

جایگاه حقوقی وسایل بدون سرنشین دریایی به عنوان کشتی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی

بهزاد سیفی^۱، جواد داداش زاده^۲

behzadseyfiii@yahoo.com

۱. استادیار دانشکده مدیریت دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره)

۲. دانشجوی دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی

چکیده

توسعه و به‌کارگیری وسایل بدون سرنشین دریایی بسیار چالش‌برانگیز بوده، و قابلیت اعمال حقوق دریایی و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی در مورد آنها را با ابهام مواجه نموده است. علیرغم قابلیت به‌کارگیری این وسایل در ابعاد مختلف علمی، اکتشافی، اقتصادی، سیاسی، نظامی و ...، اما هنوز مشروعیت به‌کارگیری آنها در پرتو اسناد بین‌المللی دریایی مورد اختلاف بوده و تعیین وضعیت حقوقی به‌کارگیری آنها در پرتو کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی بسیار ضروری می‌باشد. ضمن اینکه به‌نظر می‌رسد، قواعد حقوق بین‌الملل موضوعه در این زمینه دارای خلاءهایی بوده، و پاسخ‌گوی توسعه روزافزون آنها نمی‌باشد. هدف از این مختصر بررسی وضعیت حقوقی وسایل بدون سرنشین دریایی به‌عنوان کشتی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی می‌باشد، و سوالی که نگارنده در پی پاسخ به آن است، این است که آیا وسایل بدون سرنشین دریایی قابلیت این را دارند که از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به‌عنوان کشتی تلقی شوند؟ فرضیه تحقیق بر این فرض بنا شده است که وسایل بدون سرنشین اگر قابلیت شناوری و حمل را داشته باشند، می‌توانند به‌عنوان کشتی تلقی شوند. روش تحقیق نوشتار حاضر روش تحلیلی - توصیفی است. روش جمع‌آوری اطلاعات روش کتابخانه‌ای می‌باشد.

واژگان کلیدی: حقوق دریایی، شناور، وسایل بدون سرنشین دریایی، حقوق بین‌الملل

تاریخ دریافت مقاله : ۹۹/۰۳/۲۲

تاریخ پذیرش مقاله : ۹۹/۰۸/۰۱

صص ۴۷-۵۸

مقدمه

امروزه به‌کارگیری کشتی‌ها در حوزه دریایی تکامل یافته است و به‌عنوان یک ابزار گسترده برای نیازهای تجاری و حمل و نقل در سراسر جهان به‌کار گرفته می‌شوند. کشتی هنوز مهم‌ترین وسیله حمل و نقل کالا در مسافت دور به شمار می‌رود و ۹۵ درصد از کل تجارت جهانی به لحاظ وزن آن از طریق دریا و این وسیله انجام می‌گیرد (۲). این حجم حمل و نقل دریایی داری تنوع و گوناگونی بسیار می‌باشد. تنوع کالا نیاز به تنوع کشتی دارد. در طول قرن‌های متمادی با توجه به نیاز روزافزون جهان در جابجایی کالا کشتی‌ها با طراحی مختلف و اندازه‌های گوناگون ساخته شدند (۴). به‌طور کلی کشتی‌ها براساس نوع استفاده و کاربری و اندازه و تناژ به انواع مختلفی از جمله کشتی‌های جنگی، مسافری، فله‌بر، کانتینربر و تانکر و ... تقسیم می‌شوند. برخی از قراردادهای بین‌المللی و دریایی، تعاریف و معیارهایی را از کشتی ارائه نموده‌اند، اما این تعاریف و معیارها به‌منظور تبیین و تعریف همان کشتی‌هایی بوده است که در قراردادهای مذکور مورد بحث بوده‌اند. علمای حقوق بین‌الملل نیز در طول سالیان، تعاریف متعددی از کشتی ارائه نموده‌اند، اما در عمل هیچ‌کدام تعریفی جامع از یک کشتی نبوده و همه کشتی‌ها را در بر نگرفته است. کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نیز تعریفی کلی از «کشتی» یا «شناور» بدست نمی‌دهد، ولی ماده ۲۹ «کشتی جنگی» را تعریف می‌کند. در واقع تعاریف بافت و سیاق-محور، مورد حمایت رویه فعلی دولت‌ها است و شاهد آن تعاریف متفاوت کشتی یا «شناور» مندرج در قوانین ملی و نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی است که حسب مقاصد خاص این قوانین تغییر می‌کند (۶).

به لحاظ مفهومی کشتی وسیله‌ای است مصنوعی و ساخته دست بشر و دقیقاً همین صفت آن را از سایر اشیای شناور، نظیر تنه درختان یا تکه‌های چوبی، که به‌طور طبیعی یا اتفاقی در دریاها و رودخانه‌ها شناور می‌شوند، متمایز می‌سازد (۸). همانا تعریف حقوقی کشتی قدمتی به عمر تجارت دریایی دارد. به‌عنوان مثال در حقوق روم، تعریفی از کشتی ارائه شده است که ترجمه تحت‌اللفظی آن این است، «ما بایستی وسیله‌ای را به‌عنوان یک کشتی بپذیریم، با بادبان و برخی از قطعات دیگر چه در دریا و یا رودخانه، بر آب ایستاده باشد، و یا اینکه بایستی شناور

باشد». بنابراین تعریف اصطلاح کشتی هر چیزی که صرفاً بر آب شناور است و در تجارت دریایی به‌کار برده می‌شود را در بر می‌گیرد (۱۱). از این‌رو لازم است اینکه یک کشتی قابلیت فعالیت در دریا را داشته باشد «شناور بودن» آن در سطح آب و در نتیجه قدرت شناگری این وسیله است. به‌همین دلیل بر مبنای این نظر به هر وسیله‌ای که نتوان آن را به‌عنوان یک وسیله شناگر شناخت، نمی‌توان نام کشتی نهاد (۸).

دیکشنری دریانوردی بین‌المللی در تعریفی معاصرتر از کشتی عنوان می‌دارد، «کشتی اصطلاح عمومی برای تمامی انواع کشتی‌های می‌باشد که قادر به شناوری بر آب بوده و بزرگ‌تر از یک رباط می‌باشند». با این تعریف عنوان کشتی هر وسیله حمل و نقل آبی و یا هر وسیله مصنوعی دیگر نیز می‌شود که در دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد و یا این‌که قادر باشد به‌عنوان یک وسیله حمل و نقل در آب به‌کار گرفته شود، را در بر می‌گیرد. شاید این تعریف حاصل تفکر علمی مشترکی در جامعه بین‌المللی دریایی باشد، اما متابعت «قواعد مربوط به رباط» از تعریف دیکشنری بین‌المللی دریایی، ممکن است صرفاً وسایل بدون سرنشین بزرگ را تحت قاعده قرار دهد در حالی که وسایل بدون سرنشین سبک وزن تحت قاعده دیگر قرار بگیرند (۱۱)؟

یک مکتب فکری وجود دارد که تعریف منسجمی از کشتی و شناور وجود ندارد. این تعریف داری خلاء و فاقد انسجام است البته این امر جایی برای نگرانی ندارد؛ که، در واقع، یک تعریف واحد از «شناور» و یا «کشتی» از نظر طیف گسترده‌ای از شناور روی آب و عملکردهای که آنها به‌خدمت گرفته می‌شوند، هر دو نامطلوب و ناکارآمد است و همچنین طیف گسترده‌ای از زمینه‌های قاعده‌مندی وجود دارد که در آن از این اصطلاحات استفاده شده است. به‌جای یک تعریف جهانی، طرفداران این دیدگاه بررسی تعدادی از عواملی را مطرح می‌کنند که باید مورد به مورد در نظر گرفته شوند و به‌طور اساسی برای تعیین اینکه آیا یک سیستم خاص یک کشتی است یا نه پیشنهاد کرده‌اند. چنین رویکردی ممکن است مفهومی در زمینه وسایل بدون سرنشین دریایی ایجاد کند، که آن به‌گونه‌ای اعمال شود که در آن انواع زیادی از سیستم‌ها، از نظر ظاهر، اندازه، مأموریت، درجه عملیات خودکار، و غیره به‌عنوان کشتی وجود داشته باشند (۱۳).

دوربین، حس‌گرهای مادون قرمز یا حرارتی، سونار، لیزر و ... استفاده می‌شود (۲۳).

با این‌وجود تعریف وسایل بدون سرنشین به‌عنوان شناور و کشتی بسیار چالش برانگیز بوده و به‌نظر می‌رسد به این راحتی میسر نبوده و حقوق دریایی و حقوق دریاها را با چالش مواجه نماید. حقوق دریایی در دو قرن اخیر مانند یک سنگ در جریان تغییرات فنی و سیاسی رایج در تکامل بوده است. قواعد به‌روزی در مورد دریانوردی وضع شد که به‌طور موفقیت‌آمیزی نیروی محرکه بخار، دیزل و هسته‌ای، اندازه رو به رشد کشتی‌ها و بنادر، نیازهای توسعه دولت‌های جدید، شیوه‌های یکپارچه حمل و نقل و نگرانی عمومی در مورد نشت نفت و بلاای مرتبط با کشتی‌ها را مدنظر قرار داده است. البته حقوق دریایی به‌طور مستمر تطبیق داده و بازنگری شده است، و به‌طور فزاینده الزامات دقیق استانداردسازی فنی دگرگون شده است، اما به نظر می‌رسد هسته حقوق دریایی بین‌المللی، با مفاهیم و شیوه‌های اساسی آن دگرگون نشده است (۹)، و به‌نظر می‌رسد می‌تواند پاسخگوی به‌کارگیری این وسایل باشد. هدف از این تحقیق بررسی وضعیت حقوقی وسایل بدون سرنشین دریایی به‌عنوان کشتی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی می‌باشد، و سوالی که نگارنده در پی پاسخ به آن است این است که آیا وسایل بدون سرنشین قابلیت این را دارند از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌عنوان کشتی تلقی شوند؟ فرضیه تحقیق نیز بر این فرض بنا شده است که وسایل بدون سرنشین اگر قابلیت شناوری و حمل را داشته باشند، می‌توان به‌عنوان کشتی تلقی شوند.

روش تحقیقی نوشتار حاضر، روش تحلیلی - توصیفی است. منظور از این روش این است که ضمن بیان خصوصیات یک موقعیت در صدد است تا با جمع‌آوری داده‌ها و بیان بررسی وضع موجود به ارزیابی آن بپردازد. و روش جمع‌آوری اطلاعات روش کتابخانه‌ای است، با رجوع به منابع از طریق کتب، اسناد، نشریات ادواری و اینترنت و فیش برداری به داده‌های تحقیق دست می‌یابیم.

چارچوب نظری تحقیق

برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی حسب نیازی که در اجرای مفاد آنها احساس شده است، در بخش تعاریف کشتی را به گونه مقتضی تعریف کرده‌اند. برای

در نهایت در قانون کشتیرانی، مدلی که مشاور حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشورهای انگلیسی زبان منطقه کارائیب تهیه کرده «کشتی شامل هر نوع شناوری است که در کشتیرانی استفاده می‌شود». در قانون مدل دیگری که برای کشورهای فرانسه زبان منطقه آفریقای مرکزی اتحادیه اقتصادی این منطقه تهیه و تدوین گردیده کشتی به این صورت تعریف شده است: «کشتی به هر ساختمان یا ماشین شناور منقولی اطلاق می‌شود که با هر میزان تناژ و با هر شکل ظاهری با برخورداری از قوه محرکه مکانیکی یا بدون آن به‌طور رسمی و اصولی ناپوری دریایی می‌کند» (۸). در نهایت، از سال ۲۰۰۴ کمیته طرح‌های حقوق دریاها موسسه برنچ حقوق بین‌الملل آمریکا رهنمودهای مفیدی ارائه کرده است. کمیته پیشنهاد نمود که «کشتی» می‌بایستی به سادگی تعریف شود و آن را به عنوان «وسیله ساخته شده دست بشر، شامل کشتی‌های دارای قابلیت زیرآبی که قادر به پیمودن دریا هستند نیز مطرح نموده است» (۲۹). کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مورخ ۲۰۰۴ نیز در ماده ۱ به تعاریف اصطلاحات موجود در معاهده پرداخته که در بند ۱۲ در تعریف کشتی مقرر داشته، «کشتی یعنی شناوری از هر نوع که در محیط زیست آبی فعالیت می‌کند و زیردریایی-ها، قایق‌های شناوری، سکوه‌های شناور، واحدهای ذخیره-ساز شناور، واحدهای شناور تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه را شامل می‌شود» که به نظر می‌رسد تعریف مذکور تمامی انواع شناورهایی که در دریا به‌کار می‌رود را در بر می‌گیرد. وسایل دریایی بدون سرنشین دریایی^۱ را می‌توان به دو دسته سطحی و زیرسطحی تقسیم نمود. وسایل سطحی بدون سرنشین^۲، وسایلی هستند که قادرند عملیاتی را از طریق ارتباط مداوم در سطح آب به انجام برسانند (۲۸)(۲۷). و وسایل زیرآبی بدون سرنشین^۳، نیز «وسایلی می‌باشند که عملیات را به‌طور کاملاً مستقل از اپراتور و یا تحت کنترل اپراتور انسانی در زیر سطح آب انجام می‌دهند» (۲۷). نکته حائز اهمیت اینکه به‌منظور کنترل همه وسایل بدون سرنشین، از سنسورهایی از قبیل

۱. UMV: Unmanned Maritime Vehicle

۲. USV: Unmanned Surface Vehicles

۳. UUV: Unmanned Undersea Vehicles

دریانوردی تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد تعریف کرده است و همچنین این تعریف را شامل اسکی‌های روی آب، کشتی‌های مسافری و قایق‌های کوچک مورد استفاده برای اهداف ناوبری تجاری تعریف کرده است اما نه وسایل بالشتکی پر از هوا (کوسن). کنوانسیون اضافه می‌کند: لای‌روب، جرثقیل‌های شناور، دستگاه آسانسور و همه شناورهای دیگر و وسایل یا دستگاه سیار با ماهیت مشابه باید به‌عنوان کشتی در نظر گرفته شود (۹).

کنوانسیون دامپینگ لندن، برای مثال، «کشتی» را به‌عنوان یک شناور روی آب و یا در هوا از هر نوعی که باشد، تعریف می‌کند (۱۸). این عبارت هوا شامل شناور تشک بادی و شناور متحرک، خواه خودران باشد یا نه می‌شود. از سال ۱۹۹۶ پروتکل کنوانسیون دامپینگ لندن^۲ در مورد «شناورهای روی آب و قطعات آنها و اتصالات دیگر اعمال می‌شود (۱۲). در کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه کشتی ۱۹۸۸، یک کشتی از هر نوعی که به‌طور دائم متصل به بستر دریا باشد نیست، بلکه شامل شناوری پشتیبانی‌کننده به صورت پویا، زیردریائی-ها، و یا هر شناور روی آب دیگری می‌شود. کنوانسیون جابجایی کشتی‌های غرق شده و کنوانسیون مداخله از تعریف بسیار مشابهی استفاده کرده‌اند (۹).

مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از تصادم در دریا (۱۴) با تعریفی ساده از کشتی، تا حدودی زمینه شفاف-سازی عنوان کشتی را فراهم آورده و آن را به‌عنوان هر وسیله آبی، شامل شناورها و هواپیماهای دریایی (هاورکرافت)^۳ و یا به‌عنوان وسیله‌ای که قابلیت استفاده در آب جهت حمل و نقل را داشته باشد، تعریف نموده است. این تعریف تا حدود گسترده‌ای اندازه کشتی را که در دیکشنری دریایی بین‌المللی مطرح شده بود، کنار نهاده، لیکن به‌همین ترتیب در محتوای تعریف به‌طور ضمنی با اشاره به اینکه کشتی را «وسیله حمل و نقل دانسته»، موضوع را تا حدودی پیچیده نموده است. چرا که برخی وسایل بدون سرنشین، صرفاً برای این طراحی شده‌اند که محموله‌ها یا سیستم‌های تسلیحاتی را حمل و نقل نمایند (۱۱-). برخی دیگر، صرفاً سنسورهای نصب‌شده را حمل و نقل می‌نمایند. با این وجود، این روشن نیست که آیا

نمونه می‌توان از کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی ۷۸/۷۳ معروف به مارپل، کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۹۸۹، کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی مصوب ۱۹۶۵ و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان مصوب ۱۹۷۸ نام برد، که هر یک به گونه‌ای مقتضی و خاص کشتی و یا انواع آن را تعریف کرده‌اند.

به لحاظ اهداف مورد نظر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و بسیاری از قوانین ملی، واژه «کشتی» و «شناور» مترادف‌اند. تعاریف مقدم شناورهایی را که قادر به حرکت دادن خود نبودند از معنای کشتی خارج می‌ساخت. امروزه اصطلاح «کشتی» یا «شناور» به شیوه‌های گوناگون و بنا به اهداف سند مورد نظر تعریف می‌شوند. به‌طور مثال، بند ۴ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۳ پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، اصلاح شده با پروتکل ۱۹۷۸ (مارپل)، انواع شناورهای با ساخت‌های ثابت را با سایر شناورها در تعریف کشتی، داخل می‌کند. در مقابل، ماده ۲ کنوانسیون ثبت ۱۹۸۶ کشتی را به طور مضیق‌تر تعریف می‌کند و آن را شامل هر شناور دریارو «خود متحرک» می‌داند که «در تجارت دریایی برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هر دو، مورد استفاده قرار می‌گیرد، به استثنای شناورهای کمتر از ۵۰۰ تن، ناخالص ثبت شده» (۶).

کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت سکوهاى نفتی «کشتی» را به‌عنوان «هر کشتی دریا رو و شناور روی آب از هر نوع ساخته شده یا پذیرفته شده برای حمل نفت به صورت فله به‌عنوان محموله توصیف کرده است». کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل خطرناک و مواد خطرناک از طریق دریا مصوب ۱۹۹۶ (۲۱) و کنوانسیون بانکر (۲۲) یک رویکرد مشابه اتخاذ کرده‌اند. در سال ۱۹۸۹ کنوانسیون نجات، یک کشتی، را به‌طور گسترده به‌عنوان «هر کشتی یا شناور، و یا هر ساختاری که قادر به دریانوردی باشد تعریف کرده است. کنوانسیون استراسبورگ^۱ (۱۹) مربوط به محدودیت مسئولیت دریانوردی در داخل کشور، کشتی را به‌عنوان یک کشتی که در آب‌های داخلی برای اهداف

^۲ . The London Dumping Convention

^۳ . seaplane: plane with special landing gear adapted for taking off and landing at sea

^۱ . The Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation

و مورد استفاده برای یک هدف خاص باشد، را شامل می‌شود (۱۲).

برای نمونه قانون ایالات متحده به‌طور کلی اصطلاح «شناور» را به معنای «هرگونه وسیله آبی یا سایر دستگاه‌های مصنوعی مورد استفاده یا قابل استفاده به‌عنوان وسیله حمل و نقل در آب، تعریف می‌کند». دیوان عالی ایالات متحده در پرونده‌ای این تعریف قانونی را مورد بررسی قرار داد تا معلوم دارد که آیا یک سکوی لایروبی بزرگ که قادر نیست خود را به جلو براند بلکه با یک یدک‌کش به محل‌های گوناگون کشیده می‌شود تا گل و لای را بردارد، شناور در دریانوردی^۱ به لحاظ قانون جبران خسارت کارگران لنگر دور از ساحل هست یا خیر. دیوان عالی بعد از بحث جامع از قانون و رویه، رأی داد که لایروبی یکی شناور و کشتی است. اظهار داشت که این تعریف شامل «هر وسیله آبی است که عملاً قادر به حمل و نقل دریایی است، صرف نظر از هدف اولیه آن یا وضعیت ترانزیت آن در لحظه خاص، همچنین در پرونده دیگری، دیوان نظر داد که دکل حفاری نیمه غوطه‌ور که به‌هنگام استفاده لنگر می‌اندازد ولی در اقیانوس از محلی به محل دیگر حرکت می‌کند یک کشتی و شناور است و بنابراین به مالک دکل اجازه می‌دهد مدعی حمایت مسئولیت محدود مقرر برای مالکان کشتی در قانون محدودیت مسئولیت شود (۶). تعریف کلی مندرج در قانون ایالات متحده در صورتی که قانون دیگری تعریف اخصی ارائه کرده باشد اعمال نمی‌شود. مثلاً، در اجرای مقررات مربوط به پیشگیری از تصادمات در دریا، «کشتی» به نحوی تعریف شده است که شامل «کشتی غیر جابجایی و هواپیمای دریایی» می‌شود. وقتی دانمارک پیشنهاد احداث پلی بر تنگه منتهی به دریای بالتیک را نمود، فنلاند دعوایی نزد دیوان بین‌المللی دادگستری طرح کرد و ادعا نمود ارتفاع شصت و پنج متری پل پیشنهادی عبور برخی دکل‌های نفتی و کشتی‌های حفاری ساخت فنلاند از تنگه را مختل خواهد کرد و این امر ناقض حقوق بین‌الملل است. دانمارک پاسخ داد که این نوع سازه‌ها کشتی نیستند و بنابراین حق عبور ترانزیت از تنگه‌ها را ندارند. دیوان بدون بررسی این که دکل‌های نفتی کشتی هستند یا نه، درخواست دستور موقت فنلاند را رد کرد. دعوا متعاقباً فیصله یافت و پیش از تصمیم در ماهیت مختومه شد (۶). هیچ تعریف اجماع از در میان انواع و اقسام قواعد

عنصر تعریف مربوط به «ابزار حمل و نقل بر روی آب» صرفاً محدود شده است به این که شامل حمل و نقل کالا و افراد، و یا ممکن است به‌طور گسترده‌تر قرائت شود (۱۲). بررسی اجمالی کنوانسیون حقوق دریاها و سایر استاد دریایی مغایرت‌های آنها را برجسته کرده است، اگرچه می‌توان گفت تعاریف به‌طور گسترده مشابه هستند.

کنوانسیون حقوق دریاها از واژه «کشتی»^۱ و «شناور»^۲ بدون تمایز استفاده کرده است، بدون صراحت اصطلاحات شان را تعریف کرده است. قواعد لاهه و قواعد ویسبی در یک تعریف یکسان از کشتی، هر شناور مورد استفاده برای حمل کالا از طریق دریا را در آن سهیم می‌کند. قواعد روتردام از این تعریف منحرف نشده است، در حالی که قواعد هامبورگ حاوی چنین تعریف نیست. به‌علاوه حقوق ملی نیز تا حد زیادی در تعاریف خود از آنچه به‌منزله یک کشتی است دگرگون نشده است (۱۰).

«بیل تلی»^۳ اظهار داشته که تعاریف حقوقی از شناور و کشتی، تا حد زیادی از یک کنوانسیون بین‌المللی دریایی نسبت به دیگری افتراق دارد، زیرا که آنها تا حد زیادی تابعی از موضوع مهم کنوانسیون مربوطه هستند. کنوانسیون سازمان ملل متحد نیز در مورد حقوق دریاها آن را تعریف نکرده و با استفاده از اصطلاح انگلیسی، شناور و کشتی را بجای یکدیگر به‌کار برده است. حتی کمتر از یک شرح تاسیس شده از این اصطلاح در حقوق بین‌المللی عرفی وجود دارد (۹). این دو اصطلاح ممکن است برای مقاصد عملی به‌جای یکدیگر استفاده شوند. مهم این است یک کشتی باید به‌طور خاص برای سفر در آب طراحی شده باشد، به‌جای اینکه قادر به انجام این کار برای یک لحظه باشد. بنابراین یک الوار چوبی و یا بوم غلطان شامل تعریف یک کشتی نمی‌شود. دادگاه دریایی در انگلستان، کانادا، ایالات متحده، استرالیا و نیوزیلند تست‌های مشابه، و رسیدن به نظرات را به‌کار برده‌اند. یک جت اسکی یک «کشتی» نیست به‌خاطر اینکه آن برای سفر به دریا و در سطح دریا طراحی نشده است. اما قاضی مک، توضیح داد یک کشتی نیاز به دریا رفتن ندارد، بلکه صرفاً هر چیزی شناور در و یا بر آب و در یک فرم خاص ساخته شده باشد

1. ship

2. vessel

3. Bil Tet-ley

کشتی‌های خارجی بدون مصونیت را صادر کرده است (۱۳).

کنوانسیون سولاس در مورد کشتی‌های محق به برافراشتن پرچم دولت‌های امضاءکننده اعمال می‌شود. اصطلاح کشتی در این کنوانسیون تعریف نشده است، هر چند بسیاری از انواع کشتی‌ها (به‌عنوان مثال کشتی‌های باری، تانکر، ماهیگیری، هسته‌ای، و ...) تعریف می‌شوند. به‌طور کلی، سولاس تنها در مورد کشتی‌های درگیر در سفرهای بین‌المللی اعمال می‌شود. کشتی‌های جنگی و کشتی نفربر (سربازبر)^۲، به‌علاوه کشتی‌های محموله بر زیر تناژ ناخالص خاص (معمولاً ۵۰۰ GT، برای برخی از فصل‌ها، ۳۰۰ GT) به‌صورت صریح از مقررات سولاس معاف می‌باشند، مگر اینکه صریحاً از جهات دیگر مقرر کرده باشد. معافیت همه جانبه کشتی جنگی به دیگر کشتی‌های دولتی گسترش داده نشده است. تنها فصل‌های سولاس که به‌طور خاص کشتی‌های غیرتجاری دولتی را معاف می‌کند (فصل پنجم، هفتم (بخش دی)، و نهم). بنابراین، اگر وسیله بدون سرنشین مطابق با اهداف این کنوانسیون به‌عنوان کشتی واجد شرایط باشد، و برای سفرهای بین‌المللی به‌کارگرفته شوند، از مقررات این سند معاف نبوده، و آنها ملزم به انطباق با تمام استانداردهای طراحی و تجهیزاتی مندرج در سولاس خواهند بود. همچنین وسایل بدون سرنشین از برخی از مقررات سولاس (فصل پنجم، هفتم (بخش دی) و نهم) معاف خواهد بود، اگر آنها به‌عنوان کشتی‌های غیرتجاری دولتی به‌کار گرفته شوند، و به‌طور کامل از سولاس معاف خواهند بود اگر آنها به‌صورت یک کشتی جنگی یا یک کشتی محموله بر زیر تناژ آستانه واجد شرایط باشند (۱۳). در واقع استثنائات آمده در کنوانسیون سولاس، نشان می‌دهد این کنوانسیون نمی‌تواند (ممکن نیست) مانعی برای کشتی‌های رباتیک باشد. اگرچه واقعیت آن است که در نظر گرفتن «وسایل بدون سرنشین» به‌عنوان کشتی در تضاد مستقیم با الزامات دارا بودن سرنشین مندرج در کنوانسیون مذکور می‌باشد، می‌توان استدلال کرد که چنین تعهداتی را می‌توان از طریق تجهیز کردن شناور به-وسیله هوش مصنوعی برآورده کرد که حداقل سطح

حقوق مشترک وجود ندارد. به علاوه، اعمال تصمیمات گرفته شده که برای پرونده‌های مدنی رخ می‌دهد تنها در صلاحیت داخلی اعمال می‌شود، به‌طوری که آنها استفاده محدودی برای تجزیه و تحلیل در حقوق بین‌المللی دارند (۱۲).

کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و وسایل بدون سرنشین دریایی

اساساً هر کنوانسیون، معیارهای متنوع و پیچیده‌ای برای اعمال دارد، به‌عنوان مثال، ممکن است یک کنوانسیون تنها در مورد کشتی‌های دارای تناژ مشخص شده و یا برای یک نوع تجارت خاص و یا خدمات خاص در نظر گرفته شده باشد. این است که هدف از این بخش کاوش در جزئیات برخی از کنوانسیون‌های مهم و قابلیت اعمال آنها بر وسایل بدون سرنشین دریایی است، که این امر نیاز به تبیین و بررسی دارد.

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی حیات دریا (سولاس)^۱

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا، جامع-ترین معاهده بین‌المللی است که به حفظ حیات انسان در دریا پرداخته است (۱). اندیشه لزوم حفظ ایمنی و سلامت انسان در دریا، در کنوانسیون سولاس (مصوب ۱۹۷۴) (۱۵)، به اوج رسیده است. محتوای مقررات این کنوانسیون، اصولاً ناظر به ایمنی کشتی‌ها، محموله و سفر دریایی است اما از آنجا که ایمن بودن کشتی، تأثیر مستقیم بر سلامت و ایمنی دریانوردان و بر حسب مورد، سایر اشخاص، از آغاز تا انجام سفر دارد و تمهید مقررات مذکور، اساساً همین هدف را دنبال می‌کند (۷). محتوای واقعی سولاس در ضمایم آن است که به دوازده فصل تقسیم شده است. هر فصل شامل استانداردهای دقیق است که حداقل معیار عملکرد در هر حوزه را ایجاد می‌کند. کشورهای صاحب پرچم مسئول انطباق شناورهایشان با این استانداردها و برای صدور گواهینامه منطبق از طریق چنین اسناد به‌عنوان گواهی ساخت و ساز ایمنی، گواهی تجهیزات ایمنی، گواهی رادیو ایمنی و گواهی ایمنی کشتی مسافری هستند. این کنوانسیون به کشورهای بندری اجازه بازرسی چنین گواهی را بر روی عرشه

² . troopship.

¹ . Solas

یکسانی از ایمنی را به عنوان کنترل مستقیم انسانی ارائه کند(۲۵).

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول)^۱

کنوانسیون ۱۹۷۳ بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها، از طریق پروتکل سال ۱۹۷۸ اصلاح گردید(۱۶). هدف از ایجاد آن به حداقل رساندن آلودگی دریاهای، شامل تخلیه زباله‌ها، نفت و آلودگی‌های استخراجی است(۵). استانداردهای دقیق ضد آلودگی در ۵ ضمیمه آن ذکر شده است. ضمایم مزبور درباره نفت (ضمیمه یک)، مواد مایع سمی به صورت فله (ضمیمه ۲)، مواد مضر بسته بندی شده (ضمیمه ۳) فاضلاب (ضمیمه ۴) و زباله‌ها (ضمیمه ۵) است(۲). هر یک از ضمایم این کنوانسیون مقررات کاربردی خود را دارند، باین‌حال، یک «کشتی» الزام آغازینی برای کاربرد هر یک از ضمیمه‌ها را دارد. کشتی‌های نظامی و کشتی‌های غیرتجاری دولتی به-طور خاصی از انطباق با هر یک از مقررات مارپل معاف هستند. بنابراین، اگر وسایل بدون سرنشین واجد شرایط کشتی، به عنوان کشتی متعلق به دولت برای مقاصد غیرتجاری به کار گرفته شوند آنها موضوع الزامات مارپل نخواهند بود(۱۳). در واقع، قواعد کنوانسیون‌های خاص مربوط به خسارت آلودگی به نظر می‌رسد به‌طور کامل غیرموثر باقی بماند. هیچ تغییری با توجه به مسئولیت دقیق (اما محدود) و تعهد بیمه در تصدی صاحب یک تانکر نفت وارد نمی‌شود. ادعاهای کندن بستر دریا علیه مالک و هیچ ادعایی برای خسارت آلودگی علیه کنترل-کننده کشتی مستقر در ساحل امکان‌پذیر نیست، در هر دو صورت از آنجا که او خدمتکار مالک است، و یا از آنجا که او باید به عنوان «یک نفر دیگر که، بدون اینکه از اعضای خدمه در نظر گرفته شود، در حال انجام خدمات برای کشتی است، در نظر گرفته شود. نظر می‌رسد مقررات این کنوانسیون در عصر کشتیرانی قادر به اعمال بر وسایل بدون سرنشین تجاری باشد(۹).

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور جوایز و نظارت بر دریانوردان

کنوانسیون بین‌المللی آموزش نگهبانی، مدارک و استانداردهای دریایی در سال ۱۹۷۸ (STCW)(۱۷)، استانداردهای شایستگی را برای فرمانده، افسرها و افراد نگهبان بر روی کشتی‌های تجاری تدوین کرد. این کنوانسیون حداقل استانداردهای مربوط به آموزش، نگهبانی و مدرک را که کشورهای مختلف باید رعایت کنند توصیف می‌کند(۵). اعمال مقررات کنوانسیون فوق، اصولاً بر عهده دولت صاحب پرچم است؛ ولی دول صاحب بندر هم به منظور واریسی مدرک دریانوردان طبق کنوانسیون (ماده ۱۰)، دارای برخی اختیارات کنترل هستند(۲).

کنوانسیون STCW در مورد دریانوردان بر روی عرشه کشتی‌های دریایی که پرچم یک طرف را برافراشته است اعمال می‌شود. کسانی که بر عرشه کشتی، از جمله کشتی‌های نظامی و کشتی‌های غیرتجاری دولتی به کار گرفته می‌شوند، معاف هستند. از آنجا که وسایل بدون سرنشین دریایی، به واسطه ماهیت‌شان، بدون سرنشین هستند، مبرهن است که به نظر می‌رسد کنوانسیون STCW نباید بر آنها اعمال شود. حتی اگر آنها توسط دولت به کار گرفته شده و تنها در خدمات غیرتجاری دولت درگیرند، از مفاد این کنوانسیون معاف خواهند بود(۱۳). در واقع راه حل ارائه شده در مورد کشتی‌های بدون سرنشین برای انطباق با مقررات ۱۳ از فصل ۵ سولاس در نظر گرفته نمی‌شود بلکه برای اصلاح آن کنوانسیون برای به روز شدن با تحولات فناوری مدنظر گرفته می‌شود(۲۵). که می‌بایستی حداقل ضمیمه‌ای به این کنوانسیون برای قابلیت اعمال بر وسایل بدون سرنشین دریایی و وضعیت کارکنان درگیر در به کارگیری آنها افزوده شود.

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا قوانین بین‌المللی جلوگیری از تصادم دریا در سال ۱۹۷۲ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و با عنوان «قوانین راه‌ها» که باید توسط کشتی‌ها و دیگر شناورها رعایت شوند منتشر گردید(۱۴). این قوانین در پنج بخش؛ بخش «الف»: شامل قوانین عمومی است؛ بخش «بی»: سکان-داری و دریانوردی که شامل قسمت‌های مختلف در دو حالت برای هر شرایطی و برای دید محدود است؛ بخش «سی»: نورها و اشکال؛ بخش «دی»: صدا و سیگنال نور) و بخش «ای»: معافیت تدوین شده‌اند(۵).

^۱ . Marpol

نیروی دریایی ایالات متحده، باین‌حال، در حال حرکت به سمت این تضمین است که وسایل سطحی بدون-سرنشین تا آنجا که ممکن است با الزامات کنوانسیون تصادم مطابقت داشته باشند. کنوانسیون تصادم تصریح کرد که یک کشتی باید دارای چراغ بالای دکل سه مایل و یک چراغ قرمز عقب (پاشنه) دو مایلی و چراغ‌های شب دو مایلی باشد. اگر یک کشتی کمتر از ۲۰ متر طول داشته باشد، چراغ‌های شب را می‌توان به یک فانوس تک (چراغ بادی) هم ترکیب کرد. اگر کشتی کمتر از ۱۲ متر باشد، به چراغ سر دکل تنها یک متر بالاتر از هر یک از چراغ‌های اطراف کشتی نیاز دارد. سه چراغ سبز در یک مثلث حاکی از مین‌بایی قرار گرفته است و برای هشدار به دیگر کشتیرانی استفاده می‌شود. قاعده ۲۷ (گرم) اقدام مین‌یاب کمتر از ۱۲ متر طول را از نشان دادن چراغ‌های مرتبط با مین‌روبی معاف کرده است. بنابراین کشتی‌های کوتاه‌تر همچنین ملزم به اعلام کردن چراغ‌های خارج از کنترل (NUC)^۱ تحت فرماندهی نیستند. چراغ‌های بیش از حد قرمز (NUC) برای ناوبری ایمن ضروری هستند، باین‌حال، اگر یک کشتی سرنشین‌دار یا بی-سرنشین در آب از حرکت باز ایستد، در مناطقی که دید محدود شده است، از جمله به علت مه، کشتی‌ها باید قادر به فرستادن صدای موثر در هر دو دقیقه حداقل یک بار باشند. هنگامی که در حال حرکت است، باید قادر به ایجاد یک صدای طولانی مدت، و دو صدای طولانی هنگامی که بازایستاده است، باشد (۱۲). در همین راستا، شورای مشورتی ایمنی دریانوردی آمریکا، یک گروه از کارشناسان را انتخاب و منصوب کرد، علاوه بر موارد ذکر شده، توصیه‌هایی برای گارد ساحلی ایالات متحده در مورد قواعد راه ایجاد کرد، که به نظر می‌رسد به‌طور ضمنی، حداقل برخی از وسایل بدون سرنشین دریایی از تعریف گسترده کنوانسیون تصادم از کشتی پیروی کرده است، را به-رسمیت شناخته است. بدیهی است، با پیشنهاد تغییر قواعد برای کیفیت منحصر به فرد از وسایل بدون سرنشین دریایی، می‌توان انتظار داشت که به‌طور ضمنی این امر به-رسمیت شناخته شود که آنها «کشتی‌هایی» هستند که موضوع کنوانسیون تصادم هستند (۱۳).

کد مدیریت ایمنی بین‌المللی

مقررات مزبور اصولاً مربوط به نحوه عمل کشتی‌ها و تحرکات آنها نسبت به کشتی‌های دیگر، به‌خصوص در شرایط نامساعد دید، به‌منظور احتراز از تصادف و ایجاد استانداردهای عمومی در علایم سمعی و بصری است. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشتی‌هایی که از حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی یا از حق ترانزیت در تنگه‌ها استفاده می‌کنند باید مقررات موجود را رعایت کنند خواه دولت صاحب پرچم یا دولت ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۷۲ باشد یا خیر (مواد ۴۲۱ و (۲) ۳۹ کنوانسیون ۱۹۸۲) (۲). کنوانسیون تصادم یک نقطه شروع مفید برای بررسی کاربرد متغیرهای کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی در مورد وسایل بدون سرنشین دریایی ارائه می‌دهد، این کنوانسیون، برخلاف کنوانسیون‌های دیگر، اصطلاح «کشتی» را تعریف کرده است. اصطلاح «کشتی» قابل توجه است، چرا که دلیل اعمال قواعد کنوانسیون تصادم در مورد وسایل بدون سرنشین می‌باشد، خواه شناور مورد نظر واجد شرایط به‌عنوان یک کشتی باشد یا نه. ماهیت این‌که آیا یک شناور دریایی «کشتی» است، برای اهداف کنوانسیون تصادم مهم است چه از آن در دریا استفاده شود چه نشود، و یا اینکه قادر به استفاده باشد، چراکه به‌عنوان یک وسیله حمل و نقل در آب است. اما به‌نظر می‌رسد در صورتی پاسخ مثبت است که به‌عنوان یک کشتی واجد شرایط باشد. متأسفانه، هیچ درک جهانی مورد پذیرشی از معنای (ابزار) حمل و نقل در آب وجود ندارد. در نتیجه، تعریف کمک ویژه‌ای در حل و فصل مسئله وضعیت وسایل بدون سرنشین دریایی نمی‌کند (۱۳). از این‌رو، اگر وسیله بدون سرنشین دریایی یک کشتی است، آن هم، مثل همه کشتی‌ها، باید با قواعد هدایت کردن و ناوبری در بخش «بی» منطبق باشد. این قواعد کشتی را ملزم می‌کند که در همه زمان‌ها وضعیت مناسبی از لحاظ سمعی و بصری داشته باشد و همچنین همه ابزارهای مناسب را در اوضاع و احوال و شرایط حاکم در دسترس داشته باشد تا یک ارزیابی کاملی از وضعیت و از خطر ابتلا به تصادم انجام دهد. همچنین به‌عنوان یک کشتی واجد شرایط، باید با قواعد بخش «سی» (نور و شکل) و قسمت «دی» (صدا و سیگنال نور) منطبق باشد، مگر اینکه آنها بیشتر به‌عنوان یک کشتی جنگی واجد شرایط باشند؛ کشتی‌های جنگی از انطباق با الزامات قسمت «سی» و «دی» معاف هستند (۱۴).

^۱. NotUnderCommand

می‌رسد این معافیت بر آنها نیز اعمال می‌شود. این نتیجه-گیری بیشتر به واسطه استثنای کلی کشتی‌های جنگی از سولاس، که کد ISM بخشی از آن است، تقویت شده است. که حتی اگر آنها به‌عنوان کشتی‌های متعلق به دولت برای مقاصد غیرتجاری تلقی شوند، آنها موضوع الزامات کد ISM نخواهند بود (۱۳).

حقوق بین‌الملل دریاهای و وسایل بدون سرنشین دریایی

حقوق بین‌المللی دریاهای که از طریق هنجارهای عرفی و معاهدات تکامل یافته است، اما بدون در نظر گرفتن هرگونه ملاحظاتی برای سیستم‌های بدون سرنشین، توسعه یافته است. با این حال، منابع مختلف حقوق و سیاست اقیانوسی ممکن است در مورد مسائل حقوقی مربوط به سیستم‌های بدون سرنشین اعمال گردد. رویکرد فلسفی حقوق دریاهای، که بر مفهوم آزادی دریاهای مبتنی است، یک نقطه از حرکت را ارائه می‌کند. رویه دولت، که شامل هنجارهای کهن و عرف و عاداتی است که توسط دریانوردان در طول نسل‌ها ایجاد شده است، همچنین یک منبع حقوقی مهم دارد. استفاده تاریخی از اصطلاح شناور و کشتی به‌عنوان سیستم‌های بدون سرنشین در دریا اعمال شود. بنابراین حقوق مثبت همچنین کمک بزرگی برای حاکمیت بر اقیانوس‌ها ایجاد می‌کند. چارچوب ضروری برای درک حقوق اقیانوس‌ها امروز کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل در مورد حقوق دریاهای است. کنوانسیون قواعد گسترده‌ای را برای فعالیت در، بر، و زیر دریاهای جهان منعکس و مقرر داشته است. اصل آزادی دریاهای سنگ بنای چارچوب ناوبری آزاد درج شده در کنوانسیون است. مفهوم آزادی دریاهای که از اصول حقوق بین‌المللی عرفی به یونان و روم باستان مشتق شده است. در اوایل عصر مدرن، شرایطی که متقاعد کننده باشد، توسط حقوقدان هلندی فقید هوگو گرسیوس تنظیم شده است. رژیم‌های مکمل و گاهی اوقات به هم پیوسته و دارای اشتراک در کنوانسیون حقوق دریاهای حقوق و آزادی ناوبری را ترسیم کرده که ممکن است توسط کشتی‌ها، زیردریایی‌ها و هواپیماها از طریق بخش‌های مشترک جهانی اقیانوس‌ها اعمال شود. در اکثر موارد، قواعد ناظر بر کشتی‌های سطحی سرنشین‌دار، زیردریایی‌ها و هواپیماها با تغییرات لازم نسبت به سیستم‌های بدون سرنشین در ابعاد یکسان اعمال می‌شود (۱۲). در مقابل این نظر، برخی

کد مدیریت ایمنی بین‌المللی^۱ برای عملیات ایمن کشتی-ها و برای پیشگیری از آلودگی (کد ISM) در سال ۱۹۹۳ در پاسخ به خطاها و یا قصورهای انسانی که نقش قابل توجهی در تصادفات دریایی در طول ۱۹۸۰ ایفا می‌کردند به تصویب رسید. در سال ۲۰۰۲، سازمان بین‌المللی دریانوردی طی قطعنامه‌ای فصل جدیدی را (فصل نهم: مدیریت برای بهره‌برداری ایمن از کشتی) در سولاس ایجاد کرد، که کد ISM را به‌عنوان کنوانسیون ایجاد کرد. در نتیجه، همه ملت‌های امضاءکننده سولاس در حال حاضر ملزم به رعایت این کد هستند. این کد در واقع به-منظور به حداقل رساندن خطا و مدیریت کمبود انسان در شرکت‌های درگیر در عملیات کشتی‌واری شد. که می-توان پیاده‌سازی و تاثیر بالقوه آن را بر روی سفر دریایی شناورهای بدون سرنشین مورد بررسی قرار داد (۲۵).

کد ISM و کشتی‌های بدون سرنشین با هدف بالا بردن ایمنی در دریا با به حداقل رساندن خطای انسانی است. فرهنگ جدیدی از مدیریت شفاف بود که کد ISM را به ارمغان می‌آورد ممکن است منجر به پیاده‌سازی و انطباق با کشتی‌های بدون سرنشین شود. در واقع آن را اجازه خواهد داد که توسعه دهندگان و صاحبان کشتی بالقوه این شناور یک قدم بیشتر در جنبه‌های مدیریت ایمنی بر دارند (۲۵).

آنچه در مورد کد ISM منحصر به فرد است، ایجاد یک مجموعه‌ای از استانداردهای بین‌المللی برای دستیابی به ایمنی و پیشگیری از آلودگی است. در این راستا، این کد هدف‌گرا خواهد بود و ابزار مفید و عملی برای پیاده‌سازی در مورد کشتی‌های بدون سرنشین به‌عنوان استانداردهای بین‌المللی با هدف سازماندهی مدیریت شرکت‌های کشتیرانی به‌منظور افزایش ایمنی در دریا و جلوگیری از ورود و به حداقل رساندن جلوگیری از آلودگی است. «استفاده از این سیستم کاملاً در مورد کشتی‌های بدون سرنشین مناسب است که هیچ اصلاحیه عمده‌ای از کد مورد نیاز نخواهد بود» (۲۵). کد ISM، نسبت به کشتی-های به‌کارگرفته شده دولتی برای مقاصد غیرتجاری اعمال نمی‌شود. اگر چه کشتی‌های جنگی به‌طور خاص ذکر نشده، چراکه آنها یک زیرکلاس از کشتی به‌کارگرفته شده توسط یک دولت برای مقاصد غیرتجاری هستند، به نظر

^۱ International Safety Management (ISM) Code

داشتن خدمه را برآورده کند اگرچه حتی یک خدمه ندارد؟ دولت‌ها چنین سیستم‌های را حتی برای مقاصد غیرتجاری به کار می‌گیرند، قادر نخواهد بود برای جلوگیری از الزامات ماده ۹۴، به «مقررات بین‌المللی قابل اجرا» که دلالت بر رعایت آنها دارد، اشاره کنند، چرا که کنوانسیون‌های دریایی چند ملیتی مانند سولاس اعمال می‌شوند، و آنها کشتی غیرتجاری دولتی را کاملاً معاف نمی‌کنند (هر چند که ممکن است کشتی‌های جنگی معاف شوند) (۱۳).

تاکید بر استانداردهای پذیرفته شده بین‌المللی در ماده ۱۰ کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ ناشی از ضرورت‌های عملی است. اگرچه هر دولتی می‌تواند از لحاظ نظری استانداردهای قانونی خود را، در اموری مثل قابلیت دریانوردی و شرایط خدمه، برای کشتی‌های حامل پرچم خود و نیز تا حدود کمتری برای کشتی‌های خارجی که وارد بنادر و یا آب‌های سرزمینی آن می‌شوند، به کار برد، ولی اگر استانداردها تفاوت زیادی با یکدیگر داشته باشند و یا با یکدیگر مطابقت و سازش نداشته باشند، هرج و مرج شدیدی به وجود خواهد آمد. خوشبختانه، جامعه بین‌المللی متحدالشکلی به منظور ترویج ایمنی دریانوردی ایجاد شده است. این استانداردها در چندین کنوانسیون بین‌المللی که اغلب نتیجه فعالیت‌های سازمان بین‌المللی دریایی هستند، گنجانده شده‌اند. استانداردهای ایمنی دریانوردی که در کنوانسیون‌های مزبور مقرر شده‌اند که به‌طور کلی در زمینه قابلیت دریانوردی، احتراز از تصادف و تعیین مسیر کشتی، استانداردهای خدمه و تأمین کمک‌های دریانوردی می‌باشند (۳).

در سال ۱۹۹۹، کمیته بین‌المللی اقیانوس‌شناسی دستورالعمل‌هایی برای استفاده از شناورها و گلایدرها به-تصویب رساند. دستورالعمل تعیین کرد، یک کشور عضو کمیته بین‌المللی اقیانوس‌شناسی باید از طریق کانال‌های مناسب از پیشروی یا از استقرار شناوری که ممکن است وارد منطقه انحصاری اقتصادی‌اش شود، مطلع شود. اما «حقوق نرم» و صلاحیت این دستورالعمل‌ها بسیار ناچیز است، تنها نسبت به اعضای آن اعمال می‌شود و مربوط به یک برنامه تحقیقاتی کمیته بین‌المللی اقیانوس‌شناسی است. شایان ذکر است، آن دستورالعمل‌ها در مورد شناورها و گلایدرهای دریایی که برای مقاصد نظامی

دیگر اظهار داشته‌اند کنوانسیون حقوق دریاهای برای رسیدگی به مسائل مربوطه کافی نیست، و آن که باید یک رژیم حقوقی جدید ایجاد شود. یک کارشناس حقوق دریایی نیز می‌گوید، زمان تغییرات اساسی کنوانسیون حقوق دریاهای فرا رسیده است (۲۶).

حقوق بین‌الملل دریاهای به صراحت تلقی کردن وسایل بدون سرنشین دریایی به‌عنوان یک «شناور» و یا «کشتی» را ممنوع نکرده است، این حقوق به‌وضوح برای سیستم‌های سرنشین‌دار در اصل (ذهن) تداعی شده است. ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاهای مقرر می‌دارد، که «هر دولت به‌طور موثر باید صلاحیت و نظارت خود را در موضوعات اداری، فنی و اجتماعی نسبت به کشتی‌هایی که پرچم آن‌را برافراشته‌اند، اعمال نماید». همچنین هر دولت به‌منظور تضمین ایمنی در دریا می‌بایستی اقدامات ضروری را، نسبت به کشتی‌های حامل پرچم‌اش را اتخاذ کند که شامل: اقدامات مربوط به ساختمان، تجهیزات و قابلیت دریانوردی کشتی؛ به‌کارگیری خدمه، شرایط کار و آموزش خدمه با در نظر گرفتن اسناد معتبر بین‌المللی؛ به‌کارگیری علائم نگه‌داری از وسایل ارتباطاتی و پیشگیری از تصادم و مانند آن می‌باشد که همگی برای تضمین ایمنی در دریا ضروری هستند. از این‌رو این تدابیر، اقداماتی را که برای تضمین موارد زیر ضروری است را در بر می‌گیرد که شامل (۱) اینکه هر کشتی تحت مسئولیت فرمانده یا افسرانی قرار داشته باشند که دارای صلاحیت‌های لازم، به ویژه مهارت ناوبری، دریانوردی، ارتباطات و مهندسی دریایی باشند، و صلاحیت خدمه و تعداد آن‌ها با نوع و اندازه ماشین‌آلات و تجهیزات کشتی متناسب باشند، و (۲) این که فرمانده، افسران و، تا حد ضرورت، خدمه‌ی کشتی از مقررات جاری بین‌المللی قابل اجرا مربوط به حفظ جان اشخاص در دریا، پیشگیری از تصادم، پیشگیری، کاهش و مهار آلودگی دریایی، و حفظ ارتباطات از طریق رادیو آگاه بوده و مکلف به‌رعایت مقررات مزبور باشند» (۲۰).

همان‌گونه که اظهار شد، ماده ۹۴ تعدادی از چالش‌های را برای وسایل بدون سرنشین دریایی که به‌عنوان کشتی در نظر گرفته شوند مطرح کرده است. چگونه می‌توانید یک سیستم بدون سرنشین به سرپرستی یک فرمانده و افسرانی، بسیار کمتر از سایرین که شرایط و آموزش مناسب داشته‌اند، اداره شوند؟ چگونه می‌تواند الزام به

«کشتی»، تعیین حقوقی بسیار مهمی است که به نظر می‌رسد بسیار بستگی به قابلیت دریانوردی، حمل و نقل و سائز و ابعاد آنها خواهد داشت. البته در حقوق بین‌المللی هیچ مدرکی یا سندی وجود ندارد که حاکی از آن باشد که وسایل بدون سرنشین دریایی نمی‌توانند به‌عنوان یک «شناور» یا «کشتی» مدنظر قرار گرفته شوند. در مقابل نیز قاعده‌ای هم وجود ندارد که اظهار دارد که آنها می‌توانند، و یا باید، به‌عنوان کشتی یا شناور در نظر گرفته شوند. از این‌رو حل و فصل این مسئله از اهمیت کلیدی برای وسایل بدون سرنشین دریایی برخوردار است؛ و کاملاً بستگی به چگونگی به‌کارگیری آنها در پرتو اسناد مختلف دریایی دارد. در واقع این تفسیر کنوانسیون‌های دریایی است که می‌تواند زمینه قاعده‌مندی این وسایل را فراهم آورد و به‌نظر می‌رسد تا زمانی که سندی بین‌المللی در مورد این وسایل ایجاد نشود، راه‌کاری جزء رجوع به کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و کنوانسیون حقوق دریاها و متناسب با وضعیت به‌کارگیری آنها وجود ندارد، هر چند که در این مسیر پیچیدگی‌هایی وجود دارد که این عزم و اراده را بسیار دشوار می‌کند.

ظاهراً نمی‌توان طبق کنوانسیون‌های دریایی که داشتن حداقل خدمه را برای کشتی‌ها ضروری می‌دانند، وسایل بدون سرنشین را به‌عنوان کشتی شناسایی نمود. اما واقعیت آن است که پذیرش وسایل بدون سرنشین هوایی به‌عنوان هواپیما زمینه‌ساز این رویه شده است که بتوان وسایل بدون سرنشین دریایی را به‌عنوان کشتی یا شناور تلقی نمود، و صرف تحت اختیار بودن و یا کنترل آنها توسط کاربر انسانی برای این پذیرش کفایت می‌نماید. اما اگر آنها نتوانند خود را با سایر قواعدی اساسی منطبق نمایند، یقیناً غیرقابل دریانوردی تلقی خواهند شد و چالش‌هایی برای به‌کارگیری آنها در عرصه دریا ایجاد خواهد شد.

در نهایت ضروری است که دولت‌ها و سازمان بین‌المللی دریانوردی با پذیرش این واقعیت که دریانوردی در دوره جدید با تکیه بر وسایل بدون سرنشین خواهد بود نسبت به به‌روز رسانی اسناد بین‌المللی دریایی پیشین و حتی تدوین کنوانسیون‌های جدید در این خصوص اهتمام ویژه‌ای نمایند و سعی کنند ضمن جلوگیری از بروز اختلافات، خلاءهای موجود را برطرف نمایند.

مستقر شده‌اند صدق نمی‌کند، اگرچه روند، بیشتر به‌سمت قاعده‌مندی سیستم‌های بدون سرنشین در منطقه انحصاری اقتصادی است. مشکل دیگر مربوط به استفاده از سیستم‌های بدون سرنشین در منطقه انحصاری اقتصادی است که تمایل به تلفیق تحقیقات علمی دریایی خارجی دارد، که ممکن است توسط دولت ساحلی تنظیم شده باشد، فراتر از صلاحیت دولت ساحلی برای تنظیم است (۲۳). در یک کارگاه در اروپا در ۲۰۱۵ در روتردام، ون هوی‌دونک اظهار داشت، می‌توان با اطمینان فرض کرد کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی‌های بدون خدمه را به‌عنوان کشتی مدنظر قرار داده است (۲۶). بیشتر مفسران بدون شک، به‌درستی فرض کرده‌اند که به تبعیت از اهداف حقوق دریاها، کشتی بدون سرنشین باید به‌عنوان کشتی تلقی شود. بنابراین قواعد حقوق دریاها، حقوق و تکالیف کشورها را در ارتباط با کشتیرانی بین‌المللی مد نظر قرار داده است که بر عملیات کشتی‌های بدون سرنشین اعمال می‌شود (۹).

نتیجه‌گیری

حقوق بین‌الملل همواره در واکنش به فناوری‌های نوین و اختراعات بدیع بشری، هم‌چون موجودی پویا تلاش داشته است که آنها را به نظم درآورد. البته این امر به این معنی است که برای به نظم در آوردن ابزارهای جدید نیاز به تدوین قواعد جدید می‌باشد بلکه گاهی ممکن است قواعد پیشین به‌طور کامل و بعضاً تا حدودی کفایت نماید. یقیناً به‌کارگیری وسایل بدون سرنشین در اثر وجود خلاءهای حقوقی، چالش‌های سیاسی و حقوقی زیادی برای جامعه بین‌المللی در عرصه دریاها ایجاد خواهد نمود، اما این موضوع به تنهایی نمی‌تواند مانعی برای به‌کارگیری آنها توسط بازیگران دولتی و غیردولتی ایجاد نماید و آنها را از منافع حاصل از این وسایل بدون سرنشین منصرف نماید. نکته مهمی که وجود دارد تلقی این قبیل وسایل به‌عنوان کشتی یا شناور می‌باشد، که چنانچه آنها به‌عنوان شناور یا کشتی تلقی شوند، تا حدودی هم‌چون سایر کشتی‌های با آنها برخورد می‌شود، اما در صورتی که نتوان آنها را به‌عنوان شناور در نظر گرفت، امکان دارد آنها به‌عنوان وسایل دیگری، از قبیل «دستگاه» و یا «اشیاء» و یا «تسلیمات» در نظر گرفته شوند. بنابراین تلقی وسایل بدون سرنشین دریایی به‌عنوان یک «شناور» و یا

- [16] The International Convention For The Prevention Of Polluting From Ships (MARPOL), 1973.
- [17] The International Convention On Standards Of Training, Certification And Watch keeping For Seafarers (STCW Convention), 1978.
- [18] The Convention On The Prevention Of Marine Pollution By Dumping Of Wastes And Other Matter (London Mexico City, Moscow and Washington 29 December 1972 as amended).
- [19] The Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012) (Strasbourg 27 September 2012).
- [20] The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, UN Doc. A/CONF. 62/122 and Corr. 1833 U.N.T.S 3; hereinafter: LOSC.
- [21] International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 1996 (London 3 May 1996). HNS.
- [22] International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (London 23 March 2001) art 1.1.
- [23] Sharkey, Noel, Grounds for Discrimination: Autonomous Robot Weapons, CHALLENGES OF AUTONOMOUS WEAPONS, RUSI DEFENCE SYSTEMS OCTOBER, 2008.
- [24] Unmanned vessels: time to adapt UN Law of the Sea. 12 APR 2016, <http://www.hollandyachtinggroup.com/news/newsfeed/unmanned-vessels>.
- [25] Uio: Faculty of Law University of Oslo, The production of unmanned vessels and its legal implications in the maritime industry, Candidate number: 557161, Submission deadline: 1/11/2014.
- [26] Unmanned vessels: time to adapt UN Law of the Sea, 12 APR 2016, <http://www.hollandyachtinggroup.com/news/newsfeed/unmanned-vessels>.
- [27] US Department of Department of Navy, "The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, 23 July 2007. available at www.navy.mil/navydata/technology/usvmppr.pdf.
- [28] Verschuren, Sanne, THE DEVELOPMENT OF UNMANNED WEAPONS AND THE CHALLENGES FOR INTERNATIONAL LAW, Masterproef van de opleiding Master in de rechten, Faculteit Rechtsgeleerdheid Universiteit Gent Universiteit Gent Academiejaar, 2013.
- [29] Walker, George K., Defining Terms in the 1982 Law of the Sea Convention III: The International Hydro-graphic Organization ECD-IS Glossary, 34 CAL. W. INT'L L. J. 211, 238 (2004).

منابع

- [۱] ابوعطا، محمد، نقش دولتهای متعاقد در تامین اجرای کامل و موثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۲، شماره ۲، تابستان ۱۳۹۱.
- [۲] چرچیل، رابین، آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاهای، ترجمه بهمن آقائی، چاپ ششم، تهران، نشر گنج دانش، ۱۳۹۰.
- [۳] سیفی، بهزاد، نصرآبادی، ام لیل، «تجسس و نجات دریایی توسط کشتیه‌های جنگی از منظر حقوق بین‌الملل با تأکیدی بر عملکرد نداجا»، فصلنامه علمی علوم و فناوری دریا، شماره ۹۲، زمستان ۱۳۹۸.
- [۴] صفارزاده، محمود، عزیز آبادی، ابراهیم، حمیدی، حمید، شهباء، محمدعلی، حمل و نقل دریایی، سازمان بنادر و کشتیرانی، انتشارات اسرار دانش، چاپ دوم، ۱۳۸۸، تهران.
- [۵] قوانین بین‌المللی در حوزه راهنمایی و هدایت کشتی، ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا، سال بیست و نهم شماره ۲۱۷، بهمن ۱۳۹۳.
- [۶] لویی بی. سون، و همکاران، حقوق بین‌الملل دریاهای، ترجمه: محمد حبیبی مجنده، انتشارات جنگل، چاپ دوم، ۱۳۹۲، تهران.
- [۷] مرکز بررسی و مطالعات راهبردی، مجموعه مقررات ملی برای پیاده سازی کنوانسیون سولاس، انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی، تهران، ۱۳۹۳.
- [۸] نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی و مقررات بین‌المللی دریایی، چاپ ششم، انتشارات سمت، تهران، ۱۳۹۳.
- [9] Eric Van Hooydonk, The law of unmanned merchant shipping – an exploration, 20 JIML, 2014.
- [10] Giles Xuereb, Unmanned vessels: is the current legal framework adequate?, Posted by on November 12, 2016 at 7:46 pm, <http://maritimeinside.com/2016/11/12/unmanned-vessels-is-the-current-l...>
- [11] Henderson, Andrew H., Murky Waters: The legal status of Unmanned Undersea Vehicles, 53 Naval Law Review 55, 2006.
- [12] Kraska, James, THE LAW OF UNMANNED NAVAL SYSTEMS IN WAR AND PEACE, U.S. Naval War College, USA <http://www.usnwc.edu>, Copyright Journal of Ocean Technology, 2010.
- [13] Norris, Andrew, Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems Monograph, U.S. Naval War College, the Department of the Navy, or Department of Defense, 2013.
- [14] The Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972.
- [15] The International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974.