedini, 2020: 209) در تنگه‌های بین‌المللی نیز طبق ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریایا هواپیماها حق پرواز بر فراز تنگه‌های بین‌المللی را خواهند داشت. البته بر اساس ماده ۳۹، دولت‌های غیرساحلی در هنگام عبور یا پرواز بر فراز تنگه باید قوانین و مقررات دولت ساحلی را رعایت نمایند.

۴-۱- کنوانسیون شیکاگو

تحلیل ابعاد قانونی پهپادها با کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو در مورد هواپیمایی کشوری آغاز می‌شود. کنوانسیون شیکاگو چارچوب اساسی از حقوق بین‌الملل در مورد فعالیت‌های هوایی دارای اشتراکات جهانی می‌باشد (Kraska, 2010: 61). به‌طور کلی، برخی معتقد به ممنوعیت به‌کارگیری پهپادها در زمان صلح و جنگ می‌باشند. «معتقدند که ممنوعیت عام مربوط به زمان صلح و جنگ را می‌توان از یک سو در کنوانسیون شیکاگو ملاحظه نمود و از سوی دیگر در قواعد آمره حقوق بین‌الملل عام، از جمله اصل عدم تجاوز، اصل عدم مداخله، اصل احترام به حاکمیت و تمامیت سرزمینی کشورها. در عهدنامه شیکاگو که حاکم بر زمان صلح و جنگ است، مقرر شده است؛ هیچ یک از کشورهای متعاهد نباید به‌هیچ‌هواپیمایی که قادر به پرواز بدون خلبان باشد، بی‌اجازه مخصوص و خلاف مفاد آن اجازه‌نامه، اجازه دهد تا بر فراز کشور متعاهد دیگر پرواز کند. به‌علاوه هر کشور متعاهد، تعهد می‌کند که پرواز چنین هواپیمایی بدون خلبانی را در نواحی که برای پرواز هواپیماهای کشوری آزاد است، تحت کنترل قرار دهد، به‌طوری‌که احتمال بروز خطری از این

بابت متوجه هواپیماهای کشوری نشود» (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۴: ۲۵۲)؛ (Ziaeibigdeli, 2015: 252). اما، کنوانسیون شیکاگو در ماده ۸، به‌عنوان اولین سند، مشروعیت به کارگیری پهپادها را پذیرفته است. «براساس این سند، پهپادها به‌عنوان هواپیماهای دولتی در نظر گرفته می‌شوند، بدون در نظر گرفتن این واقعیت که آنها تسلیحات حمل می‌کنند. این کنوانسیون محدودیت‌های خاصی بر استفاده از حریم هوایی اعمال می‌کند. با این حال، محدودیتی برای پهپادها ندارد» (Verschuren, 2013-2012: 49). ضمیمه ۲ کنوانسیون شیکاگو شامل قواعد ناوبری هوایی قابل اجرا برای هواپیماهای غیردولتی است، ماده ۳ هواپیماهای نظامی یا دولتی را از اعمال آن قواعد معاف کرده است. طبق آن هواپیمای دولتی ملزم نیستند که روش‌های پرواز ایکائو، مانند پرکردن برنامه‌های پرواز مطابق با مسیرها را توسط مقامات کنترل ترافیک هوایی ملی رعایت کنند. آمریکا از این رویه تبعیت کرده و پهپادها را به‌عنوان «هواپیمای نظامی» مطابق با مفهوم کنوانسیون شیکاگو مدنظر قرار داده است، و اعلام می‌دارد؛ پهپادها، از تمام حقوق و مزایای هم‌تایان سرنشین دار خود بهره می‌برد (Kraska, 2010: 62).

۵-۴-۱- دستورالعمل جنگ هوایی و موشکی

در سال ۲۰۰۹ برنامه سیاست‌های بشردوستانه و حقوق مخاصمات مسلحانه دانشگاه هاروارد کتابچه راهنمای حقوق بین‌الملل قابل اجرا در مورد جنگ هوایی و موشکی را منتشر کرد.^۱ این دستورالعمل، منعکس‌کننده معاهدات موجود و حقوق بین‌المللی عرفی قابل اعمال بر جنگ‌های هوایی است. همچنین تفسیر دستورالعمل مذکور، با تکرار هر قاعده، به شفاف‌سازی تفسیر برجسته حقوقی پرداخته است. به‌نظر می‌رسد دستورالعمل مذکور بسیاری از قواعد مربوط به هواپیماها را از دستورالعمل سان‌رمو اقتباس نموده است.

دستورالعمل هاروارد، «حریم هوایی را به دو دسته حریم هوایی ملی (قلمرو هوایی بالای سرزمین، آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی) و حریم هوایی بین‌المللی (شامل مناطق مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی، دریاها و آزاد) تقسیم کرده است. بنابراین، تهیه‌کنندگان در نظر داشته‌اند که این دستورالعمل را بر به کارگیری هواپیماها بر فراز تمامی قلمروهای دریایی اعمال کنند.^۲ نوآوری این دستورالعمل در این است، علاوه بر تعریف هوپیما و انواع هواپیماها، انواع پهپادها را نیز تعریف کرده است.^۳ پس آنها تابع قواعد یکسان هستند.

براساس پاراگراف‌های ۲۶ و ۲۷ دستورالعمل، هواپیماهای نظامی به‌عنوان اهداف نظامی تلقی شده‌اند، و سایر فعالیت‌هایی که هواپیماهای دشمن را تبدیل به یک هدف نظامی می‌نماید معین

^۱. Humanitarian Policy and Conflict Research 2009 ('AMW Manual').

^۲. Humanitarian Policy and Conflict Research 2009: iii

^۳. HPCR Manual, Section A, Rule 1, Para (A).

^۴. HPCR Manual, Section C: Definitions, Rule 1, Para (d-ee).

شده است. در خصوص حمایت از هواپیماها و اهداف غیرنظامی در پاراگراف ۴۷، هواپیمای غیرنظامی، دشمن یا بی طرف، را اهداف غیرنظامی قلمداد نموده و اعلام کرده است که آنها در برابر حمله تحت حمایت هستند، براساس پاراگراف ۶۳ نیز تحت شرایطی از جمله؛ درگیر شدن در اقدامات خصمانه در حمایت از دشمن، هواپیماهای غیرنظامی می توانند به اهداف نظامی تبدیل شوند. دستورالعمل، انواع سلاح‌ها را ملزم به پیروی از اصول بنیادین تفکیک و منع درد و رنج بیهوده نموده است.^۱ یکی از نوآوری‌ها، حمایت خاص از محیط زیست است، در پاراگراف ۸۸، تخریب شدید محیط زیست طبیعی در حملات نظامی را ممنوع اعلام کرده است و در پاراگراف ۸۹ اشعار می‌دارد که در عملیات هوایی یا موشکی، به‌هنگام برنامه‌ریزی و اجرای عملیات‌ها، می‌بایستی رعایت مقتضی محیط زیست طبیعی نیز مدنظر قرار داده شود. دستورالعمل سانرمو نیز بر این مورد تأکید کرده است.

دستورالعمل ایجاد منطقه پرواز ممنوعه را مدنظر قرار داده و در پاراگراف ۱۰۵، ضمن متعهد نمودن طرفین متخاصم به اعمال قواعد بین‌المللی، ایجاد مناطق نامحدود برای حملات هوایی و موشکی را ممنوع کرده است. در پاراگراف ۱۰۶، شرایط ایجاد منطقه ممنوعه را معین و طرفین را ملزم می‌کند که حقوق دولت بی طرف در مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره، به‌خصوص در محدوده جزایر مصنوعی، تاسیسات، سازه‌ها و مناطق امنیتی را رعایت کنند.

در خصوص محاصره هوایی، به‌کارگیری هواپیماها از جمله پهپادها را برای محاصره هوایی مدنظر قرار داده است و قواعد حاکم بر محاصره هوایی را بازگو نموده است.^۲ راهنمای سانرمو «در خصوص محاصره دریایی، ضمن تأکید بر حقوق بین‌الملل عرفی، دارای نوآوری بوده و اجرای آنرا از طریق روش‌ها و وسایل ترکیبی اجازه داده است. البته، دستورالعمل سانرمو در مورد محاصره، هیچ اشاره‌ای به هواپیماها نداشته است. اما تفسیر دستورالعمل، در پاراگراف‌ها ۹۶۵ و ۹۷۶ نتیجه‌گیری می‌کند که محاصره ممکن است توسط هواپیماهای نظامی نیز اعمال شود» (سیفی و مجدفر، ۱۳۹۸: ۲۰۹)؛ (Seify & Majdfar, 2019: 52). که این امر مورد تأکید دستورالعمل‌ها را وارد می‌باشد. بر اساس پاراگراف ۱۷۰، بند (الف) نیز هر حمله یا حمل و نقل از طریق هواپیمای متخاصم نظامی (پهپاد) یا موشکی به داخل یا از طریق حریم هوایی دولت بی طرف ممنوع می‌باشد. اما حق عبور ترانزیت از طریق تنگه‌های مورد استفاده برای ناوبری بین‌المللی و یا خطوط دریایی مجمع‌الجزایری را بدون تبعیض مدنظر قرار داده است.^۳

۶-۴-۱- دستورالعمل سانرمو

دستورالعمل سانرمو بازنگری معاصر همراه با برخی از توسعه‌های تدریجی از حقوق قابل اعمال

^۱. HPCR Manual, Section C, Rule 5, Para (A-B).

^۲. HPCR Manual, Section V, Rule 147-159.

^۳. HPCR Manual, Section X, Rule 165-174.

بر جنگ دریایی است. راهنمای سانرمو، دامنه اصطلاح حقوق جنگ دریایی و مقررات آن را علاوه بر عملیات کشتی به کشتی، کشتی به هوا و هوا به کشتی، از جمله استفاده از موشک‌ها، هواپیماها، اشیاء و افراد در دریا، زمین و هوا گسترش داد. بنابراین، سانرمو، از محدودیت‌های مندرج در معاهدات ۱۹۰۷ لاهه، سایر معاهدات قبل از جنگ جهانی دوم و دیگر معاهدات مرتبط با حقوق جنگ دریایی پیروی نکرده است. مفاد دستورالعمل سانرمو ضمن تایید توسط کمیته بین‌المللی صلیب سرخ، در راهنماهای نظامی ۲۵ کشور، به‌ویژه بسیاری از قدرت‌های دریایی، پذیرفته و مورد استناد واقع شده است. علاوه بر این، امروزه دستورالعمل سانرمو از قالب تأثیرگذاری بر دستورالعمل‌های نظامی بیرون آمده و پا به عرصه عمل در جامعه بین‌المللی نهاده و توسط دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی به‌عنوان یک سند مورد استناد واقع می‌شود. در محاصره دریایی غزه یکی از مبانی حقوقی محاصره دریایی مقام‌های رژیم صهیونیستی در کنار اعلامیه لندن ۱۹۰۹ و حقوق بین‌الملل عرفی، دستورالعمل سانرمو بود و به‌کرار مورد استناد واقع شد. علاوه بر در چندین مرحله نیز از سوی هیئت حقیقت‌یاب شورای حقوق بشر در قضیه محاصره غزه مورد استناد و تفسیر واقع شد (سیفی، ۱۴۰۰: ۱۴۰-۱۳۸)؛ (Seify, 2021: 138-140).

در حالی که دستورالعمل سانرمو به بسیاری از مسائل ناشی از تعامل جنگی دریایی و هوایی مربوط می‌شود، اما مقررات آن بعضی اوقات به دلیل تفکیک جنگ دریایی از جنگ هوایی، دارای ابهام است. پاراگراف ۴۵ کشتی‌های سطحی، زیردریایی‌ها و هواپیما را با اصول و قواعد یکسان محدود نموده است، راهنمای سانرمو فرض را بر این نهاده است که در مورد روش‌ها و ابزار جنگ دریایی نیازی به تمایز بین وسیله یا سیستم عاملی که مورد استفاده قرار می‌گیرد، وجود ندارد. از آنجایی که اصول اساسی حقوق مخاصمه مسلحانه بر تمام روش‌ها و ابزار جنگی اعمال می‌شود، این رویکرد به نظر منطقی و قانع‌کننده است. کارشناسان ایفای نقش هواپیما را به‌عنوان بخش مهمی در عملیات دریایی به رسمیت شناخته‌اند. بنابراین مقررات مشابهی، با تغییرات لازم وجود دارد، اشخاص مورد حمایت و معاف از حمله را معین می‌کند. بنابراین اقدامات احتیاطی مخصوصی در رابطه با ترافیک هوایی داخلی برای جلوگیری از ایجاد حمله به هواپیماهای غیرنظامی وجود دارد. از این رو، کارشناسان با اشاره به قواعد بین‌المللی ایکائو، در کتابچه سانرمو تلاش عملی را برای پیوند نیازهای نظامی، حقوق بشردوستانه بین‌المللی و قواعد هواپیمایی کشوری به عمل آورده‌اند (Dosalld-Beck, 1995: 309). بنابراین پذیرش اعمال این قواعد بر پهپادها به‌عنوان هواپیمای نظامی را سهل‌تر می‌نماید.

دستورالعمل سانرمو به کارگیری هواپیماهای نظامی را بر فراز آب‌های تحت حاکمیت طرفین

متخاصم، منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد را مورد پذیرش قرار داده است.^۱ لیکن هرگونه عملیات خصمانه توسط هواپیماهای نیروهای متخاصم درون و برفراز آب‌های بی‌طرف، از جمله آب‌های بی‌طرف تنگه‌های بین‌المللی و آب‌هایی که حق عبور از راه‌های دریایی در مجمع‌الجزایر در آنها رعایت می‌شود، ممنوع است.^۲ هواپیماهای نظامی و کمکی نیروی متخاصم می‌توانند حق عبور از میان، زیر یا برفراز تنگه‌های بین‌المللی و آب‌های مجمع‌الجزایری را که توسط حقوق بین‌المللی عمومی مقرر شده است اجرا کنند. کشور بی‌طرف، به‌عنوان اقدام احتیاطی، باید به‌موقع کشور متخاصم را از اجرای این حق در معبرهای خود آگاه کند.^۳ علاوه‌براین کشتی‌ها، زیردریایی‌ها و هواپیماهای بی‌طرف و متخاصم، حق عبور ترانزیت و عبور از راه‌های دریایی مجمع‌الجزایر را از میان، زیر و برفراز تمام تنگه‌ها و آب‌های مجمع‌الجزایری که این حق در مورد آنها به‌طور کلی اجرا می‌شود، دارند.^۴

هواپیماهای، نیروی متخاصم به‌هنگام عبور ترانزیت، باید بدون تاخیر عبور کرده و از تهدید یا اعمال زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی کشور ساحلی مجاور تنگه یا مجمع‌الجزایر بی‌طرف، یا هر روش دیگری که با اهداف قید شده در منشور سازمان ملل هماهنگ نباشد و از هرگونه عملیات خصمانه یا سایر فعالیت‌هایی که برای عبور ضروری نیست، جلوگیری کنند. نیروهای متخاصم در مناطق مذکور مجاز به اعمال اقدامات دفاعی برای حفظ امنیت خود هستند از جمله فرستادن هواپیما، نظارت الکترونیکی و صوتی. نیروهای متخاصم به‌هنگام عبور ترانزیت یا عبور از راه‌های دریایی مجمع‌الجزایر، نباید اقدام به عملیات علیه نیروهای دشمن کنند و همچنین نباید از آب‌های بی‌طرف به‌عنوان مخفی‌گاه یا پایگاهی برای عملیات خود استفاده کنند.^۵

در حقوق جنگ دریایی، وصف و حدود دقیقی از هواپیماهای مصون از حمله را نمی‌توان در حقوق موجود تا زمان دستورالعمل سان‌رمو دید. تا اینکه، پاراگراف ۵۳ دستورالعمل سان‌رمو، سه دسته از هواپیماهای دشمن را از حمله مستثنی می‌کند: هواپیماهای پزشکی، هواپیماهایی که به‌موجب توافق میان طرفین دارای وضعیت ایمن شده‌اند و خطوط هوایی کشوری. علاوه‌براین سان‌رمو تلاش داشته است تا شرایط همه انواع هواپیماها را در جنگ معین نماید (حسین‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۴۱۶)؛ (Hosainiazad et.al., 2020: 1416). در پاراگراف ۵۴، شرایط استثنائی برای هواپیماهای پزشکی را مشخص و موارد استثنای هواپیماهای پزشکی از حمله، را برشمرده است. همچنین در پاراگراف ۵۵، شرایط استثنائی را که هواپیما بی‌خطر تلقی می‌شود را مورد تأکید قرار

¹ San Remo Manual, 1994: para. 34-37.

² San Remo Manual, 1994: para. 14-15.

³ San Remo Manual, 1994: para. 23-26.

⁴ San Remo Manual, 1994: para. 28.

⁵ San Remo Manual, 1994: para. 30.

داده است. دستورالعمل سان‌رمو در پاراگراف ۵۶، شرایط استثنائی برای هواپیماهای خطوط هوایی غیرنظامی را معین می‌نماید.

براساس دستورالعمل سان‌رمو، چنانچه هریک از این سه دسته هواپیماها وارد عملیاتی شوند که با وضعیت آنها ناسازگار است، از شمول استثنا خارج می‌شوند. بنابراین مجوز حمله به آنها داده می‌شود؛ چنانچه: الف) انحراف برای فرود، بازرسی و تفتیش و توقیف احتمالی ممکن نباشد؛ ب) هیچ راه دیگری برای اعمال کنترل نظامی بر آن نباشد؛ ج) وضعیت عدم انطباق به‌حدی شدید باشد که هواپیما را به هدفی نظامی تبدیل کند یا منطقی‌توان چنین فرض کرد؛ و د) تلفات و خسارات جانبی با مزایای نظامی حاصله یا مورد انتظار نامتناسب نباشد.^۱ دستورالعمل سان‌رمو در پاراگراف ۶۳ در خصوص دیگر هواپیماهای غیرنظامی دشمن بیان می‌دارد که این هواپیماها تنها در حالتی می‌توانند مورد حمله واقع شوند که هدف نظامی باشند و برای این امر فهرستی از فعالیت‌هایی که این هواپیماها را به هدف نظامی تبدیل می‌کند، ارائه می‌کند (حسین‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۴۱۷)؛ (Hosainiazad et al., 2020: 1417). این موارد در دستورالعمل هاروارد نیز درج شده است.^۲

قواعد راجع به حملات احتمالی به هواپیماهای غیرنظامی دول بی‌طرف بسیار محدودتر است. هرچند عبارت «مشارکت مؤثر در حمله نظامی دشمن داشته باشد» در فهرست گنجانده شده است، اما تنها مثالی که ارائه شده موضوع حمل ادوات نظامی است، ولی در ادامه شرایطی محدودتر و دقیق‌تری بیان کرده است. البته دستورالعمل سان‌رمو هرگونه حمله به این هواپیماها را مشروط به رعایت قواعد بنیادین بشردوستانه در پاراگراف‌های ۴۶-۳۸ می‌داند (حسین‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۴۱۷)؛ (Hosainiazad et al., 2020: 1417).

روشن‌ترین اشاره به قواعد هوانوردی غیرنظامی در بخشی از دستورالعمل سان‌رمو تحت عنوان «احتیاط نسبت به هواپیمای غیرنظامی» دیده می‌شود. بنابراین، هرچند قواعد عام در خصوص اقدامات احتیاطی در حمله در دستورالعمل سان‌رمو موجود است، اما قواعد خاص در خصوص اقدامات احتیاطی در مورد هواپیماهای غیرنظامی نیز موجود است تا بتوان از حمله به هواپیماهای غیرنظامی جلوگیری کند. این اصول از قواعد ایکائو مربوط به اقدامات ایمنی در خصوص فعالیت‌های نظامی محل عملیات هواپیماهای غیرنظامی اخذ شده است و نشان می‌دهد نمونه قواعد عرفی در این زمینه است. مقررات مزبور، ابزارهای متعددی را ارائه می‌دهد که موجب بهبود و افزایش توانایی و احتمال شناسایی صحیح هواپیماهای غیرنظامی می‌شود و این امر از مراودات

^۱. San Remo Manual, 1994: para. 57.

^۲. HPCR Manual, Section J, Rule 63.

^۳. San Remo Manual, 1994: para. 70.

بهرتر میان نیروهای نظامی و خدمات ترافیک هوایی و استفاده درست از هشدارهای خطا به خلبانان حاصل می‌شود (حسین‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۴۱۷)؛ (Hosainiazad et.al., 2020: 1417).

بر این اساس هواپیمای غیرنظامی باید از ورود به مناطق بالقوه خطرناک فعالیت نظامی خودداری کند. همچنین، هواپیمای غیرنظامی در محدوده عملیات دریایی باید دستورالعمل‌های نیروهای متخاصم را در مورد ارتفاع و مسیر خود پیاده کند. بنابراین، الگوبرداری از قواعد ایکائو از نوآوری‌های این دستورالعمل می‌باشد، بر این اساس، نیروهای متخاصم و کشورهای بی‌طرف مورد نظر و مسئولین خدمات ترافیک هوایی باید مراحل را پیاده کنند که طی آنها فرماندهان ناوهای جنگی و هواپیمای نظامی از مسیرها و برنامه‌های پرواز مداوم هواپیمای غیرنظامی در منطقه عملیات نظامی از جمله اطلاعات مربوط به کانال‌های مخابراتی، کدها و روش‌های شناسایی، مقصد، مسافرتین و بارشان آگاه شوند.^۲

دستورالعمل سان‌رمو کشورهای بی‌طرف و متخاصم را ملزم به تهیه اعلامیه هوایی نموده است. بر این اساس، کشورهای بی‌طرف و متخاصم باید از تهیه اعلامیه هوایی اطمینان حاصل کنند. اعلامیه شامل اطلاعاتی درباره فعالیت‌های نظامی در مناطقی است که برای هواپیمای غیرنظامی خطرناک می‌باشد. در صورت عدم اجرای شرایط مندرج در اعلامیه، هواپیمای نظامی به‌عنوان تهدیدی برای این نیروهای نظامی به‌شمار می‌رود. علاوه بر این، چنانچه یک هواپیمای غیرنظامی وارد حریم هوایی فعالیت نظامی خطرناک شود، باید طبق شرایط اعلامیه هوایی مربوطه عمل کند. نیروهای نظامی باید کلیه اقدامات لازم را جهت شناسایی و اخطار به هواپیمای غیرنظامی، استفاده از کدهای رادار مراقبت، ارتباط، اطلاعات برنامه پرواز، ممانعت توسط هواپیمای نظامی و در صورت امکان، تماس با بخش کنترل ترافیک هوایی به کار گیرد.^۳

دستورالعمل سان‌رمو نقش هواپیمای نظامی متخاصمین را در رهگیری، بازدید و بازرسی هواپیمای غیرنظامی به رسمیت شناخته است، و صرفاً چنانچه یک هواپیمای غیرنظامی بی‌طرف: الف) مسیرش به سمت فرودگاه بی‌طرف باشد؛ ب) تحت کنترل و اسکورت هواپیمای نظامی بی‌طرف یا ناو جنگی با همان ملیت هواپیمای غیرنظامی باشد؛ پ) کشور صاحب پرچم ناو جنگی یا هواپیمای نظامی بی‌طرف تضمین می‌کند که هواپیمای غیرنظامی بی‌طرف اجناس قاچاق حمل نکرده و در اقداماتی که با حالت بی‌طرفی آن ناسازگار است شرکت نمی‌کند؛ و د) فرمانده ناو جنگی یا هواپیمای نظامی بی‌طرف باید در صورت درخواست، تمام اطلاعات مربوط به ماهیت هواپیمای غیرنظامی و محموله‌اش را در اختیار فرمانده هواپیمای نظامی متخاصم بگذارد، از اجرای حق بازدید و بازرسی مستثنی می‌شود. همچنین هواپیمای غیرنظامی در نزدیکی منطقه عملیات

^۱. San Remo Manual, 1994: para. 72-73.

^۲. San Remo Manual, 1994: para. 74.

^۳. San Remo Manual, 1994: para. 75-76.

دریایی باید طبق دستورالعمل‌هایی که در مورد مسیر و ارتفاع از سوی نیروهای مبارز دریافت می‌کند، عمل کند.^۱

در نهایت، به کارگیری پهپادها به‌عنوان هواپیمای نظامی مورد تایید کنوانسیون شیکاگو قرار گرفته و دستورالعمل سان‌رمو ضمن قابلیت اعمال بر هواپیماهای نظامی آنها را ملزم به اعمال قواعد و مقررات ایکائو در جنگ دریایی نموده است، به‌نظرمی‌رسد پهپادها نیز به‌عنوان هواپیمای نظامی ملزم به رعایت تمامی مفاد دستورالعمل سان‌رمو می‌باشند. بنابراین قواعد اساسی که هواپیما را در عملیات‌های دریایی مجاز می‌کند، آنها را متعهد به رعایت قواعد یکسان هم‌چون کشتی‌های جنگی سطحی و زیردریایی‌های می‌نماید.

۲-۴- قواعد حقوق بشردوستانه و به‌کارگیری پهپادها

حقوق بین‌الملل بشردوستانه دولت‌ها را در نظام تعهدات حقوق بشردوستانه کاملاً محصور کرده و آنها را ملزم به حفظ اصول و قواعد حقوق بشردوستانه ساخته است (Shirzhian et.al., 2021: 102). در واقع، استفاده از پهپادها به‌خودی‌خود غیرقانونی تلقی نمی‌شود چرا که در حین انجام عملیات‌های مختلف توسط این وسایل، امکان رعایت قواعد مربوط به حقوق بین‌الملل بشر و حقوق بین‌الملل بشردوستانه وجود دارد (کرم‌زاده، عابدینی، ۱۳۹۹: ۲۱۱)؛ (Kramzade, Abedini, 2020: 211).

بر مبنای اصل محدودیت، دولت‌ها در انتخاب ابزار و یا روش‌های جنگی آزاد نیستند، حقوق بشردوستانه دولت‌ها را از به‌کارگیری «سلاح، پرتابه و مواد و روش‌های جنگی که ماهیتاً منجر به صدمات زائد و یا درد و رنج غیرضروری می‌شوند را ممنوع کرده، پس چنانچه پهپادها به‌عنوان تسلیحات در نظر گرفته شوند این محدودیت بر آنها اعمال می‌شود» (Wuschka, 2011: 89۴). بر اساس پاراگراف‌های ۳۸ و ۴۲ سان‌رمو، ماده ۳۵ پروتکل الحاقی اول و حقوق عرفی این اصل در مورد جنگ دریایی نیز اعمال می‌شود.

اصل تفکیک^۲ به‌عنوان یک قاعده عرفی در پاراگراف‌های ۱۱، ۲۲ و ۳۱ راهنمای سان‌رمو به‌منظور اعمال بر جنگ دریایی مدنظر قرار گرفته شده است. برای رعایت اصل تفکیک می‌توان با تجهیز پهپادها به ابزارهای مختلف، چندین راه را برای کاهش اشتباهات و هزینه‌های ناشی از به‌کارگیری آنها در جنگ ارائه کرد، از جمله استفاده از سنسورهای به‌مراتب بهتر و با قدرت پردازش بیشتر اجازه می‌دهد که تصمیم‌گیری به‌شیوه‌ای آگاهانه‌ای انجام شود. البته نگارنده بر این نظر است که بیشتر تلفات غیرنظامی در اثر به‌کارگیری پهپادها، ناشی از غفلت و استفاده ناصحیح از این وسایل توسط کاربران آن است. در هر صورت، «پهپادها، تا زمانی که آنها حسگر، دوربین و امکانات

^۱. San Remo Manual, 1994: para. 125-134.

^۲. AP I, Art.48; 51(2); 52(2)

لیزری دارند، قادر به هدایت موشک علیه اهداف خود هستند. بدیهی است، اپراتور پهپاد با ارزیابی وضعیت در اطراف هدف، اطمینان حاصل می‌کند که این حمله براساس اصل تفکیک هدایت می‌شود. بنابراین، حملات آنها را می‌توان در انطباق با اصل تمایز و منع آسیب اضافی و درد و رنج‌های غیرضروری حفظ نمود» (Wuschka, 2011: 895). تفکیک اهداف نظامی و غیرنظامی در دریا به علت عدم تراکم اهداف و وسعت دریاها بسیار میسرتر می‌باشد.

اصل تناسب^۱ در مورد پهپادها نیز اعمال می‌شود و مورد تأکید دستورالعمل سان‌رمو نیز می‌باشد. منتقدان به کارگیری پهپادها، به نحوه هدف قرار دادن آنها انتقاد می‌کنند که بسیار نامتناسب است و منجر به مرگ تعداد فراوانی از غیرنظامیان می‌شود. اما، به نظر می‌رسد اینکه آنها در واقع باعث خسارات جانبی بیش از حد می‌شوند یا نمی‌شوند، به استقرار خاص آنها و تصمیم‌گیری اتخاذ شده توسط فرمانده بستگی دارد. فرمانده یا اپراتور پهپاد باید بر استقرار آنها و استفاده نظامی آنها علیه اهداف نظامی خاص تأکید داشته باشند. ممکن است ارزیابی تعداد نسبتاً زیادی از تلفات غیرنظامیان در اثر عملیات علیه مقامات ارشد رده بالا رزمندگان دشمن متناسب تلقی شود. در حالی که، حمله علیه اهداف سطح پایین در اماکن عمومی که خطر آسیب جانبی عظیمی به همراه دارد متناسب ارزیابی نمی‌شود. بنابراین، استقرار پهپادها به طور کلی اصل تناسب را نقض نمی‌کند، تا زمانی که آنها به شیوه قانونی به کار گرفته شوند. درحقیقت برای حقوق بین‌الملل بشردوستانه «هیچ تفاوتی بین راه‌اندازی راکت و موشک از کشتی‌های جنگی و تاسیسات موشکی با یک موشک که از یک پهپاد شلیک می‌شود، وجود ندارد» (Lülf, 2013: 29).

اصل اتخاذ اقدامات احتیاطی الزام می‌کند که به‌هنگام طرح‌ریزی یا تصمیم به یک حمله بایستی همه اقدامات احتیاطی امکان‌پذیر را متناسب با ابزارها و روش‌های حمله اتخاذ نمود تا از مرگ تصادفی غیرنظامیان و جراحت و خسات به اهداف غیرنظامی اجتناب و آن‌را به حداقل برساند. این اصل بر گرفته از مواد ۷۸ و ۵۸ پروتکل الحاقی اول می‌باشد، در پاراگراف ۴۶ دستورالعمل سان‌رمو، مورد تأکید واقع شده است. البته اقدامات احتیاطی بیشتری را درباره هوایمی غیرنظامی مقرر می‌کند.^۲ دستورالعمل هاروارد و تفسیر آن به صراحت اعمال این قاعده را پذیرفته است. در واقع از پهپادها می‌توان به منظور افزایش قابلیت اطمینان از برآورد خسارت‌های ناخواسته ناشی از حمله استفاده شود و پایش بهتری در دریا به عمل آورد.

البته از منظر حقوق بشر ایرادات زیادی بر کشتار هدفمند و ترور هدفمند توسط پهپادها وجود دارد. در واقع، نقض حقوق بشر توسط پهپادها صرفاً به حقوق اولیه مانند حق حیات محدود

^۱. AP I, 1977, Art. 51(5)(b); 57(2)(a)(3)

^۲. San Remo Manual, 1994: para. 2-3.

^۳. San Remo Manual, 1994: para. 72-77.

نمی‌شود؛ بلکه نقض‌های دیگری مثل قتل عام غیرنظامیان، تخریب اموال بدون ضرورت نظامی و حمله به اماکن عمومی همه نشان از نقض حقوق بشر دارد (یوسفی جویباری و دیگران، ۱۳۹۹: ۶۱)؛ (Yousefi Joybari, et.al., 2021: 61). گزارش‌هایی از قبیل گزارش «بن امرسون»، گزارشگر ویژه حقوق بشر و مقابله با تروریسم شورای حقوق بشر راجع به حملات پهپادهای آمریکا در سه کشور پاکستان، افغانستان و یمن در سال ۲۰۱۳ حاکی از نقض گسترده و سیستماتیک حقوق بشر می‌باشد. بر مبنای این گزارش، تنها در پاکستان در دهه اخیر، در اثر این حملات حداقل ۲۲۰۰ نفر کشته شده‌اند که تقریباً ۶۰۰ نفر از آنها غیرنظامی و شهروندان عادی بوده‌اند. آمار بالای تلفات غیرنظامی دال بر عدم رعایت محرز قواعد حقوق بشر و بشردوستانه توسط پهپادها است (تدینی و کازرونی، ۱۳۹۴: ۱۹۰)؛ (Tadini & Kazeruni, 2015: 190). البته با توسعه این فن‌آوری‌ها میزان خطای پهپادها از ۶۷ درصد در سال ۲۰۰۶ به ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۰ و ۶ درصد کاهش یافته است (تقی‌زاده، هداوند، ۲۰۱۲: ۷۲)؛ (Taghizadeh and Hadavandi, 2012: 72). یقیناً به علت محدودیت حضور افراد غیرنظامی و تفکیک‌پذیری راحت اهداف غیرنظامی از اهداف نظامی در دریا رعایت الزامات حقوق بشری نیز امکان‌پذیرتر می‌باشد. علاوه بر این، استفاده از پهپادها می‌تواند، کمک شایانی به حمایت از حقوق بشر در دریا نماید. در واقع بعد از هر حمله در دریا می‌توان با بهره‌گیری از پهپادها ضمن انجام عملیات جستجو و نجات، به جستجوی کشتی‌شکستگان، مجروحین و مغرورین بدون اینکه مخاطره‌ای برای کشتی‌های جنگی ایجاد شود، پرداخت.

نتیجه‌گیری

امروزه نقش هواپیماهای نظامی در جنگ دریایی به مراتب نسبت به گذشته توسعه یافته است. به مساوات هواپیماهای نظامی، حضور پهپادها شیوه‌های جنگ دریایی از قبیل ایجاد محاصره دریایی، منطقه ممنوع، گشت دریایی و بماران ساحلی کشور متخاصم را بسیار سهل‌الوصول‌تر نموده است. اما بیشتر قواعد مربوط به کارگیری هواپیماها مربوط به اسناد زمان صلح می‌باشد. اصلی‌ترین تلاش در کنار پیش‌نویس قواعد جنگ هوایی لاهه ۱۹۲۳، توسط دستورالعمل سان‌رمو رخ داده است که تلاش نموده است با اعمال اصول بنیادین حقوق بشردوستانه، مفاد کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها و کنوانسیون شیکاگو، به کارگیری آنها را در جنگ دریایی قاعده‌مند نماید. بنابراین، پهپادها نیز همانند سایر ابزارهای جنگی می‌بایستی مطابق با اصول اساسی حقوق بشردوستانه و الزامات حقوق بشری به کار گرفته شوند.

اساساً، دستورالعمل‌هایی از قبیل دستورالعمل آکسفورد، دستورالعمل سان‌رمو و دستورالعمل هاروارد به عنوان منابع رسمی حقوق نیستند، اما بوسیله کارشناسان حقوقی آماده شده‌اند و به‌طور کلی انعکاس‌دهنده رویه دولت‌ها در زمان ایجاد آنها می‌باشد. همچنین ترکیب و تحلیلی از

عرف و معاهدات هستند، توضیحی مختصر و شفاف از قواعد حقوقی را فراهم کرده‌اند. دستورالعمل سان‌رمو مباحث زیادی از کنش و واکنش جنگ هوایی و دریایی را مورد خطاب قرار داده که تا قبل از آن زیاد مورد توجه کنوانسیون‌های قبل واقع نشده بود. اما با وجود قابلیت اعمال ضمنی بر به کارگیری پهپادها در جنگ دریایی، پهپادها و پیچیدگی آنها را به صورت صریح مورد توجه قرار نداده است و به روز رسانی آن ضروری به نظر می‌رسد. البته دستورالعمل‌ها راورد با تکرار قواعد دستورالعمل سان‌رمو و تلقی پهپادها به عنوان هواپیماهای نظامی تا حدودی این خلاء را تحت پوشش قرار دهد.

منابع فارسی

۱. ارمایی، ن. (۱۳۸۷). پهپاد جنگی فناوری و جنگ در عصر مدرن. ترجمه ح. شکوهی. فصلنامه نگارش راهبردی، ۹(۹۹)، ۱۴۹-۱۷۲.
۲. تقی‌زاده، ز.، هداوندی، ف. (۱۳۹۱). کاوشی در مشروعیت استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین در حقوق بی‌الملل. فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۹(۴)، ۶۳-۸۱.
۳. تدینی، ع.، کازرونی، س.م. (۱۳۹۴). بررسی قواعد بشردوستانه حاکم بر کاربرد پهپادها در مخاصمات مسلحانه (مطالعه موردی حملات پهپادهای ایالات متحده آمریکا). راهبرد. ۲۴(۷۷). ۱۷۷-۲۰۴.
۴. حسینی‌آزاد، س.ع.، آجلی‌لاهیجی، م.، زحمتکش، م. (۱۳۹۹). ژنو تا سان‌رمو: تحولات حقوق بین‌الملل بشردوستانه در مخاصمات مسلحانه دریایی. فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، ۵۰(۴). ۱۴۰۱-۱۴۲۱.
۵. رنجبریان، ا.ح.، صیرفی، س. (۱۳۹۴). برنامه آزادی دریانوردی آمریکا. مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۲(۵۲)، ۱۵۸-۱۲۱.
۶. سیفی، ب.، شریفی‌طرازکوهی، ح. (۱۳۹۸). ضرورت آموزش حقوق مخاصمات مسلحانه (دریایی) در نیروهای مسلح با تأکید بر کارکنان نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه آموزش علوم دریایی، ۶(۱۹)، ۶۸-۸۵.
۷. سیفی، ب.، مجدفر، س. (بهار ۱۳۹۹). بررسی روش‌ها و فن‌آوری‌های جنگ دریایی از منظر حقوق بین‌الملل بشردوستانه. فصلنامه علوم و فناوری دریا، ۲۴(۹۳)، ۳۹-۵۳.
۸. سیفی، ب. (۱۴۰۰). جایگاه حقوقی دستورالعمل سان‌رمو از منظر حقوق بین‌الملل عمومی. فصلنامه مطالعات حقوقی، ۱۳(۱)، ۱۱۹-۱۴۸.
۹. شیرزبان، ج.، زرگر، ا.، کیهانلو، ف.، محمودی، ا. (۱۴۰۰)، مکتب انگلیسی و جایگاه حقوق بین‌الملل در جامعه بین‌المللی، فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۷(۶۸)، ۸۷-۱۱۶.
۱۰. صالحی، ج. (۱۳۹۷). اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی با اتکا به قوانین داخلی در تقابل

- معاهداتی با صلاحیت دولت صاحب پرچم. آموزه‌های حقوق کیفری. ۱۵(۱۶). ۱۸۷-۲۲۲.
۱۱. ضیایی بیگدلی، م.ر. (۱۳۹۴). حقوق بین‌الملل بشردوستانه. تهران: انتشارات گنج دانش. چاپ سوم.
۱۲. کرم‌زاده، س.، عابدینی، ع. (۱۳۹۹). انهدام پهپاد امریکایی توسط نیروهای نظامی ایران از منظر حقوق بین‌الملل. فصلنامه پژوهش حقوق عمومی. ۲۲(۶۸)، ۲۰۳-۲۲۶.
۱۳. کاظمی، س.ع.ا. (۱۳۶۶). پرواز بر فراز مناطق مختلف دریایی در کنوانسیون جدید حقوق دریاها. مجله سیاست خارجی. ۱(۳). ۵۹۳-۶۱۲.
۱۴. یوسفی جویباری، م.، قربانی گلشن آباد، م.، سجادی، س.م. (۱۳۹۹). بررسی جایگاه هواپیمای بدون سرنشین (پهپادها) در صیانت از حقوق بشر. دوفصلنامه مطالعات حقوق بشر اسلامی. ۹(۱۹). ۵۱-۷۲.

English References

- Asaro, P. (2012). On banning autonomous weapon systems: human rights, automation, and the dehumanization of lethal decision-making. *International Review of the Red Cross*. 94(886). 690-691.
- Doswald-Beck, L. (1995). San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea. *INTERNATIONAL REVIEW OF THE RED CROSS*, 35(309). 583-594.
- Henderson, I., Dulk, J.d. Lewis, A. (2015). Emerging Technology and Perfidy in Armed Conflict, *INT'L L. STUD.* 91(1). 468-485.
- Henderson, I., Cavanagh, B. (2014). *Unmanned Aerial Vehicles: Do They Pose Legal Challenges?*. New Technologies and the Law of Armed Conflict, Editors: Hitoshi Nasu. Robert McLaughlin. The ANU College of Law Australian National University Canberra. ACT Australia: Springer.
- Kraska, J. (2010). The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace. *Journal of Ocean Technology*. 5(3). 43-86. at: www.usnwc.edu.
- Lülf, Ch. (2013). *Modern Technologies and Targeting under International Humanitarian Law*. Master Thesis LL.M. in Public International Law. http://www.ruhr-uni-bochum.de/ifhv/documents/workingpapers/wp3_3.pdf
- The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. (1994). 12 June.
- The Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Bern, 15 May 2009.

9. The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey). (1927). PCIJ Series A, 10
10. *The Convention on International Civil Aviation*, Chicago. (1994). 7 December.
11. The Rules Concerning the Control of Wireless Telegraphy in Time of War and Air Warfare, Drafted by a Commission of Jurists at The Hague (Dec. 1922–Feb. 1923), available at <http://www1.umn.edu/humanrts/instree/1923a.htm>.
12. Verschuren, S. (2012 – 2013). *The Development of Unmanned Weapons and the challenges for International Law*. Master thesis. Universiteit Gent Academiejaar.
13. Wuschka, S. (2011). The Use of Combat Drones in Current Conflicts – A Legal Issue a Political Problem?. *Goettingen Journal of International Law*, 3(3). 891-905.

Translated English References

1. Asaro, P. (2012). On banning autonomous weapon systems: human rights, automation, and the dehumanization of lethal decision-making. *International Review of the Red Cross*. 94(886). 690-691.
2. Armayi, N. (2009). Technology Warfare and War in the Modern Age. *Translated by H. Shokouhi. Strategic Attitude Quarterly*. 9(99). 149-172. **(In Persian)**
3. Doswald-Beck, L. (1995). San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea. *INTERNATIONAL REVIEW OF THE RED CROSS*, 35(309). 583-594.
4. Henderson, I. Dulk, J.d. Lewis, A. (2015). Emerging Technology and Perfidy in Armed Conflict, *INT'L L. STUD.* 91(1). 468-485.
5. Henderson, I. Cavanagh, B. (2014). *Unmanned Aerial Vehicles: Do They Pose Legal Challenges?*. *New Technologies and the Law of Armed Conflict*, Editors: Hitoshi Nasu. Robert McLaughlin. The ANU College of Law Australian National University Canberra. ACT Australia: Springer.
6. Hosseinih Azad, S.A. Ajli Lahiji, M. Zahmatkesh, M. (2020). Geneva to San Remo: Developments in International Humanitarian Law in Naval Armed Conflict. *Public Law Studies Quarterly*. 50(4). 1401-1421. **(In Persian)**
7. Kraska, J. (2010). The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace. *Journal of Ocean Technology*. 5(3). 43-86. at: www.usnwc.edu.
8. Kazemi, S.A.A. (1987). Flying over different maritime areas in the new Convention on the Law of the Sea. *Journal of Foreign Policy*. 3(1). **(In Persian)**

9. Kramzade, S. Abedini, A. (2020). The Destruction of the American UAV by the Iranian Military Forces from the Perspective of International Law. *Journal of Public Law Research*. 22(68). 203-226. **(In Persian)**
10. Lülfi, Ch. (2013). *Modern Technologies and Targeting under International Humanitarian Law*. Master Thesis LL.M. in Public International Law. http://www.ruhr-uni-bochum.de/ifhv/documents/workingpapers/wp3_3.pdf
11. Ranjbarian, O.H. Sirafi, S. (2015). American Maritime Freedom Program. *International Law Journal*. 32(52). 121-158. **(In Persian)**
12. Salehi, J. (2018). Exercising the criminal jurisdiction of the coastal state by relying on domestic law in opposition to treaties with the jurisdiction of the flag state. *Doctrines of Criminal Law*. 15(16). 187-222. **(In Persian)**
13. Shirjian, J. Zargar, A. Kayhanloo, F. Mahmoudi, A. (2021). The English School and the Position of International Law in the International Society. *Quarterly Journal of International Studies*. 17(68). 87-116. **(In Persian)**
14. Seyfi, B. Sharifitarazkoohi, H. (2019). The need to train the law of armed conflict (naval) in the armed forces with emphasis on the strategic naval personnel of the Islamic Republic of Iran. *Journal of Marine Science Education*. 6(19). 68-85. **(In Persian)**
15. Seyfi, B. Majdfar, S. (2020). A examine of the methods and technology of naval warfare from the perspective of international humanitarian law. *Journal of Marine Science and Technology*. 24(93). 39-55. **(In Persian)**
16. Seyfi, B. (2021). The Legal Place of the San Remo Mnual from the Perspective of Public International Law. *Quarterly Journal of Legal Studies*. 24(93). 119-148. **(In Persian)**
17. Taghizadeh, Z. Hadavandi, F. (2012). Exploring the Legitimacy of the Use of Drones in International Law. *Journal of International Studies*. 9(4). 63-82. **(In Persian)**
18. Tadini, A. Kazeruni, S.M. (2015). A Study of the Humanitarian Rules Governing the Use of UAVs in Armed Conflict (Case Study of US UAV Attacks). *Strategy*. 24(77). 177-204. **(In Persian)**
19. The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. (1994). 12 June.
20. The Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Bern, 15 May 2009.
21. The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey) (1927). PCIJ Series A, No. 10.

22. The Convention on international civil aviation, Chicago, 7 December 1944.
23. The Rules Concerning the Control of Wireless Telegraphy in Time of War and Air Warfare, Drafted by a Commission of Jurists at The Hague (Dec. 1922–Feb. 1923), available at <http://www1.umn.edu/humanrts/instreet/1923a.htm>.
24. Verschuren, S. (2012 – 2013). *The Development of Unmanned Weapons and the challenges for International Law*. Master thesis. Universiteit Gent Academiejaar.
25. Wuschka., S. (2011). The Use of Combat Drones in Current Conflicts – A Legal Issue a Political Problem?. *Goettingen Journal of International Law*. 3(3). 891-905.
26. YousefiJoybari, M. Ghorbani Golshanabad, M. Sajjadi, S.M. (2021). A Study of the Position of Drones (UAVs) in the Protection of Human Rights. *Journal of Islamic Human Rights Studies*, 9(19). 51-72. **(In Persian)**
27. Ziaeebigdeli, M.R. (2015). *International Humanitarian Law*. Tehran: Ganj-e-Danesh Publications. Third Edition. **(In Persian)**





پروشکاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی