Iranian Independent Islamic Human Rights Commission
کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران
لجنه حقوق الانسان الاسلامیه فی ایران



مقاله ای در مورد وضعیت تنگه هرمز پیرو تجاوز آمریکا و اسرائیل به ایران؛ از منظرحقوق دریاها و حقوق جنگ دریایی

امور پژوهشی، آموزشی و ترویجی کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران

خرداد۱۴۰۵

به نام خدا

مقدمه توضیحی کمیسیون:

پیرو تجاوز مجدد آمریکا و اسرائیل به ایران در ماه مبارک رمضان(نهم اسفند ماه ۱۴۰۴)و بعد از گذشت چند ماه از آتش بس مربوط به تجاوز قبلی ۱۲ روزه در خرداد و تیرماه سال ۱۴۰۴ ، موضعگیری های گسترده ای در محافل مختلف جهانی در این زمینه نشر یافت. در این میان، مطالب متعددی به قلم اساتید یا دانش پژوهان حقوق یا از منظر حقوق بین الملل بازتاب پیدا کرد. اعلام نظرهای حقوقی منتشره در مورد جنگ رمضان به لحاظ سطح کیفی و تحلیلی و استدلالی، یکسان نبودند؛ بدین توضیح که برخی از آنها صرفا چند نکته واضح حقوقی را در نفی تجاوز به ایران توصیف و برجسته کردند ، بعضی از آنها تلاش کردند تا با رویکرد تحلیلی و استدلال های فنی وبحثهای نسبتا جزئی، ابعاد این تجاوز را مورد واکاوی قرار دهند و در مواردی نیز نوشتارهایی ارائه شد که گوئی متاسفانه نوعی سفارش نویسی در جهت توجیه اقدام متجاوزان است .

امور پژوهشی کمیسیون با هدف ارتقای آگاهی های عمومی از نوع نگرش حقوقدانان بین المللی در مورد تجاوز به ایران، همانگونه که در خلال جنگ ۱۲ روزه چنین کرد، مجموعه نوشتارهای تخصصی حقوقی منتشره در سطح جهانی در خصوص جنگ رمضان را مورد شناسایی و گردآوری قرار داد و از میان آنها موارد متعددی را در دستور کار ترجمه فارسی قرار داد. نوشتار حاضر یکی از آنهاست که در قالب یک تقریر حقوقی به موضوع تنگه هرمز و منازعات ذیربط از منظر موازین بین المللی پرداخته است. نویسنده به صراحت در همان جمله آغازین مقاله اش تاکید کرده که اقدام آمریکا واسرائیل علیه ایران، تجاوز نامشروع و بر خلاف منشور ملل متحد بوده است و ناامنی در خلیج فارس و تنگه هرمز در واقع پیرو این جنایت بوده است. در عین حال نویسنده تلاش کرده تا ابعاد مسئله های مطرح شده در جنگ دریایی پیرامون تنگه هرمز را از منظر حقوق دریاها و حقوق مخاصمات بین المللی مورد تحلیل فشرده قرار دهد . برخی از موارد اعلامی نویسنده نیاز به توضیحات دقیق تر داشته است و در یک مورد نیز مطلبی گفته که مبنای حقوقی ندارد و حتی می تواند موجب سو برداشت شود .

امور پژوهشی کمیسیون ضمن تاکید بر اینکه نقل دیدگاه‌ها لزوما به معنای تائید همه نظرات ارائه شده نیست ، بدین وسیله برگردان فارسی نوشتار مربوط به تنگه هرمز را تقدیم مخاطبان فارسی زبان می نماید. یادآوری میشود که این نوشتار قبل از تفاهم نامه امضا شده بین روسای جمهور ایران وآمریکا (۲۷ خرداد۱۴۰۵)تقریر یافته فلذا استنادی به ماده ۵ این تفاهم نامه که در خصوص تنگه هرمز حکمی مشخص مقرر داشته است، ندارد. در مرحله ویرایش و

نهایی سازی برگردان فارسی متن، بعضا برخی کلمات یا توضیحات، داخل براکت [ ] یا در زیر نویس بر متن اصلی افزوده شد، هم چنین معادل انگلیسی برخی کلمات مهم ذیل هر صفحه درج گردید تا فهم دقیق تر مطالب نوشتار تسهیل گردد.

با امید به اینکه ارتقای اگاهی ها در خصوص ابعاد حقوقی بین المللی تجاوز به ایران، همه ما را مصمم تر به دفاع همه جانبه از حقوق ملی و انسانی خود سازد و با تلاشهای موثر ملت ایران و سایر ملتها از جمله آزادیخواهان سراسر جهان، به زودی عدالت بر علیه عوامل تجاوز و مرتکبان جنایات مختلف اجرایی گردد، عین نوشتار مورد اشاره در گزارش پیش رو تقدیم مخاطبان ارجمند می گردد.

امور پژوهشی، آموزشی و ترویجی کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران

خرداد ۱۴۰۵

♦ نویسنده: کنستانتینوس دلیگیانیس ویروُس؛ پژوهشگر دکتری در مرکز نروژی حقوق دریاها در دانشکده حقوق دانشگاه قطبی نروژ

♦ متصدی روند برگردان انگلیسی به فارسی: آقای سالار درویشی، دانش پژوه دکترای حقوق و همیار افتخاری کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران

♦ ویرایش و نهایی سازی متن در امور پژوهشی کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران، خردادماه ۱۴۰۵

♦ ماخذ : سامانه مجله دیجیتالی حقوقی بین المللی اوپینیو جوریس(opiniojuris.org)، نشر درششم می۲۰۲۶

♦ شناسه متن: ۰۵/۱/۱۱۱

هر گونه نقل مطالب گزارش حاضر یا بازنشر جزئی یا کلی آن با ذکر ماخذ و رعایت استناد به امور پژوهشی کمیسیون حقوق بشر اسلامی ایران، مجاز است.

امور پژوهشی کمیسیون از هر گونه نظر و پیشنهاد مخاطبان ارجمند به ویژه صاحبنظران و کارشناسان محترم در راستای ارتقای تلاش ها استقبال می کند. مشارکت در فعالیت های عام المفنعه نیز برای همه میسور است.

(www.ihrc.ir)

متن مقاله:

«بستن تنگه هرمز توسط ایران: ملاحظاتی درباره حقوق دریاها و حقوق جنگ دریایی»

نوشته کنستانتینوس دلیگیانیس ویروُس؛ پژوهشگر دکتری در مرکز نروژی حقوق دریاها در دانشکده حقوق دانشگاه قطبی نروژ ، نشر در ششم می ۲۰۲۶

حمله مسلحانه غیرقانونی[1] اسرائیل و ایالات متحده علیه ایران در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶، ایران را بر آن داشت تا تنگه هرمز را به روی کشتیرانی بین‌المللی «ببندد». حمله ارتکابی،آشکارا مغایر با بند ۴ ماده ۲ منشور ملل متحد بود؛ با این حال، این پرسش که آیا اقدام متقابل ایران در خصوص بستن تنگه هرمز با حقوق بین‌الملل سازگار بوده است یا خیر، نیازمند بررسی دقیق‌تری است.

تهدیدهایی که هم‌زمان با بستن تنگه هرمز علیه کشتیرانی بین‌المللی مطرح شد ــ تنگه‌ای که انتقال حدود یک‌پنجم نفت مصرفی جهان، همچنین مقادیر زیادی گاز طبیعی مایع (LNG) و کودهای شیمیایی را تسهیل می‌کند ــ وضعیت بحرانی‌ای را برای صنعت کشتیرانی و اقتصاد جهانی ایجاد کرده است.

این نوشته به‌طور مختصر قواعد حقوقی مرتبط با بستن تنگه و رفتار ایران در قبال فعالیت‌های دریایی در این منطقه، همچنین مشروعیت حملات علیه کشتی‌هایی را که در داخل و فراتر از تنگه هرمز در حال ناوبری هستند، بررسی می‌کند.

تنگه هرمز در پرتو حقوق دریاها

تنگه هرمز میان ایران و عمان قرار دارد و در باریک‌ترین نقطه خود حدود ۲۰ و سه‌چهارم مایل دریایی عرض دارد؛ جایی که دریای سرزمینی ایران و عمان با یکدیگر هم‌پوشانی پیدا می‌کنند. عمیق‌ترین بخش تنگه نیز در نزدیکی سواحل ایران واقع شده است. این تنگه مناطق انحصاری اقتصادی (EEZ) دولت‌های ساحلی خلیج فارس را به دریای عمان متصل می‌کند و در عین حال یکی از پرترددترین مسیرهای کشتیرانی جهان به شمار می‌رود.

[1] Illegal armed attack

از این‌رو، تنگه هرمز معیارهای جغرافیایی و کارکردی لازم برای آنکه «تنگه‌ای مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی» تلقی شود را داراست؛ همان‌گونه که در قضیه کانال کورفوؤ ماده ۳۷ کنوانسیون حقوق دریاها[مصوب ۱۹۸۲] (UNCLOS) نیز مورد اشاره قرار گرفته است.[۳]

با این حال، این‌که آیا رژیم «عبور ترانزیتی» مقرر در ماده ۳۸ کنوانسیون حقوق دریاها بر تنگه هرمز قابلِ اعمال است یا خیر، به‌ویژه در وضعیت کنونی، موضوعی اختلافی محسوب می‌شود؛ زیرا ایران، اسرائیل و ایالات متحده عضو کنوانسیون حقوق دریاها [مصوب ۱۹۸۲] نیستند.

حق عبور ترانزیتی برای تنگه‌های مورد استفاده در ناوبری بین‌المللی نخستین بار در کنوانسیون حقوق دریاها [مصوب ۱۹۸۲] وارد شد و این‌که آیا این حق به قاعده‌ای عرفی در حقوق بین‌الملل تبدیل شده یا نه، همچنان محل اختلاف است. ایالات متحده بر این باور است که رژیم عبور ترانزیتی بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی است و بنابراین بر تنگه هرمز نیز اِعمال می‌شود.[۴]

در مقابل، ایران معتقد است که حق عبور ترانزیتی بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی نیست. ایران همواره اعلام کرده که تنگه هرمز تابع رژیم «عبور بی‌ضرر» است؛ رژیمی که تعلیق‌ناپذیر نیز تلقی می‌شود. اگر رژیم عبور ترانزیتی، آن‌گونه که ایران ادعا می‌کند، بخشی از حقوق عرفی نباشد، ایران می‌تواند برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست، اقدامات لازم را اتخاذ کند.[۵]

اما حتی اگر حق عبور ترانزیتی بخشی از حقوق عرفی محسوب شود، باز هم می‌توان استدلال کرد که ایران «معترض مستمر»[۶]نسبت به شکل‌گیری این قاعده بوده و رویه‌ای مداوم در مخالفت با آن داشته است. به‌طور مشخص، ایران در جریان مذاکرات کنوانسیون حقوق دریاها مخالفت خود را با رژیم عبور ترانزیتی اعلام کرده بود.[۷] هم چنین، در اعلامیه تفسیری خود هنگام امضای کنوانسیون و نیز در «قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی

---

۲. Corfu Channel Case, pp. 28–29

۳. Lott, pp. 161–162

شایان ذکر است بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ با عنوان «تنگه های مورد کاربرد دریانوردی بین المللی» است که از ماده ۳۴ شروع میشود. ماده ۳۷ در خصوص موضوع عبور ترانزیت است(توضیح افزوده شده بر متن در ویرایش نهایی)

۴. Lott, p. 12 and Gioia, p. 31

۵. Art. 25(1) UNCLOS

۶. Persistent objector

۷. See Bagheri, p. 85-87, Kraksa, p. 350-352, and Van Dyke, p. 43

ایران در خلیج فارس و دریای عمان» مصوب ۱۹۹۳، تنها به حق عبور بی‌ضرر اشاره کرده است.[۸] بنابراین، دولت‌های غیرعضو کنوانسیون حقوق دریاها، مانند ایالات متحده و اسرائیل، صرفاً می‌توانند به حق عرفی «عبور بی‌ضرر تعلیق‌ناپذیر» از تنگه هرمز استناد کنند؛ حقی که در ماده ۴۵ کنوانسیون حقوق دریاها [مصوب ۱۹۸۲] تدوین شده است.[۹]

البته برخی نویسندگان معاصر همچنان معتقدند که دولت‌های عضو کنوانسیون می‌توانند به حق عبور ترانزیتی استناد کنند؛ زیرا ایران کنوانسیون[دریاها مصوب ۱۹۸۲] را امضا کرده و نمی‌تواند هدف و موضوع آن را بی‌اثر سازد.

جنگ دریایی در تنگه هرمز

تنگه هرمز پیش‌تر نیز بارها کانون تنش‌ها و درگیری‌های بین‌المللی بوده است. برای نمونه، در سال ۲۰۱۹ نفتکش‌هایی در ورودی‌های تنگه با مین‌های دریایی برخورد کردند. در ادامه همان سال، ایران دو نفتکش ــ Stena Impero با پرچم بریتانیا و Mesdar با پرچم لیبریا ــ را توقیف کرد. حتی پیش از آن، در جریان جنگ ایران و عراق در فاصله سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸، نفتکش‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کردند بارها از سوی هر دو طرف مخاصمه هدف حمله قرار گرفتند؛ وضعیتی که ایالات متحده را به حمله علیه سکوهای نفتی ایران واداشت و در نهایت موضوع در دیوان بین‌المللی دادگستری (ICJ) مورد رسیدگی قرار گرفت.

وضعیتی که از فوریه ۲۰۲۶ آغاز شد، بدون تردید یک مخاصمه مسلحانه بین‌المللی (IAC) محسوب می‌شود. در یک مخاصمه مسلحانه بین‌المللی در دریا، موضوعاتی که تحت مقررات مربوط کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) قرار نمی‌گیرند، تابع حقوق جنگ دریایی ــ که عمدتاً ماهیت عرفی دارد ــ هستند؛ قواعدی که در مجموعه اصول راهنمای سان ریمو در مورد حقوق بین الملل قابل اِعمال بر مخاصمات مسلحانه در دریا[۱۰] بیان شده‌اند. با این حال، کنوانسیون حقوق دریاها همچنان در خصوص حقوق ناوبری در مناطق مختلف دریایی قابل اِعمال باقی می‌ماند.

[۸] See Bagheri, pp. 87–91
[۹] See Lott, pp. 166–168
[۱۰] San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea(12 June 1994)

بر اساس قواعد عرفی مربوط، دولت‌های متخاصم حق عبور از تنگه‌های بی‌طرف مورد استفاده برای ناوبری بین‌المللی را دارند؛ اما هنگامی که یکی از طرف‌های مخاصمه در مجاورت تنگه قرار داشته باشد، آن منطقه ممکن است به «منطقه عملیات نظامی» تبدیل شود؛ منطقه‌ای که در آن «اقدامات خصمانه توسط نیروهای دریایی می‌تواند در داخل، بر سطح یا بر فراز آن انجام گیرد.[۱۱]

مخاصمات دریایی می‌توانند در دریای سرزمینی دولت‌های متخاصم، مناطق انحصاری اقتصادی (EEZ) و فلات قاره آن‌ها، و نیز در مناطق انحصاری اقتصادی دولت‌های بی‌طرف و آب‌های آزاد، با رعایت حقوق دولت‌های بی‌طرف، انجام شوند.[۱۲]

رویه بین‌المللی در خصوص تنگه‌ها نیز نشان می‌دهد که دولت متخاصم می‌تواند تنگه را به روی کشتی‌های دشمن ببندد، اما باید حقوق عبور کشتی‌های بی‌طرف را محترم بشمارد.[۱۳]

محدودیت‌هایی بر عبور ممکن است اِعمال شوند، مشروط بر آن‌که با هدف جلوگیری از خطر صورت گیرند؛ این محدودیت‌ها می‌توانند شامل اعمال حق بازرسی و تفتیش توسط ناوهای جنگی دولت متخاصم باشند.[۱۴]

با این حال، بستن کامل تنگه از طریق مین‌گذاری بدون ایجاد مسیرهای امن، اقدامی غیرقانونی تلقی می‌شود؛ زیرا حقوق ناوبری کشتی‌های بی‌طرف را نادیده می‌گیرد. در حال حاضر، به نظر می‌رسد وضعیت این گونه نیست، زیرا به تعداد محدودی از کشتی‌ها اجازه خروج از تنگه داده شده است. برخی رویه‌های محدود دولتی ــ که ایالات متحده نیز از آن حمایت می‌کند ــ بر این باورند که «مناطق عملیاتی دریایی» می‌توانند به دلایل مختلفی ایجاد شوند؛ از جمله کاهش حضور کشتی‌های تجاری در یک منطقه خاص. چنین مناطقی باید از طریق مجاری مناسب اعلام شوند، از سازوکار اجرایی کافی برای تحقق هدف منطقه برخوردار باشند و میان ضرورت نظامی و تأثیر آن بر ناوبری بی‌طرفانه توازن برقرار کنند.[۱۵]

---

[۱۱] San Remo Manual Rule 10; Ronzitti, p. 6
[۱۲] San Remo Manual Rules 14–37
[۱۳] San Remo Manual Rule 27; Caminos and Cogliati-Bantz, pp. 20–21 and 24–29; see also Newport Manual, p. 74
[۱۴] Ronzitti, p. 6 and Caminos and Cogliati-Bantz, p. 26
[۱۵] Newport Manual, pp. 113–115

در غیاب اعلام رسمی مناسب و با توجه به تأثیر گسترده بر ناوبری بی‌طرفانه، بستن تنگه هرمز را نمی‌توان یک «منطقه عملیاتی دریایی» تلقی کرد.

در نتیجه، به‌طور کلی پذیرفته شده است که ایران می‌تواند تنگه هرمز را به روی کشتی‌های دشمن ببندد؛ اما موظف است حقوق ناوبری کشتی‌های بی‌طرف را رعایت کند. بنابراین، تهدید به حمله علیه هر کشتی‌ای که از تنگه عبور کند، صرف‌نظر از پرچمی که حمل می‌کند، بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی اقدامی قانونی محسوب نمی‌شود. با این حال، در برخی شرایط خاص، اقدام علیه کشتی‌های تجاری مجاز شناخته شده است.

حملات علیه کشتی‌های تجاری در داخل و فراتر از تنگه هرمز

همان‌گونه که مجموعه اصول راهنمای نیوپورت در مورد حقوق مخاصمه دریایی[۱۶] تصریح می‌کند، «حقوق جنگ دریایی با عنصری از جنگ اقتصادی همراه است». فراتر از حقوق مربوط به بازرسی و تفتیش کشتی‌های بی‌طرف، دولت‌های متخاصم ممکن است اقدامات مشخصی را علیه کشتی‌های دشمن یا حتی کشتی‌های بی‌طرف اتخاذ کنند؛ اقداماتی که به‌طور دقیق تحت مقررات حقوق بین‌الملل قرار دارند.

در ساعات[آغازین] پس از حمله[مسلحانه آمریکا و اسرائیل] علیه ایران، دست‌کم سه نفتکش هدف موشک یا پهپاد قرار گرفتند. در ۲ مارس ۲۰۲۶، نفتکش آمریکایی «استینا ایمپریتیو» هنگام حضور در بندری در بحرین مورد اصابت قرار گرفت که در نتیجه آن، یک کارگر کشتی‌سازی کشته و دو نفر دیگر زخمی شدند.

مواد ۵۱ و ۵۲ پروتکل الحاقی اول به کنوانسیون‌های ژنو (AP I) که به حمایت کلی از غیرنظامیان و اموال غیرنظامی مربوط می‌شود، در حقوق جنگ دریایی نیز قابل اِعمال است. مطابق قواعد ۴۰ و ۴۱ [مجموعه اصول] راهنمای سان ریمو[۱۷]، کشتی‌های تجاری ــ از جمله[در موضوع بحث حاضر] نفتکش‌هایی که با پرچم ایالات متحده حرکت می‌کنند ــ غیررزمنده محسوب می‌شوند و نمی‌توان آن‌ها را هدف حمله قرار داد؛ مگر آن‌که مطابق قواعد ۴۰، ۵۹، ۶۰ و ۶۷ به «اهداف نظامی» تبدیل شده باشند.

[۱۶] Newport Manual on the Law of Naval Warfare
[۱۷] San Remo Manual

اهداف نظامی صرفاً شامل « اشیایی هستند که به‌واسطه ماهیت، موقعیت، هدف یا نحوه استفاده خود، سهم مؤثری در عملیات نظامی دارند و انهدام کامل یا جزئی، تصرف یا بی‌اثر کردن آن‌ها، در شرایط حاکم در زمان حمله، یک مزیت نظامی قطعی ایجاد می‌کند.[۱۸]

وضعیت « اِستینا ایمپریتیو»[۱۹]ممکن است مصداق یک هدف نظامی مشروع تلقی شود. این نفتکش عضو «برنامه امنیت ناوبری»[۲۰]است؛ برنامه‌ای که ۱۰ نفتکش را در اختیار وزارت دفاع ایالات متحده قرار می‌دهد تا «در زمان مخاصمه مسلحانه یا وضعیت اضطراری ملی برای تأمین سوخت نیروهای مسلح مورد استفاده قرار گیرند». همچنین،«اِستینا ایمپریتیو» و خدمه آن توسط فرماندهی حمل و نقل دریایی ارتش ایالات متحده[۲۱]آموزش دیده و تأیید شده‌اند تا عملیات سوخت‌رسانی در دریا برای نیروهای دریایی آمریکا را انجام دهند.

با توجه به عضویت این کشتی در برنامه امنیت ناوبری و نیز ماهیت و موقعیت آن در زمان حمله، می‌توان استدلال کرد که « اِستینا ایمپریتیو» در زمره کشتی‌هایی قرار می‌گیرد که طبق ماده ۵۲(بند ۲) پروتکل الحاقی اول کنوانسیون های ژنو و قاعده ۶۰ (بند ب و g) مجموعه اصول راهنمای سان ریمو[۲۲]قابلیت هدف قرار گرفتن دارند. مزیت نظامی مورد انتظار از این حمله نیز احتمالاً اِخلال در عملیات نظامی علیه ایران بوده است.

در زمان حمله، «اِستینا ایمپریتیو» در بندری در بحرین لنگر انداخته بود. مشروعیت حمله ایران به این بندر به‌عنوان پایگاه ایالات متحده قابل مناقشه است و بستگی به این دارد که آیا می‌توان فرض کرد این پایگاه‌ها برای حمله علیه ایران مورد استفاده قرار گرفته‌اند یا خیر. اطلاعات موجود درباره حمله به « اِستینا ایمپریتیو» در حال حاضر امکان ارائه پاسخ قطعی را فراهم نمی‌کند.

با این حال، حتی در چنین وضعیتی نیز این حملات باید از اصل «احتیاط در حمله» تبعیت کنند. (Art. 57 AP I) هرچند خسارات تبعی به غیرنظامیان در بسیاری موارد اجتناب‌ناپذیر است، ماده ۵۷(۲) پروتکل الحاقی اول [کنوانسیون های چهار گانه ژنو] مقرر می‌کند که طرف حمله‌کننده باید اطمینان حاصل کند اهداف مورد حمله، اهداف نظامی در معنای مقرر در بند ۲ ماده ۵۷ پروتکل الحاقی اول هستند؛ همچنین باید تمامی اقدامات احتیاطی

[۱۸] Art. 52(2) AP I and San Remo Manual Rule 40
[۱۹] Stena Imperative
[۲۰] Tanker Security Programme
[۲۱] US Military Sealift Command (MSC)
[۲۲] Art. 52(2) AP I and the San Remo Manual Rule 60 (b) and (g)

ممکن را در انتخاب ابزارها و روش‌های حمله به‌منظور کاهش تلفات و جراحات غیرنظامیان اتخاذ کند و از حمله‌ای که «به‌طور قابل انتظار» موجب تلفات یا آسیب‌های غیرنظامی «بیش از حد نسبت به مزیت نظامی مستقیم و مشخص مورد انتظار» می‌شود، خودداری نماید.

در پرونده حاضر، احتمالاً شرط نخست رعایت شده است؛ اما می‌توان استدلال کرد که ایران می‌توانست برای حفاظت از جان و سلامت غیرنظامیان، اقدامات احتیاطی لازم را اتخاذ کند و حمله به «اِستینا ایمپریتیو» را تا زمانی که کشتی بندر را ترک کرده و عملیات سوخت‌رسانی دریایی را آغاز کند، به تعویق بیندازد. از این‌رو، می‌توان گفت که کشته و زخمی شدن کارگران کشتی‌سازی، در نگاه نخست[۲۳] با قواعد مربوط به اصل احتیاط در پروتکل الحاقی اول ناسازگار بوده است.

یکی از پرسش‌های مهم در خصوص سایر نفتکش‌ها این است که آیا آن‌ها در «تلاش جنگیِ پشتیبان» دشمن[۲۴] مشارکت دارند و آیا این موضوع آن‌ها را به اهداف نظامی تبدیل می‌کند یا خیر. مطابق مجموعه راهنمای نیوپورت ، رویه دولت‌ها در این خصوص یکسان نیست. به نظر نویسنده، هرچند نفت استخراج‌شده و منتقل‌شده از طریق تنگه هرمز سوخت مورد نیاز ارتش‌های آمریکا و اسرائیل را تأمین می‌کند، اما نمی‌توان گفت هر نفتکشی که در این منطقه تردد می‌کند ــ صرف‌نظر از پرچمی که حمل می‌کند ــ به‌طور خودکار یک هدف نظامی مشروع بر اساس بند ۲ ماده ۵۷ پروتکل اول الحاقی به کنوانسیون های ژنو و مجموعه اصول راهنمای سان ریمو محسوب می‌شود؛ به‌ویژه آن‌که مجموعه راهنمای سان ریمو صراحتاً این دیدگاه را رد کرده است.

مجموعه نیوپرت در این زمینه توضیحات مفیدی دارد - دکترین ایالات متحده از چنین برداشتی حمایت می کند- اما:

«اکثریت دولت‌ها بر این باور نیستند که مشارکت در پشتیبانی اقتصادی جنگ، در تعریف اهداف نظامی قرار گیرد. بر اساس دیدگاه غالب، کالاهای صادراتی حمل‌شده توسط کشتی‌های بی‌طرف را نمی‌توان اهداف نظامی دانست و تنها از طریق ایجاد یک محاصره قانونی می‌توان در آن‌ها مداخله کرد. با این حال، کشتی‌های تجاری دشمن و

[۲۳] Prima facie
[۲۴] The enemy's "war sustaining effort"

محموله آن‌ها، خارج از آب‌های بی‌طرف، همواره به دلیل حمایت از تلاش جنگی (یا پشتیبانی جنگ) قابل توقیف هستند؛ صرف‌نظر از آن‌که محاصره‌ای برقرار شده باشد یا نه[۲۵]

در واقع، به نظر می‌رسد رویه‌ای نسبتاً ثابت در قاعده ۱۳۵ مجموعه راهنمای سان ریمو وجود دارد که بیان می‌کند: «کشتی‌های دشمن ــ اعم از تجاری یا غیرتجاری ــ و کالاهای موجود در آن‌ها می‌توانند خارج از آب‌های بی‌طرف توقیف شوند و اِعمال قبلی حق بازرسی و تفتیش، ضرورت ندارد.»

با این حال، کشتی‌های بی‌طرف را نمی‌توان توقیف کرد؛ مگر آن‌که ثابت شود اقداماتی را که در قواعد ۶۷ و ۱۴۶ مجموعه راهنمای سان ریمو پیش‌بینی شده انجام داده‌اند. همچنین، کالاهای موجود در کشتی‌های تجاری بی‌طرف تنها در صورتی قابل توقیف هستند که «قاچاق جنگی»[۲۶] محسوب شوند.

علاوه بر این، باید توجه داشت که کشتی‌های تجاری ــ چه متعلق به دشمن باشند و چه بی‌طرف ــ در صورتی که در قالب کاروان دریایی دشمن حرکت کنند یا توسط ناوهای جنگی یا هواپیماهای نظامی اسکورت شوند، ممکن است هدف حمله قرار گیرند[۲۷]. از این‌رو، اظهارات ترامپ مبنی بر این‌که ایالات متحده در صورت لزوم از «کشتی‌ها در خاورمیانه محافظت خواهد کرد» و هم‌زمان بازدارندگی عملیاتی علیه نیروهای مسلح ایران ایجاد می‌کند، ممکن است مبنایی حقوقی برای هدف قرار دادن آن کشتی‌ها نیز فراهم آورد.

همان‌گونه که بامنیوس[۲۸] اشاره می‌کند، قانونی بودن حمله به چنین کاروانی به «ملیت» کاروان بستگی دارد؛ ملیتی که باید «بر اساس پرچم ناوهای جنگی اسکورت‌کننده» تعیین شود، هرچند پرچم کشتی‌های تجاری نیز اهمیت دارد. او نتیجه می‌گیرد که:

«تنها ترکیب کاملاً مصون از منظر حقوقی میان کشتی‌های تجاری و ناوهای جنگی که می‌تواند کاروانی تشکیل دهد و از اقدامات ایران در امان باشد، حالتی است که هم کشتی‌های تجاری و هم ناوهای جنگی دارای پرچم یک دولت بی‌طرف باشند.»

---

۲۵. The Newport Manual. p. 138-139
۲۶. Contraband
۲۷. San Remo Manual Rules 60 (d) and 67 (e)
۲۸. Bamnios

در زمان نگارش این متن، هنوز هیچ کاروان دریایی برای اسکورت کشتی‌های تجاری به خارج از تنگه هرمز تشکیل نشده است.

ملاحظات پایانی

تحلیل کوتاه فوق نشان می‌دهد که ایران از نظر حقوقی مجاز است تنگه هرمز را به روی کشتی‌های آمریکایی و اسرائیلی ببندد، اما هم‌زمان موظف است حقوق ناوبری کشتی‌های بی‌طرف را مختل نکند. همچنین، حمله به کشتی‌های تجاری ــ چه متعلق به دشمن و چه بی‌طرف ــ اصولاً با حقوق بین‌الملل عرفی سازگار نیست؛ هرچند ایران همچنان می‌تواند در شرایط مشخص، کشتی‌های دشمن را به‌عنوان غنیمت جنگی[۲۹] و کشتی‌های بی‌طرف را در شرایط سخت‌گیرانه توقیف کند؛ حقی که برای ایالات متحده و اسرائیل نیز وجود دارد:[۳۰]

این‌که آیا حمله به « اِستینا ایمپریتیو» قانونی بوده یا خیر، همچنان محل بحث و اختلاف است. مسئله مهم دیگری که نیازمند بررسی به نظر میرسد، این است که آیا اقدامات ایران را می‌توان به‌عنوان «اقدامات متقابل»[۳۱] بر اساس مواد ۴۹ تا ۵۴ طرح مسئولیت بین المللی دولت، تدوین شده توسط کمیسیون حقوق بین الملل (ARSIWA) توجیه کرد یا خیر؛ اما به دلیل محدودیت حجم[نوشتار حاضر]، این موضوع باید در فرصت دیگری بررسی شود.

با این وجود، باید تأکید کرد که مطابق بند یک قسمت الف ماده ۵۰ طرح مسئولیت بین المللی دولت ، اقدامات متقابل نباید تعهد مربوط به خودداری از تهدید یا استفاده از زور، همچنین تعهدات مرتبط با حمایت از حقوق بنیادین بشر و تعهدات بشردوستانه‌ای که اقدامات تلافی‌جویانه را منع می کنند، نقض کنند.

---

۲۹. prize

۳۰. معلوم نیست بر چه مبنایی نویسنده برای متجاوزان به ایران و عواملی که امنیت آبهای سرزمینی ایران را مخدوش و صدمات زیادی به امنیت ملی ایران و منطقه زده اند، حقی مشابه قائل شده است. اقدام ایران در راستای حفاظت از حقوق خود بر تنگه هرمز و ایجاد بازدارندگی در مقابل متجاوزان و ایجاد امنیت در منطقه ، امری بدیهی و دارای پشتوانه های متعدد در موازین بین المللی است. احتمالا نویسنده فارغ از شرایط تنگه هرمز و حقوق ایران، نزاع دریایی بین دو طرف را در محیط دریایی متصور شده که هر یک از دو طرف جنگ می توانند کشتی های دشمن و کشتی های کمک کننده به دشمن را توقیف کنند. اما حتی اگر برابر قواعد سان ریمو این مطلب را گفته باشد لازم بوده استثناهای مندرج در همان مجموعه قواعد از جمله بندهای ۱۲ گانه ماده ۴۷ مجموعه قواعد مزبور را بازگو کند. دولت متجاوز آمریکا هیچیک از این ضوابط را رعایت نکرد به گونه ای که حتی کشتی حامل اقلام دارویی و مورد نیاز بیماران در ایران را در آب های آزاد خارج از دریای عمان و قایق های صیادان شهرهای مجاور خلیج فارس را مورد تعرض نظامی قرار داد. (توضیح افزوده شده بر متن در ویرایش نهایی)

۳۱. Countermeasures