**الأطر القانونية لاستخدام الأنظمة البحرية العسكرية غير المأهولة**

[**العدد 110 - تشرين الأول 2019**](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/110-d)

**الأطر القانونية لاستخدام الأنظمة البحرية العسكرية غير المأهولة**  
إعداد: العقيد الركن البحري علي حمية  
ضابط في الجيش اللبناني

**المقدّمة**

تُعدّ الأنظمة البحرية غير المأهولة Unmanned Maritime Systems-UMSs فئة فرعية مهمة من الأنظمة العسكرية غير المأهولة.

يدور الكثير من النقاش حول استخدام الأنظمة الجوية والبرية غير المأهولة، وبشكلٍ أقل حول الأنظمة العاملة فوق سطح المياه أو تحتها. لقد جذب استخدام الأنظمة غير المأهولة في القتال الانتباه على نطاق واسع في المجتمع القانوني، وتركّز الكثير من الاهتمام والمناقشات حول استخدام الأنظمة الجوية من دون طيّار، والأرضية من دون طاقم لإجراء ما يسمى بعمليات القتل المستهدف بهدف النيل من أهداف ذات قيمة عالية ومكافحة التفجيرات في المناطق المأهولة[[1]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn1" \o ")، كما أدّى استخدام تلك الأنظمة إلى اعتماد القوات المسلحة للعديد من الدول بشكلٍ متزايد عليها لأغراض الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع ISR- Intelligence, Surveillance and Reconnaissance، وغيرها من جوانب الخدمات اللوجستية العسكرية.

إنّ استخدام هذه الأنظمة يختلف كثيرًا عن نظيراتها الجوية والبرية، ففي عمليات الأمن البحري المستقبلية سيكون استخدام هذه الأنظمة كبيرًا للغاية، كونها تقوم بشكلٍ كبير بزيادة قدرات المراقبة للقوات البحرية، وتساهم في مكافحة القرصنة، تجارة المخدرات، مكافحة تهريب أسلحة الدمار الشامل وعمليات اللاجئين. أما في الحروب البحرية فهي واعدة بشكلٍ خاص، فيما يتعلّق بتحسين قدرات المنع البحري والحرب المضادة للغواصات والألغام وتعزيزها، كما أنّه من المرجح أن تثبت الأنظمة البحرية غير المأهولة أنّها لا تقدَّر بثمنٍ في الحفاظ على أمن الممرات البحرية الهشّة، التي يعتمد عليها ازدهار الاقتصاد العالمي.

تتناول هذه المقالة الحالة التكنولوجية والفنية للأنظمة البحرية غير المأهولة Unmanned Maritime Systems-UMSs بشرحٍ مسهب عن خصائصها ومهامها المحتملة، ثم تبحث في المسائل القانونية المرتبطة بها، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS-United Nation Convention Law Of the Sea، وباقي الاتفاقيات الدولية إلى جانب الحقوق والواجبات التي قد تترتب على استخدامها للأغراض العسكرية، وفي أثناء حدوث أعمال عدائية، بعدها ينتقل الاهتمام إلى تحليل كيفية تحكُّم مبدأ الحياد في أنشطتها في أثناء النزاعات الدولية المسلحة. على الرغم من أنّ المسائل المتعلّقة بأنشطتها المدنية مطروحة أيضًا للبحث، إلا أنّه لم يتم بذل أي جهد لتطوير النصوص القانونية التي ترعى استخدام هذه الأنظمة، وبما أنّ الولايات المتحدة هي الرائدة حاليًا في تطوير الأنظمة البحرية غير المأهولة واستخدامها، وكونها لم توقِّع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإنّه سيتم الإشارة إلى أنظمتها بهدف التوسع في التحليل.

ليس من الواضح حتى الآن ما إذا كانت الأنظمة البحرية غير المأهولة تتمتّع بنفس الوضع كالسفن Ships، بحسب تصنيفات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS، وحتى لو كان ذلك فمن غير المحتمل أن يتم تصنيف هذه الأنظمة على أنّها سفن حربية Warships، ومع ذلك فإنّ استخدامها لا يُستبعد في زمنَي السلم أو الحرب.

**الفصل الأول: الأنظمة البحرية غير المأهولة Unmanned Maritime Systems أنواعها ومهامها**

الأنظمة البحرية غير المأهولة Unmanned Maritime Systems-UMSs ليست ظاهرة جديدة تمامًا، لكنّها أصبحت في القرن الواحد والعشرين موضوع تقدُّم تكنولوجي عدواني كبير.

تقدِّم الأنظمة البحرية غير المأهولة عددًا من المزايا، تجعلها تتقدّم على الأنظمة المأهولة، من بينها الكلفة المنخفضة والقدرة على التحمّل، أي القدرة على تنفيذ المهام والمثابرة في منطقة العمليات، كما أنّها تسمح بتغطيةٍ أكبر لعمليات ISR) Intelligence, Surveillance and Reconnaissance)، والقدرة على العمل مع سمة هامة هي التخفي الشبح، لكن لها عيوبًا بالنسبة للأنظمة المأهولة، فهي أكثر اعتمادًا على الاتصالات بمعنى أنّ فقدان رابط الاتصالات قد يؤدي أحيانًا إلى تعطيلها تمامًا، أو على الأقل إضعاف وظائفها أو فوائدها، بالإضافة إلى ذلك قد يكون لها قيود تصميم تجعلها غير فاعلة في ظروف معيّنة، حيث يكون لأطقم الأنظمة المأهولة قدرة أكبر على التفاعل معها، كما التكيّف بشكلٍ عام مع المواقف التي ربما لم يتم أخذها بعين الاعتبار عند تطوير هذه الأنظمة.

تشمل الأنظمة البحرية غير المأهولة نوعَين هما: المركبات السطحية غير المأهولة Unmanned Surface Vehicules-USVs، والمركبات تحت السطح غير المأهولة Unmanned Undersea Vehicules-UUVs، ولكل منها خصائص مختلفة في العمليات البحرية وتخضع لقيودٍ محددة.

**أولًا: المركبات السطحية غير المأهولة Unmanned Surface Vehicules**

تشمل مهام المركبات السطحية غير المأهولة USVs ما يأتي:

• تنفيذ الإجراءات المضادة للألغام لحماية الممرات المائية والمناطق التي تجري فيها العمليات.

• ‌دعم العمليات الساحلية كالإنزال البرمائي خاصة في المياه الضحلة.

‌• الحرب المضادة للغواصات يمكن أن تواكب مجموعة سطح مأهولة لتحديد الغواصات وتعقّبها.

•  الأمن البحري من خلال توافر الـ ISR.

• حرب السطح من خلال المشاركة في مهاجمة الأهداف السطحية والحفاظ على وجودها في منطقة عمليات الـ SOF لتوافر الأمن لها[[2]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn2" \o ").

• الحرب الإلكترونية توافر الحماية من الهجوم الإلكتروني وتنفيذ عمليات الخداع والتشويش.

‌• دعم عمليات الاعتراض والمنع البحري[[3]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn3" \o ").

• ‌المشاركة في عمليات تفتيش السفن من خلال إجراء استطلاع أولي لسفينةٍ مشبوهة[[4]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn4" \o ").

يمكن إطلاق المركبات السطحية غير المأهولة من منصة النظام الأساسي عن الشاطئ، لتنفيذ المهام وجمع المعلومات باستخدام أجهزة الاستشعار الموجودة على متنه[[5]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn5" \o "). يُعدّ الزورق الأميركي Sea Hunter أهم هذه الأنظمة بتكلفةٍ قدرها 23 مليون دولار، طوله 40 مترًا وهو قادر على العمل في أعالي البحار بسرعة 31 عقدة وبشكلٍ مستقل لمدة 3 أشهر، بمدى يصل إلى 10 ألآف ميل بحري كما أنّه يلتزم بقواعد الملاحة الآمنة[[6]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn6" \o ").

**ثانيًا: المركبات تحت السطح غير المأهولة Unmanned Undersea Vehicules**

المركبات تحت السطح غير المأهولة UUVs عبارة عن غواصة ذاتية الدفع تكون عملياتها مستقلة تمامًا، أو تحت سيطرة بشرية بسيطة وغير مقيّدة، باستثناء وسائل إيصال البيانات ككابلات الألياف البصرية[[7]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn7" \o "). وكما هو الحال مع نظيراتها السطحية، يمكن لهذه الأنظمة أن تشارك أو تسهّل مجموعة واسعة من المهام منها :عمليات الـ ISR، إجراءات مكافحة الألغام، الحرب المضادة للغواصات، علم المحيطات، الاتصالات، جمع البيانات الأوقيانوغرافية، قياس الأعماق، حركة الأمواج والتيارات البحرية والبارامترات الجيوفيزيائية.

المركبات تحت السطح غير المأهولة صغيرة نسبيًا، ممّا يعزّز إمكانية حملها ونشرها من الطائرات والسفن، وهي بالإضافة إلى استخدامها في الكشف عن الألغام وتعطيلها، تُعدّ جذابة بشكلٍ خاص لقدرتها على تفجير نفسها العمليات المتسلسلة-cascaded ops [[8]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn8" \o ")، كما أنّ لها مهام أخرى كالتنصّت أو تعطيل كابلات الاتصالات في قاع المحيط، والتي تحمل كل أنواع الإشارات والبيانات العسكرية والمدنية على حدٍّ سواء[[9]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn9" \o ").

أهم هذه المركبات:

‌أ- المركبة الصينية Haiyan يمكن أن تعمل على أعماق تصل إلى 1000 متر، وتُبحر بسرعة 4 عقد وتستمر عملياتها لمدة شهر.

‌ب- مركبة روسية تعمل تحت سطح الماء، قادرة على نقل حمولة نووية، ويصل مداها إلى 6200 ميل بحري بسرعة 56 عقدة، أما غرضها المفترض فهو مهاجمة أهداف على سواحل الولايات المتحدة الأميركية[[10]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn10" \o ").

‌ج ـ  المركبة Echo Voyager التي طوّرتها شركة بوينغ. هي نظام UUV يمكن تشغيله لعدة أشهر، ويستخدم هذا النظام طاقة هجينة قابلة لإعادة الشحن، وهو قادر على نقل المعلومات إلى القوى الصديقة من دون الحاجة إلى الكابلات للحفاظ على الاتصالات. ومن المتوقع أن يقوم هذا النظام بمراقبةٍ تحت سطح البحر لكشف الألغام فضلًا عن مهام أخرى[[11]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn11" \o ").

**الفصل الثاني: الوضع القانوني للأنظمة البحرية غير المأهولة**

يُنظر إلى الوضع القانوني للأنظمة البحرية غير المأهولة من خلال حالتَين: الحالة الأولى كسفينةٍ Ship والحالة الثانية كسفينةٍ حربية Warship، وكلاهما معقّد وغير مستقر unsettled إلى حدٍّ ما.

لا يوجد تعريف محدد للسفينة Ship - Vessel في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. والواقع أنّ كلا المصطلحَين يظهران في هذا القانون من دون تمييز، في هذه المقالة سيتم استخدام مصطلح "سفينة"[[12]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn12" \o ").

تعدّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة كيانًا مهمًا، يتمتّع بحقوقٍ ملاحية لا تتمتّع بها الكيانات الأخرى التي تعمل فوق الماء كالطائرات، وبالمقابل فهي تتحمّل التزامات مختلفة أهمها ما ورد في المادة 94 من هذه الاتفاقية إذ يجب على كل سفينة أن ترفع علم الدولة، وأن تكون مأهولة بإمرة ربّان مسؤول عنها وضباط يمتلكون المؤهلات المناسبة، لا سيما في الملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأنّ الطاقم مناسب من حيث التأهيل والإعداد لنوع السفينة وحجمها ومعداتها، وأنّه على دراية كاملة بالأنظمة الدولية المعمول بها، فيما يتعلّق بسلامة الحياة في البحر، ومنع التصادمات، والحد من التلوث البحري ومكافحته، وصيانة الاتصالات[[13]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn13" \o ").

وفق المعاهدات البحرية، فإنّ السفن تُعرّف كما يلي:

‌أ- تُعرِّف اتفاقية 1954 لمنع تلوث البحار Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil السفينة على الشكل التالي[[14]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn14" \o "):

Ship is any sea-going vessel of any type whatsoever including floating craft whether self-propelled or towed by another vessel.

‌ب- تنص اتفاقية 1973 لمنع التلوث من السفن Convention for the Prevention of Pollution from Ships على أنّ السفينة هي[[15]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn15" \o "):

Ship is a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment including hydrofoil boats, air-cushion vehicles submersibles, floating craft, and fixed or floating platforms.

‌ج- ينص بروتوكول العام 1996 الملحق باتفاقية لندن London Dumping Convention على أنّ الطائرات والسفن هي الوسائل المحمولة جوًا Airborne أو بحرًا Waterborne من أي نوع كان[[16]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn16" \o ").

‌د- تنص الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر Convention on International Regulations for Preventing Collision at Sea, COLREGS [[17]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn17" \o ")، على أنّ السفينة هي وسيلة مائية تستخدم أو يمكن استخدامها للنقل على الماء، كما أنّ اتفاقية شروط تسجيل السفن Convention on Conditions for Registration of Ships تعدّ أنّ السفينة هي أي مركبة بحرية ذاتية الدفع، تُستخدم في التجارة الدولية بحرًا لنقل البضائع أو الركاب أو كليهما[[18]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn18" \o ").

المقاربات المختلفة مفهومة لأنّ التعريفات مصاغة لأغراضٍ محددة، فعلى سبيل المثال: اتفاقيات منع التلوث تعتمد منهاجًا تعريفيًا واسعًا، لأنّ الغرض منها هو الحد من التلوث في البحر، في حين أنّ اتفاقية منع التصادم تهدف إلى تنظيم الملاحة على سطح الماء، وبالتالي، لا تصل إلى الغواصات أو المركبات تحت السطح غير المأهولة، وبناءً على ذلك عند تحديد مدى انطباق معاهدة ما على الأنظمة البحرية غير المأهولة، يجب أن تدفع الأمانة إلى الأخذ بعين الاعتبار هدف هذه الأنظمة وأحكام التعاريف.

**أولًا: الأنظمة البحرية غير المأهولة كسفينةٍ Ship**

كما هو واضح وبشكلٍ لا لبس فيه، وبما أنّها غير مأهولة لا يمكن اعتبار الأنظمة البحرية غير المأهولة كسفنٍ، على الأقل فيما يتعلّق باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على النقيض من ذلك تتّخذ اتفاقية 1954 لمنع التلوث نهجًا شاملًا للغاية بعدم فرض أي مطلب من هذا القبيل، وتشمل حتى المراكب البحرية العائمة غير المأهولة، كما أنّ اتفاقية منع التلوث في العام 1973 وبروتوكول 1996، يتّخذان نفس المنحى. وبما أنّ بعض هذه الأنظمة قادرة على نقل البضائع والأشخاص في البحر، فهي ستكون خاضعة لاتفاقية منع التصادم COLREGS واتفاقية شروط تسجيل السفن Convention on Conditions for Registration of Ships. وبالتالي، فإنّها تُعدّ سفنًا باستثناء ما ورد في نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تعدّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نظام الملاحة البحري الحاسم والأساسي، ولكنّها لا تحتوي تعريفًا للسفينة بحدّ ذاتها، بل بالشروط الواجب توافرها فيها. وبالتالي، فهي عرضة للتناظر والتفسيرات. على الرغم من أنّ النص مخصص فقط للتطبيق على السفن البحرية المأهولة manned seaborne craft، غير أنّ هذا التفسير يمكن الطعن به كون الغاية منه إنشاء نظام قانوني شامل في البحر، وهذا ما يدفع الدول الأطراف إلى طلب تعديل الاتفاقية لإعطاء بعض الحقوق للأنظمة البحرية غير المأهولة، كحق المرور البريء والعبور الأرخبيلي. وبالتالي، تصبح مؤهلة لتكون سفنًا.

يُعدّ موقف الولايات المتحدة مثيرًا للاهتمام في هذا الصدد، فعلى الرغم من أنّها لم توقّع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إلا أنّها ترى أنّ العديد من أحكامها بما في ذلك تلك التي تنظّم الملاحة تعكس القانون الدولي العرفي[[19]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn19" \o "). ينص كتيّب قائد سلاح البحرية للعام 2007، التابع للقوات البحرية الأميركية المعني بقانون العمليات البحرية The commander’s handbook on the law of naval operations 2007، على أنّ الأنظمة البحرية غير المأهولة هي "سفن بحرية أخرى"، ويشير تحديث العام 2017 لهذه الوثيقة على أنّ هذه الأنظمة تتمتع بالحقوق الملاحية للسفن كالعبور البريء والمرور الأرخبيلي، وبنفس المنطق سيكون لديهم الحقوق والالتزامات الرئيسة الأخرى كحرية الملاحة في أعالي البحار، ومن المرجح أن يشجّع الموقف الذي اتخذته الولايات المتحدة باقي الدول على أن تحذو حذوها.

إذا كانت الأنظمة البحرية غير المأهولة تتمتّع بحقوق التنقل كباقي السفن، فإنّها تكون ملزمة بالشروط المرتبطة بهذه الحقوق، فعلى سبيل المثال وفي أثناء عبور الممرات البحرية والأرخبيلية, يتعيّن عليها إجراء العملية بصورةٍ متواصلة وسريعة، والامتناع عن أي أنشطة أخرى، ولا سيما التهديد باستخدام القوة أو استخدامها ضد الدولة الساحلية[[20]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn20" \o "). يحمل المرور البريء قيودًا إضافية لها صلة وثيقة بالأنظمة البحرية غير المأهولة تتضمّن حظرًا على التدريبات أو استخدام الأسلحة أو جمع المعلومات عن الدولة الساحلية، أو أعمال الدعاية أو البحوث أو أنشطة المسح أو التدخل في أنظمة الاتصالات، وفي حال كانت المركبة مخصصة للعمل تحت سطح الماء UUV، فيجب عليها تنفيذ المرور البريء طافية على السطح[[21]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn21" \o ").

**ثانيًا: الأنظمة البحرية غير المأهولة كسفينةٍ حربية**

بعد مناقشة مسألة مؤهلات الأنظمة البحرية غير المأهولة كسفينةٍ Ship وحقوقها وواجباتها الملاحية، من الضروري التأكد مما إذا كانت هذه الأنظمة يمكن أن يكون لها وضع السفن الحربية Warship. تم تحديد متطلبات هذا الوضع لأول مرة في اتفاقية لاهاي في العام 1907 [[22]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn22" \o ")، ويتم تكرارها اليوم في المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تنص على أنّ السفينة الحربية تعني سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولةٍ ما، تحمل علامات خارجية تميّز جنسيتها، وتحت قيادة ضابط بتفويضٍ رسمي من حكومة الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمات المناسبة أو ما يعادلها، ويديرها طاقم يخضع لسلطة القوات المسلحة النظامية.

من الصعب أن يشمل هذا التعريف العالمي الأنظمة البحرية غير المأهولة. يمكن بسهولةٍ أن تكون هذه الأنظمة جزءًا من قائمة القوات المسلحة ويوضع عليها علامات مناسبة، ولكن سيكون من الضروري تعديل مفهوم القيادة من قبل ضابط مفوّض ليشمل التحكّم بأنشطتها عن بعد، علاوة على ذلك وبما أنّها غير مأهولة أو في أحسن الأحوال مأهولة عن بعد، فلا يمكن اعتبار طاقمها خاضعًا للانضباط العسكري، لذلك حتى لو كانت هذه الأنظمة مؤهلة لتكون سفينة Ship، فإنّها لا يمكن لها أن تكون سفينة حربية Warship.

إنّ وضع السفن الحربية يُعدّ أقل أهمية في أوقات السلم، فبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تُمنح السفن الحربية بعض الحقوق، فعلى سبيل المثال قد تستولي سفينة حربية على سفينة قرصنة، أو تنفّذ زيارة سفينة Boarding في أعالي البحار[[23]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn23" \o "). يتم منح هذه الحقوق بشكلٍ متساوٍ للسفن الأخرى، التي تم وضع علامة واضحة عليها على أنّها حكومية ومصرّح لها بذلك مثلًا سفن خفر السواحل الأميركية US Coast Guard. لا تفرض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أي معايير أخرى، أي أنّه لا يوجد أي سبب لعدم جواز ترخيص الأنظمة البحرية غير المأهولة للعمل كسفينةٍ حكومية، تمارس الحقوق كافة التي تتمتّع بها السفن الحربية زمن السلم.

تعترف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالحصانة السيادية للسفن الحربية، ونفس الامتيازات تُمنح لسفنٍ أخرى في الخدمة الحكومية غير التجارية منها، وكلتا الفئتين محميتان من الولاية القضائية للإنفاذ في دول أخرى، ولا يمكن انتهاكها بمعنى أنّه لا يجوز صعودها أو ضبطها أو التدخل فيها بأي شكل آخر، لذلك وبالنظر إلى الحصانة الواسعة التي تتمتّع بها السفن الحكومية في الخدمة غير التجارية، وطالما أنّ الأنظمة البحرية غير المأهولة مؤهلة كسفينةٍ وتديرها حكومة لأغراضٍ غير تجارية حصرًا، فإنّها سوف تتمتّع بنفس الحصانة السيادية التي تتمتّع بها السفينة الحربية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

إنّ الحصانة السيادية للأنظمة البحرية غير المأهولة تكون أقل أهمية خلال النزاعات الدولية المسلحة، فمبادئ الحصانة الموضحة في البند أعلاه لا تنطبق خلال النزاعات المسلحة، لأنّ تلك الأنظمة تكون أهدافًا عسكرية. وبالتالي، يمكن مهاجمتها أو الاستيلاء عليها كغنائم حرب[[24]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn24" \o "). في فترات النزاعات الدولية المسلحة، تكون السفن الحربية غير الحكومية هي الوحيدة التي يحق لها ممارسة حقوق قتالية أو عدوانية أهمها، استخدام القوة ضد العدو إضافة إلى حقوق أخرى تشمل السيطرة على السفن المحايدة في المناطق المجاورة مباشرة لمنطقة العمليات البحرية، وزيارة السفن التجارية وتفتيشها، وإنفاذ الحصار[[25]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn25" \o ").

تشارك المركبات تحت السطح غير المأهولة أو تسهّل العديد من الأنشطة، والتي تبرز في حالتَين تساعدان على تحديد وضعها القانوني، لناحية تصنيفها كسفينةٍ أو سفينة حربية، أو معدات عسكرية ووسائل حرب:

‌أ-    تطلق المركبات غير المأهولة من سفينة لتسهيل الوظائف التي يحق لها القيام بها. هذا الاستخدام لا يختلف من الناحية القانونية عن إطلاق القوارب المطاطية الصلبة RHIBs. إنّها السفينة التي تمارس الحق وليس النظام، كما قد تعبُر السفن الحربية ممرًا دوليًا أو أرخبيليًا. في هذه الحالة، يجب عليها الامتناع عن أي تهديد أو استخدام للقوة ضد الدولة الساحلية[[26]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn26" \o "). من المقبول أن تستخدم طائرات هليكوبتر لضمان أمنها في أثناء المرور، كما يمكن لها نشر مركبة غير مأهولة لأداء وظيفة مماثلة، وكمسألةٍ قانونية فإنّ السفينة هي التي تنفّذ المرور وليس المركبة.

‌ب- يمكن تطبيق نهج مماثل خلال نزاع مسلح، فعلى سبيل المثال، قد تستخدم سفينة حربية، تنفّذ حصارًا بحريًا، نظامًا بحريًا غير مأهول للقيام بوظائف المراقبة، من أجل التنبّه إلى محاولات السفن الأخرى خرق الحصار. ومرة أخرى، فإنّ السفينة هي التي تمارس حق المتحاربين في الحفاظ على الحصار في أثناء النزاع المسلح وليس النظام غير المأهول.

خلاصة، إنّ الأنظمة البحرية غير المأهولة ليست سفنًا حربية، ولكنّها يمكن أن تكون سفنًا حكومية، والأهم من ذلك فإنّها معدات عسكرية ووسائل حرب، يتم استخدامها في أي ظرف يكون فيه قانونيًا استخدام أسلحة أخرى كالطوربيدات، الصواريخ أو الألغام في أثناء العمليات البحرية في المياه الإقليمية للعدو أو في أعالي البحار.

**الفصل الثالث القوانين والمبادئ التي تحكم عمل الأنظمة البحرية غير المأهولة**

تنص المادة 36 من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف API على ما يلي: عند تطوير أو اقتناء أي سلاح أو تبنّي وسيلة أو طريقة جديدة للحرب، يجب على الطرف المتعاقد السامي تحديد ما إذا كان عمله في بعض أو كل الظروف، محظورًا بموجب هذا البروتوكول أو بموجب أي قاعدة أخرى من قواعد القانون الدولي، لذلك على الرغم من صعوبة وصف هذه الأنظمة بأنّها سفن حربية، فإنّها بلا شك وسيلة حرب (أسلحة وأنظمة أسلحة) قادرة على الانخراط في نشاط يُعدّ بمثابة هجوم، كالعمليات ضد سفن السطح، أو الغواصات، أو زرع الألغام[[27]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn27" \o "). وبالتالي، فإنّ الطريقة التي تستخدم بها تسمى أساليب الحرب (التكتيكات).

**أولًا: مراجعة وتقييم الأنظمة البحرية غير المأهولة**

على الرغم من أنّ استخدام وسائل جديدة للحرب هو أمر معتاد بطبيعته، إلا أنّ هناك جدلًا حول ما إذا كان الطرف قد قام بمراجعة أساليب الحرب الجديدة و الأسلحة وأنظمتها أي وسائل الحرب وتقييمها، على سبيل المثال سياسة الولايات المتحدة تتطلب مراجعة الأسلحة وأنظمتها قبل الشراء[[28]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn28" \o "). تُجرى مراجعة وسائل الحرب على أساس معرفة الهدف المراد من الأسلحة أو أنظمتها، والإطار المتوقع من الاستخدام[[29]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn29" \o "). القضية المركزية هي قدرة السلاح على تمييز الأهداف. في هذا الصدد، يتم فرض حظر على أي أسلوب أو وسيلة قتالية لا يمكن توجيهها إلى هدف عسكري محدد، وقد تتسبب بضرب أهداف عسكرية ومدنية من دون تمييز[[30]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn30" \o ").

يشمل التقييم فحص وسائل الحرب وتأثير سمة غير المأهولة في قدرتها على التمييز بين الأهداف العسكرية المشروعة والأهداف غير المشروعة[[31]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn31" \o ")، وكما هو مطلوب في مبدأ التمييز لا يُستبعد أن تكون سمة غير مأهولة تعرقل قدرة النظام على التمييز، قد يكون ذلك صحيحًا خاصة عندما تكون مستشعرات النظام بدائية نسبيًا أو محدودة بعوامل خارجية، كحالة البحر أو سوء الأحوال الجوية. في حالات أخرى، عدم وجود الإنسان لا يكون له أي تأثير إذا كانت مستشعرات النظام تميّز بشكلٍ كافٍ. وبالتالي، يمكن قياس قدرتها على الامتثال لمبدأ التمييز بحسب مشاركة الإنسان في اتخاذ القرار In the loop أي التحكم عن بعد، On the loop أي مراقبة التنفيذ والقدرة على إنهائه عند الضرورة أو Out of the loop أي النظام ينفّذ بشكلٍ مستقل.

لا تخضع الأنظمة البحرية غير المأهولة بصفتها فئة، لتعريفٍ أو لتحديدٍ في القانون الدولي الإنساني، لكنّها قد تتشارك في خصائص معيّنة بأسلحةٍ أخرى كالطوربيدات أو الألغام التي تخضع للقواعد التنظيمية، لذلك على هذه الأنظمة الالتزام بالقانون ذي الصلة. فعلى سبيل المثال، يجب أن تصبح الطوربيدات التي تفقد هدفها غير ضارة بمجرد الانتهاء من الهجوم، كما يجب أن تصبح الألغام غير مؤذية في غضون ساعة من فقدان السيطرة عليها[[32]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn32" \o "). هذه المتطلبات والتي تهدف إلى حظر استخدام الأسلحة "الغبية"، التي من شأنها أن تُشكّل خطرًا على الملاحة بعد استخدامها، تُشكّل عقبة كبيرة أمام تطوير الأنظمة البحرية غير المأهولة لجعلها مطابقة للقوانين.

**ثانيًا: سلوك الأعمال العدائية**

نص البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف API على حظر الهجمات، التي تتم من البحر ضد أهداف أرضية قد يتأثّر بها المدنيون، وعلى الأشياء التي لا تُشكّل أهدافًا عسكرية مشروعة، كما حظّر شن أي هجوم عشوائي، ودعى إلى التقيّد بمبدأ التناسب واتخاذ الاحتياطات عند شن الهجمات[[33]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn33" \o ").

معظم الهجمات التي تشنّها الأنظمة البحرية غير المأهولة تكون موجّهة ضد أنظمة بحرية أخرى نادرًا ما تهاجم أهدافًا أرضية، عن طريق نشر الألغام البحرية أو الهجوم المباشر. وبالتالي، فهذه الهجمات لن تخضع مباشرة لقواعد البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف API. على الرغم من ذلك، فإنّ قواعد القانون العرفي تطبّق في هذه الحالة[[34]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn34" \o ").

يجب على أطراف النزاع، الذين يستخدمون الأنظمة البحرية غير المأهولة للقيام بهجومٍ، تقييم ما إذا كان الهجوم موجّهًا إلى هدف قانوني[[35]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn35" \o ")، فبحسب النظام الخاص لـ الأهداف العسكرية في البحر، فإنّ بعض السفن محصّنة ضد الهجمات المباشرة والعشوائية ومدرجة في حسابات التناسب، وأهمها:

١-   سفن المستشفيات.

٢-   المراكب الصغيرة التي تستخدم في عمليات الإنقاذ الساحلية وغيرها من وسائل النقل الطبية.

٣-   السفن الممنوحة الحماية بموجب اتفاق بين الأطراف المتحاربة:

• السفن المخصصة لنقل أسرى الحرب والمتورطين فيها.

• السفن العاملة في بعثات إنسانية، بما في ذلك السفن التي تحمل الإمدادات للسكان المدنيين.

‌٤-   السفن العاملة في نقل الممتلكات الثقافية الخاضعة للحماية الخاصة.

‌٥ - سفن الركاب عندما تعمل فقط في نقل الركاب المدنيين.

‌٦ -  السفن الخاصة ببعثاتٍ علمية، خيرية، دينية أو غير عسكرية.

‌٧ -  سفن الصيد الساحلية الصغيرة والقوارب الصغيرة العاملة في التجارة الساحلية المحلية.

‌٨-.  السفن التي تم تخصيصها أو تكييفها حصريًا للاستجابة لحوادث التلوث في البيئة البحرية.

‌٩-   السفن التي استسلمت.

١٠- قوارب النجاة[[36]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn36" \o ").

على خلاف الأهداف المدنية الأرضية، قد تصبح سفن العدو التجارية أهدافًا عسكرية، إذا شاركت في أنشطة قتالية لصالح العدو، كقطع الكابلات تحت البحر، نقل قوى العدو، جمع المعلومات الاستخبارية، القيام بوظيفة الإنذار المبكّر أو المساهمة في قيادة قوات العدو وتحكّمها، الإبحار في قافلة ترافقها سفن حربية أو طائرات العدو، أو تقديم أي مساهمة فعّالة في العمليات العسكرية للعدو، كما يمكن مهاجمة سفن العدو التجارية، إذا رفضت أمرًا بالتوقّف أو رفضت زيارتها وتفتيشها[[37]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn37" \o ").

وفق قانون الحرب البحرية، قد يتم الاستيلاء على سفن العدو التجارية، أو زيارتها وتفتيشها إذا كان هناك أي شك بوضعها، وينطبق حق الزيارة والتفتيش والاستيلاء على السفن التي ترفع علمًا محايدًا، عندما يشتبه قائد السفينة الحربية في أنّ لعمل السفينة طابع عدواني، كنقل الممنوعات، العمل تحت إمرة العدو ونقل قواه، الفشل في تقديم وثائق صحيحة وأصلية، انتهاك الضوابط التي يضعها المتحاربون في منطقة العمليات البحرية أو محاولة اختراق الحصار[[38]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn38" \o ").

إنّ قدرة الأنظمة البحرية غير المأهولة على تمييز الأهداف، أي القدرة على توجيهها ضد هدف عسكري بحت، هي مسألة يتم معالجتها خلال عملية مراجعة الأسلحة، ومع ذلك فحتى إذا كان النظام قادرًا على التمييز، يحظّر استخدامه ضد هدف غير قانوني. فعلى سبيل المثال، إنّ استخدام نظام غير مأهول وغير قادر على تمييز السفن الحربية عن المدنية في ميناء مزدوج الاستخدام عسكري ومدني، يُعدّ هجومًا عشوائيًا مخالفًا للقوانين[[39]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn39" \o ").

نصّت المادة 41 من البروتوكول الإضافي الأول على حماية أولئك الذين يعبّرون بوضوحٍ عن نيّة الاستسلام بأنّه يجب أن يكون واضحًا للجانب المنافس، وهذا صحيح أيضًا في السياق البحري، لذلك تُستثنى من الهجوم السفن المعادية التي استسلمت، وهذا الاستسلام يُشكّل تحديًا كبيرًا للأنظمة البحرية غير المأهولة، يتعلّق بالتزامه بمبدأ التمييز وقدرته على تفسير السلوك المستجد والمعقَّد[[40]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn40" \o ").

تذهب الولايات المتحدة إلى أبعد من ذلك، فموقفها يُعدّ أنّه لا يجب قبول الاستسلام، إلا عندما يكون الجانب المنافس المنتصر قادرًا على إدراك ذلك من خلال نشر معلومة الاستسلام على الوحدات المقاتلة كافة. وبالتالي، من غير المرجّح أن تكون هناك مشكلة، إذا لم تتمكن الأنظمة البحرية غير المأهولة من الاعتراف به. يجب استدعاء هذا الـنظام وإعادة توجيهه إذا كان ذلك ممكنًا، حتى لا يهاجم هدفًا قانونيًا سابقًا أظهر استسلامه[[41]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn41" \o ").

يطبّق مبدأ التناسب في الحرب البحرية، فيحظّر الهجوم الذي تكون فيه الإصابات العرضية، المتوقّعة بين المدنيين والأضرار الجانبية للأعيان المدنية، مفرطة بالنسبة إلى الميزة العسكرية المتوقّعة للهجوم. إنّ مشاركة الأنظمة البحرية غير المأهولة لا تمثّل أي عقبات قانونية، طالما أنّ قرار التناسب يتم احترامه وفق مبدأ A man in or on the loop. في مثل هذه الظروف، فإنّ النظام يُعدّ كأي سلاح آخر، يتم عند استخدامه احترام مبدأ التناسب من قبل إنسان[[42]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn42" \o ").

قد يكون لمبدأ التناسب إشكالية، عندما يتعذّر على الأنظمة البحرية غير المأهولة تقييم الضرر الجانبي المتوقّع، أو الميزة العسكرية المتوقّعة التي من المحتمل أن يؤدّي إليها الهجوم، لكن يمكن تخطّي هذه الإشكالية وجعل المشاركة قانونية، من خلال برمجة النظام للهجوم فقط تحت ظروف معيّنة[[43]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn43" \o "). فعلى سبيل المثال، قد تتم البرمجة لمهاجمة الغواصات التي لها بصمة صوتية مميزة فقط، أو استخدام أجهزة قادرة على تحديد السفن الحربية للعدو بدرجةٍ عالية من الموثوقية، وبرمجة النظام لعدم الهجوم إذا كانت هناك سفن أخرى لا تستوفي المعايير المحددة، وتقع ضمن مدى السلاح. وكقاعدةٍ عامة، فإنّ المناطق البحرية الواسعة وتكنولوجيات المستشعرات المستخدمة في الحرب البحرية تُعرّض النظم غير المأهولة لقدرٍ أقل من التحديات التناسبية.

فيما يتعلّق بمتطلبات اتخاذ الاحتياطات في الهجوم، يمكن للأنظمة البحرية غير المأهولة الإسهام في تأمين الحماية وفق القانون الإنساني الدولي. نصت المادة 57/الفقرة 4 من القانون الإنساني الدولي على أنّه: في حالة القيام بعملياتٍ عسكرية في البحر أو الجو، يقوم كل طرف من أطراف النزاع وفق حقوقه وواجباته بموجب قواعد القانون الدولي المطبّقة في النزاعات المسلحة، باتخاذ الاحتياطات المعقولة جميعها، لتجنّب إيقاع خسائر بين المدنيين أو الإضرار بالأعيان المدنية[[44]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn44" \o ").

كون التحقّق من الهدف هو النقطة المركزية في متطلبات الهجوم، وبالنظر إلى أنّ هذه الأنظمة غير مأهولة، فقد يتم نشرها على مقربة من الأهداف المحتملة للتحقّق من حالتها وإجراءاتها، كذلك لتقييم أي احتمال للأضرار الجانبية collateral damage من دون تعريض القوى أو الأصول المهمة للخطر. هذه الأنظمة متوافرة للقائد البحري، واستخدامها ممكن عمليًا بهدف التحقّق من الهدف، ويضمن في هذه الحالة استمرار التقيّد بقانون النزاعات المسلحة في أثناء الاشتباك.

تقدّم الأنظمة البحرية غير المأهولة وسيلة فعّالة لتأمين الإنذار المبكّر للسفن الحربية، عند زيارة سفن معيّنة Uncertain ship وتفتيشها، كما يمكن لها تحذير السفن التجارية أنّها تعرّض نفسها للهجوم، إذا قاومت التفتيش أو فشلت في التعاون في أثناء الزيارة. مثل هذه التحذيرات مهمة وضرورية في حال كان وضع السفينة غير مؤكّد، وأنّها قد تحمل مدنيين خارجين عن القانون والشك يفترض وجودهم[[45]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn45" \o ")، يتم دحض الشك فقط، عندما تقاوم السفينة الزيارة والتفتيش. كمسألةٍ قانونية، يحق للقوات البحرية السيطرة على منطقة العمليات واستخدام الأنظمة البحرية غير المأهولة، لتحذير السفن الحربية التي قد تكون بوضعٍ خطر[[46]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn46" \o ").

**ثالثًا: مبدأ الحياد**

يتعلّق النظر في قضايا الحياد واستخدام الأنظمة البحرية غير المأهولة في مسألتَين: الامتيازات الملاحية والعمليات الحربية في المناطق المحايدة بما في ذلك المياه الداخلية، البحر الإقليمي والمياه الأرخبيلية[[47]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn47" \o ").

خلال النزاعات المسلحة، يمكن للسفن المتحاربة استخدام الأنظمة البحرية غير المأهولة كجزءٍ منها في أثناء عبور ممر بحري دولي أو في أرخبيل محايد، وبالمثل يمكن للسفن المحايدة أن تستخدم هذه الأنظمة في أثناء عبورها مضايق دولية ومياه أرخبيلية تابعة للدول المتحاربة[[48]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn48" \o ")، وإذا كانت الأنظمة البحرية غير المأهولة تُعدّ سفنًا، فإنّها تمنح حقوق ملاحية بمعنى أنّه يحق لها بالمرور العابر عبر الممر البحري أو الأرخبيلي. فعلى الرغم من وجود نزاع مسلح، فإنّ الدول المحايدة لا يمكنها إعاقة حقوق هذا المرور في الممرات البحرية[[49]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn49" \o ").

تختلف معالجة المياه الإقليمية في قانون الحياد عن تلك المنصوص عليها في قانون البحار، فخلال النزاعات المسلحة يجوز للدول الساحلية المحايدة (ليس إلزاميًا) السماح للسفن الحربية المتحاربة بالمرور البريء عبر بحرها الإقليمي[[50]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn50" \o ")، وإذا سُمح بهذا المرور يحق للدولة المحايدة فرض شروط وقيود على ذلك، ويجب تطبيق هذه الشروط والقيود بالتساوي على طرفَي النزاع.

الأنظمة البحرية غير المأهولة المرتبطة بالسفينة الحربية ملزمة بنفس القواعد كالسفينة ذاتها، في حين أنّه تلك التي تعمل بشكلٍ مستقل غير مؤهّلة في الوقت الحالي كسفنٍ حربية، لها حقوق ملاحية وتستفيد من نظام المرور البريء. ومع ذلك، فإنّ الدولة الساحلية المحايدة من ضمن حقوقها منع هذا المرور سواء بالنسبة إلى الأنظمة غير المأهولة، أو لتلك التي تحمل أسلحة، طالما أنّ تلك الدولة لا تميّز بين المتحاربين[[51]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn51" \o ").

مهما كانت أسس وجود الأنظمة البحرية غير المأهولة في المياه المحايدة، فإنّ مبدأ الحياد يضع قيودًا صارمة على أنشطتها، وخاصة المشاركة في الأعمال العدائية، وتشمل هذه القيود على سبيل المثال لا الحصر:

‌أ- الاعتداء على الأشخاص أو الأشياء الموجودة في المياه أو الأراضي المحايدة.

‌ب-استخدامها كقاعدةٍ للعمليات في المياه المحايدة، للهجوم على الأشخاص أو الأشياء الواقعة خارج المياه أو الأراضي المحايدة.

‌ج- زرع الألغام.

‌د- الزيارة، التفتيش أو الاستيلاء[[52]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn52" \o ").

‌ه- اتخاذ إجراءات ضد سفن العدو في أثناء المرور البريء.

‌و- إجراء أنشطة محظورة أو تسهيلها كالمشاركة في زيارة سفينة تجارية وتفتيشها في مياه الدول المحايدة. وفي حال قيامها بذلك، فإنّ ذلك سيكون خرقًا لحياد الدولة الساحلية، وتمتد هذه القيود إلى الأنشطة الحربية في أثناء عبور هذه الأنظمة في ممر دولي أو أرخبيلي محايد[[53]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn53" \o ").

تتحمّل الدول المحايدة التزامات بموجب قانون الحياد، فيجب عليها منع الأنشطة الحربية التي تنتهك حيادها أو وقفها كسلوك الأعمال العدائية[[54]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn54" \o "). وبناء على ذلك، إذا انخرطت الأنظمة البحرية غير المأهولة في الأعمال العدائية أو في أي نشاط آخر، فإنّ الدولة المحايدة ستصبح مشاركة في الأعمال العدائية، وعليها وضع حد لهذا السلوك. إذا ﻓشلت الدولة المحايدة ﻓﻲ إﻳﻘﺎف مشاركة هذه الأنظمة في الأعمال العدائية، ﻓﺈنّ الطرف الآخر ﺳﻴكون ﻣخوّﻻً القيام بذلك بنفسه، ﺑﻤﺎ ﻓﻲ ذلك اﺳتخدام القوة ﺣﻴث يكون ذلك ﺿﺮورﻳًﺎ[[55]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn55" \o ").

يمكن استخدام الأنظمة البحرية غير المأهولة من قبل المتحاربين في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار، لأي غرض قانوني آخر يتعلّق بالنزاع المسلح. عند الانخراط في مثل هذه الأنشطة يجب احترام مبدأ الاعتبار الواجب Due Regard، أي احترام حقوق النقل البحري المحايد وغيرها من المصالح المحايدة في تلك المناطق. فعلى سبيل المثال، يجب على المتحاربين احترام حقوق الدولة الساحلية في استكشاف الموارد الطبيعية، واستغلالها في منطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري، وأن يتصرفوا بطريقةٍ تحافظ على البيئة البحرية[[56]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn56" \o ") وحقوق الدول المحايدة في استكشاف الموارد الطبيعية، واستغلالها لقاع البحر وباطن الأرض، وتجنّب إحداث أي ضرر للكابلات وخطوط الأنابيب في قاع البحر باستثناء تلك التي تخدم العدو فقط[[57]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftn57" \o ").

**الخلاصة**

الأنظمة البحرية غير المأهولة UMSs واسعة ومتنامية، تشمل الأجهزة التي تعمل على سطح البحر وتحته، والتي يمكن استخدامها لمجموعةٍ متنوعة من المهام من المسح الأوقيانوغرافي إلى العمليات العدائية.

إنّ وضع هذه الأنظمة مسألة مهمة، لأنّها تنطوي على حقوق والتزامات في زمنَي السلم وفي أثناء النزاعات المسلحة، وعلى الرغم من تطوّر القوانين والأنظمة البحرية بشكلٍ كبير، بهدف تأمين حرية الملاحة في أعالي البحار وفي الممرات البحرية، إلا أنّها لم تتطرق بشكلٍ وافٍ لمسألة قانونية استخدام أنظمة بحرية غير مأهولة، وتركت الأمر لاجتهاد مختلف القوى البحرية. وبالتالي، فإنّ كل دولة فسّرت القوانين بما يتلائم مع مصلحتها الوطنية.

تظل مسألة تحديد وضع الأنظمة البحرية غير المأهولة بلا حل، ففي حين أنّ هناك حجة معقولة لإعطائها حقوقًا ملاحية، إمّا على شكل سفن Ship أو كحالةٍ خاصة أي سفينة حكومية. فمن السابق لأوانه التوصّل إلى نتيجة نهائية. علاوة على ذلك، فإنّ الظروف التي تكتنف حالة هذه الأنظمة بوصفها سفنًا حربية Warship خاصة لناحية إمرتها من قبل قائد مسجل في اللوائح الحكومية للدولة، تبدو غير قابلة للتحقق في المدى المنظور، ولكن من الممكن أن يتطوّر القانون من خلال الممارسة والتعبير إلى الاعتقاد بالالتزام أنّها ستصبح سفنًا حربية.

إنّ استخدام الأنظمة البحرية غير المأهولة بصفتها أساليب أو وسائل حربية يُعدّ قانونيًا بشكلٍ كامل، طالما أنّه تتم مراجعة هذه الأساليب والوسائل لتحديد قدرتها على تمييز الأهداف، وعدم تأثير صفة غير المأهولة في قدرتها على التمييز، وهذه المراجعة تهدف بشكلٍ أساسي إلى حظر استخدام الأسلحة "الغبية" ومنع الهجمات العشوائية التي يمكن أن تُشكّل خطرًا على الملاحة الدولية في أعالي البحار، وفي الممرات البحرية، وتخفيف الأضرار الجانبية Collateral Damage، التي يمكن أن تُشكّل عقبة أيضًا في وجه تطوير هذه الوسائل واستخدامها.

بغض النظر عن القضايا غير المستقرة المحيطة بالحالة، لا يوجد شك في أنّ الأنظمة البحرية غير المأهولة، قد تعمل في أوقات السلم وخلال النزاعات المسلحة بشكلٍ قانوني ومفيد، حتى من دون حقوق خاصة بها، وقد يتم نشرها من قبل السفن والسفن الحربية لأداء وظائف عديدة ومتنوعة كوسيلةٍ للحرب، كما يمكن استخدامها في أثناء النزاع المسلح مثل أي سلاح آخر، وتخضع لنفس الواجبات التي ترتبط بالسفن التي تنشر منها، وكذلك تلك القواعد التي تحمل أنظمة الأسلحة واستخدامها. النقطة الأساسية هي أنّه على الرغم من حداثة الأنظمة البحرية غير المأهولة واللغط الحاصل حول قانونية استخدامها، فإنّه بات لزومًا على الدول تطبيق القانون القائم بحسن نيّة.

**المراجع**

1. Michael N. Schmitt, “Narrowing the International Law Divide: The Drone Debate Matures”, Yale Journal of International Law Online, Vol. 39, 2014.

2. The commander’s hanbook on the law of naval operations 2007.

3. Scott Savitz et al., U.S. Navy Employment Options for Unmanned Surface Vehicles (USVs), 2013, available at: www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\_reports/RR300/RR384/RAND\_RR384.pdf.

4. Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence (CJOS/COE), Study (2009) for Maritime Unmanned Systems (MUS) in NATO, 2009, available at: www.cjoscoe.org/images/MUS\_in\_ NATO.pdf.

5. US Department of the Navy, The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, 2007 (USV Master Plan).

6. Rick Stella, “Ghost Ship: Stepping Aboard the Sea Hunter, the Navy’s Unmanned Drone Ship”, Digital Trends, 11 April 2016, available at: www.digitaltrends.com/cool-tech/darpa-officially-christens-theactuv- in-portland.

7. US Department of the Navy, The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan, 2004 (UUV Master Plan).

8. DoD, Defense Science Board, Summer Study on Autonomy, 2016, available at: www.acq.osd. mil/dsb/reports/DSBSS15.pdf.

9. Bruce Dorminey, “How Bad Would It Be if the Russians Started Cutting Undersea Cables? Try Trillions in Damage”, Forbes, 2 November 2015, available at: www.forbes.com/sites/brucedorminey/2015/ 11/02/russian-navy-probing-u-s-undersea communications-cables-in-new-global-threat/#6b625ac766b1.

10. Kyle Mizokami, “Pentagon Confirms Russia Has a Submarine Nuke Delivery Drone”, Popular Mechanics, 8 December 2016, available at: www.popularmechanics.com/military/weapons/a24216/pentagonconfirm- russia-submarine-nuke/.

11. Kevin McCaney, “Boeing’s New Autonomous UUV Can Run for Months at a Time”, Defense Systems, 14 March 2016, available at: https://defensesystems.com/articles/2016/03/14/boeing-echo-voyager-uuv.aspx.

12. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), December 1982.

13. 1962 Amendments to the 1954 International Convention for Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 11 April 1962.

14. International Convention for Prevention of Pollution from Ships of 1973, as amended by the 1978 Protocol, 17 February 1978.

15. Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes or Other Matter, November 1996.

16. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 20 October 1972.

17. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 7 February 1984.

18. DoD, Office of the General Counsel, Law of War Manual, June 2015, updated December 2016 (DoD Manual).

19. Convention No. VII relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships, 18 October 1907.

20. San Remo Manual, Jean-Marie Henckaerts and Louise Doswald-Beck, Customary International Humanitarian Law, Vol. 1.

21. San Remo Manual, Louise Doswald-Beck, San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

22. Jean Pictet : Commentary to the Geneva Conventions of 12 August 1949, Vol. 1: Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in the Armed Forces in the Field, ICRC, Geneva, 1960 (ICRC Commentary on GC I).

23. Protocol Additional (I) to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts, 1125 UNTS 3, 8 June 1977 (AP I).

24. ICRC, A Guide to the Legal Review of New Weapons, Means and Methods of Warfare, November 2006.

25. AP I. On the customary law prohibition, ICRC Customary Law Study, Rule 71.

26. Convention No. VIII relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines, The Hague, 18 October 1907 (Hague Convention VIII).

27. San Remo Manual, Louise Doswald-Beck, San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual).

28. Robert Sparrow, “Twenty Seconds to Comply: Autonomous Weapon Systems and the Recognition of Surrender”, International Law Studies, Vol. 91, 2015.

29. Michael N. Schmitt and Jeffrey C. Thurnher, “‘Out of the Loop’: Autonomous Weapon Systems and the Law of Armed Conflict”, Harvard National Security Journal, Vol. 4, 2013.

30. Yves Sandoz, Christophe Swinarski and Bruno Zimmermann, Commentary on the Additional Protocols, ICRC, Geneva, 1987.

31. Convention No. XIII Concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War.

[[1]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref1" \o ")-"Michael N. Schmitt, "Narrowing the International Law Divide: The Drone Debate Matures

Yale Journal of International Law Online, Vol. 39, 2014.

[[2]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref2" \o ")-Combined Joint Operations from the Sea Centre of Excellence (CJOS/COE), Study (2009) for Maritime

.Unmanned Systems (MUS) in NATO, 2009, p.32, available at: www.cjoscoe.org/images/MUS\_in\_ NATO.pdf

[[3]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref3" \o ")-US Department of the Navy, The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, 2007 (USV Master

.Plan), p.11, available at: www.navy.mil/navydata/technology/usvmppr.pdf

[[4]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref4" \o ")-USV Master Plan, above note 4, p. 48

[[5]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref5" \o ")-USV Master PlanThe Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan, 2007 (USV Master Plan), p.34

[[6]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref6" \o ")-Rick Stella, “Ghost Ship: Stepping Aboard the Sea Hunter, the Navy’s Unmanned Drone Ship”, Digital

.Trends, www.digitaltrends.com/cool-tech/darpa-officially-christens-theactuv- in-portland

[[7]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref7" \o ")-US Department of the Navy, The Navy Unmanned Undersea Vehicle (UUV) Master Plan, 2004 (UUV Master

.Plan), p.4, available at: www.navy.mil/navydata/technology/uuvmp.pdf

[[8]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref8" \o ")-DoD, Defense Science Board, Summer Study on Autonomy, 2016, pp. 61–62, available at: www.acq.osd. mil.dsb/reports/DSBSS15.pdf

[[9]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref9" \o ")-Bruce Dorminey, “How Bad Would It Be if the Russians Started Cutting Undersea Cables? Try Trillions in Damage”, Forbes, 2 November 2015, available at: www.forbes.com/sites/brucedorminey/2015/ 11/02/russian-

.navy-probing-u-s-undersea communications-cables-in-new-global-threat/#6b625ac766b1

[[10]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref10" \o ")-Kyle Mizokami, “Pentagon Confirms Russia Has a Submarine Nuke Delivery Drone”, Popular Mechanics, 8 December 2016, available at: www.popularmechanics.com/military/weapons/a24216/pentagonconfirm

.russia-submarine-nuke/

[[11]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref11" \o ")-Kevin McCaney, “Boeing’s New Autonomous UUV Can Run for Months at a Time”, Defense Systems, 14

.March 2016, available at: https://defensesystems.com/articles/2016/03/14/boeing-echo-voyager-uuv.aspx

[[12]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref12" \o ")-United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1833 UNTS 397, 10 December 1982

[[13]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref13" \o ")-(UNCLOS, Art. 92(4)(b)–(c

[[14]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref14" \o ")-1962 Amendments to the 1954 International Convention for Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 600

.UNTS 332, 11 April 1962, Art. 1

[[15]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref15" \o ")-International Convention for Prevention of Pollution from Ships of 1973, as amended by the 1978 Protocol

.(1340 UNTS 61, 184, 17 February 1978, Art. 2(4

[[16]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref16" \o ")-Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes or Other Matter, 36 ILM 1, 7 November 1996, Art. 1(6). See also Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping

.(of Wastes and Other Matter, 1046 UNTS 138, 29 December 1972, Art. III(2

[[17]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref17" \o ")-Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 28 UST 3459, TIAS No. 8587

.(1050 UNTS 16, 20 October 1972, Rule 3(a

[[18]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref18" \o ")-United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, UN Doc. TD/RS/CONF/19/Add.l, 7

.February 1984 (not yet in force), Art.2

[[19]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref19" \o ")-DoD, Office of the General Counsel, Law of War Manual, June 2015, updated December 2016 (DoD Manual), § 13.1.2

[[20]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref20" \o ")-(UNCLOS, Arts 18(2), 38(2), 53(3

[[21]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref21" \o ")-UNCLOS, Art. 20

[[22]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref22" \o ")-Convention No. VII relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships, 18 October 1907, 205

.Consol. TS 319, Arts 2

[[23]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref23" \o ")-UNCLOS, Art. 107- 110- 111- 224

[[24]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref24" \o ")-San Remo Manual, paras 135–138, Jean-Marie Henckaerts and Louise Doswald-Beck (eds), Customary

.International Humanitarian Law, Vol. 1: Rules

[[25]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref25" \o ")-San Remo ManualSee, e.g., Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable

.to Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), para. 108

[[26]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref26" \o ")-(UNCLOS, Arts 39(1)(c), 53(3

[[27]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref27" \o ")-Protocol Additional (I) to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims

.(of International Armed Conflicts, 1125 UNTS 3, 8 June 1977 (AP I), Art. 49(1

[[28]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref28" \o ")-DoD Manual, above note 46, § 6.2

[[29]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref29" \o ")-ICRC, A Guide to the Legal Review of New Weapons, Means and Methods of Warfare, November 2006, § 1.2

[[30]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref30" \o ")-AP I, Art. 51(4)(b)–(c). On the customary law prohibition, see ICRC Customary Law Study, above note

.64,Rule 71

[[31]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref31" \o ")-San Remo Manual See, e.g., Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable

.to Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), para. 39

[[32]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref32" \o ")-Convention No. VIII relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines, 36 Stat. 2332, TS No. 541

.(The Hague, 18 October 1907 (Hague Convention VIII), Art. 1(3

[[33]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref33" \o ")-(AP I, Art. 49(3

[[34]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref34" \o ")-San Remo Manual, See, e.g., Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to

.Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995(San Remo Manual), paras 40, 42(b)(i), 46

[[35]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref35" \o ")-San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed

.(Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), para. 42(b)(i

[[36]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref36" \o ")-San Remo Manual Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed

.Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), paras 47

[[37]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref37" \o ")-San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed

.Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), para. 60

[[38]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref38" \o ")-San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Cambridge University Press

.Cambridge.1995 (San Remo Manual), para. 135 &, para. 118.; US Commander’s Handbook, para. 8.6.2.1

[[39]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref39" \o ")-San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed

.Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual),para. 41

[[40]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref40" \o ")-"Robert Sparrow, "Twenty Seconds to Comply: Autonomous Weapon Systems and the Recognition of Surrender

.International Law Studies, Vol. 91, 2015, pp. 703–712

[[41]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref41" \o ")-ICRC Customary Law Study, above note 64, pp. 168–169

[[42]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref42" \o ")-San Remo Manual, Louise Doswald-Beck (ed.), San Remo Manual on International Law Applicable to Armed

.(Conflicts at Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 1995 (San Remo Manual), para. 46(d

[[43]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref43" \o ")-Michael N. Schmitt and Jeffrey C. Thurnher, "Out of the Loop": Autonomous Weapon Systems and the Law

.of Armed Conflict, Harvard National Security Journal, Vol. 4, 2013, pp. 253–257

[[44]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref44" \o ")-(AP I, Art. 57(4

[[45]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref45" \o ")-ICRC Customary Law Study, pp. 35–36

[[46]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref46" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 108

[[47]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref47" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 14

[[48]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref48" \o ")-San Remo Manual, note 26, paras 23–30

[[49]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref49" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 29

[[50]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref50" \o ")-Convention No. XIII Concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War, 36 Stat. 2415, TS No. 545

[[51]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref51" \o ")-Hague Convention XIII, Art. 9

[[52]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref52" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 16. See also Hague Convention XIII, Art. 2

[[53]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref53" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 15

[[54]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref54" \o ")-San Remo Manual, note 26, paras 15, 22.& Hague Convention XIII, Art. 25

[[55]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref55" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 22; DoD Manual, above note, § 15.4.2

[[56]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref56" \o ")-San Remo Manual, note 26, para. 34

[[57]](https://www.lebarmy.gov.lb/ar/content/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B7%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AE%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B3%D9%83%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A3%D9%87%D9%88%D9%84%D8%A9" \l "_ftnref57" \o ")-San Remo Manual, note 54, paras 36–37

**Legal frameworks for the use of unmanned maritime systems**

Unmanned maritime systems (UMSs) comprise an important subcategory of unmanned military devices. While much of the normative debate concerning the use of unmanned aerial and land-based devices applies equally to those employed on or under water, UMS present unique challenges in understanding the application of existing law. This article summarizes the technological state of the art before considering in turn the legal status of UMSs particularly under the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), and the regulation of their use under the law of naval warfare. It is not yet clear if UMSs enjoy status as ships under UNCLOS; even if they do, it is unlikely that they can be classified as warships. Nevertheless, their lawful use is not necessarily precluded in either peacetime or armed conflict.

The use of unmanned systems together with the possibility that autonomous unmanned systems are likely to come of age soon, has drawn widespread attention in the legal community. Much of this attention has centred on their use in combat. Of note are the vibrant and often emotive debates surrounding the use of air and ground unmanned systems to conduct so-called “targeted killings” and to counter improvised explosive devices in populated areas

Respectively Beyond these debates, the armed forces of many States are increasingly turning to unmanned systems for intelligence, surveillance and reconnaissance (ISR) purposes and for transportation and other aspect of military logistics. However, there has been little consideration of the legal issues raised by the growing use of unmanned maritime systems (UMSs). This is certain to change, for although the operational use of such systems lags well behind that of their air and ground counterparts, in future maritime security operations and naval warfare their use will loom very large. For instance, UMSs will greatly expand the monitoring capability of law enforcement and naval forces during counter-piracy, counter-drug, counter-weapons of mass destruction proliferation, and refugee operations. During wartime, they are particularly promising with respect to improving transparency of the maritime battle space, enhancing anti-access/area denial (A2/AD) capabilities, anti-submarine and anti-mine warfare. And during both peacetime and periods of armed conflict, UMSs are likely to prove themselves invaluable in maintaining the security of the fragile sea lanes of communication upon which global economic prosperity depends.

Finally, as to naval warfare, the discussion is limited to the law applicable in international armed conflicts, as it is with respect to such conflicts that the law is most highly developed. That said, many of the legal norms discussed, especially those regarding the conduct of hostilities, apply mutatis mutandis during non-international armed conflicts.

**Les cadres juridiques de l’usage des systèmes maritimes automatiques**

Les systèmes maritimes automatiques (UMSs) comprennent une importante sous-catégorie d’appareils militaires automatiques. Alors que la plupart des débats concernant les appareils aériens et terrestres peut s’appliquer en même temps sur les appareils maritimes ou sous-marins, UMS posent des défis uniques quant à la compréhension des lois en vigueur. Cet article résume le développement technologique avant de prendre en considération le statut légal des UMS, particulièrement selon la Convention des lois des mers (UNCLOS), et la régulation de leurs usages selon la loi des opérations de guerre maritime.

L’usage de l’ensemble des systèmes automatiques a largement attiré l’attention de la communauté légale. La plupart de cette attention s’est concentrée sur l’usage de ces systèmes au niveau des combats. À noter les débats concernant l’utilisation des systèmes aériens et terrestres pour exécuter ce qu’on peut appeler des opérations d’assassinat bien définies, et pour démanteler les charges explosives dans les locations habitées.

Loin de ces débats, beaucoup d’armées ont recours à l’utilisation des systèmes automatiques pour des buts de renseignements, de surveillance et reconnaissance, et pour les transports. Or, les problèmes légaux résultant de l’excès d’usage des systèmes maritimes automatiques n’ont pas été suffisamment évoqués. Cette réalité sera sans doute modifiée car, malgré que l’usage opérationnel des UMS est moins que l’usage des systèmes aériens et terrestres, leur usage sera élargi au niveau des opérations sécuritaires maritimes et des opérations de guerre maritimes dans le futur. Par exemple, l’usage des UMS augmentera les capacités du contrôle de l’application des lois et des travaux maritimes pour la lutte contre le piratage et le trafic de stupéfiants, la lutte contre le déploiement des armes de destruction de masse, et la lutte contre la migration illégale. Durant les temps de guerre, il est possible de qualifier les UMS en tant que systèmes prometteurs quant à l’amélioration de la transparence de l’espace de guerre maritime. Et durant les périodes de paix et de guerres, les UMS feront preuve de leur capacité à être des systèmes de valeur quant au maintien de la sécurité des câbles marins de communication sur lesquels dépend la prospérité de l’économie mondiale.

Finalement, concernant les opérations de guerre maritime, le débat se limite aussi à la loi appliquée quant aux conflits militaires armés, qu’aux conflits où la loi est plus élaborée.