

محاصره دریایی در جنگ تحمیلی رژیم بعث عراق علیه ایران از منظر حقوق جنگ دریایی^۱

ساسان صیرفی^۲، مسعود اخوان فرد^۳

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۸/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۴/۲۰

چکیده: محاصره دریایی از شیوه‌های مجاز در جنگ دریایی است که به ویژه برای فشار اقتصادی علیه دشمن به کار می‌رود. از نظر حقوق جنگ دریایی اعمال محاصره دریایی تابع قواعدی است که اعتبار قانونی محاصره دریایی منوط به رعایت آن‌هاست. در جنگ ایران و عراق شیوه محاصره دریایی توسط هر دو طرف جنگ به کار گرفته شد. ایران در طول هشت سال جنگ، عراق را تحت محاصره کامل دریایی قرار داده بود. متقابلاً، عراق نیز در آغاز جنگ نفت‌کش‌ها در سال ۱۳۳۳ (۱۹۸۴) کوشید حملات هوایی خود علیه کشتی‌های نفت-کش در خلیج فارس را بر مبنای محاصره دریایی جزیره خارک توجیه حقوقی کند. مقاله حاضر به واکاوی قواعد حقوق جنگ دریایی درباره محاصره دریایی و بررسی و ارزیابی حقوقی رویه‌های ایران و عراق در این خصوص پرداخته است. یافته‌های این مقاله نشان می‌دهد محاصره دریایی ساحل عراق توسط ایران، با رعایت موازین حقوق جنگ دریایی انجام شده بود، اما محاصره ادعایی عراق در مورد جزیره خارک به لحاظ نقص موازین یادشده وجهی از اعتبار نداشته و مجوز حمله به کشتی‌های تجاری نبود.

واژگان اصلی: اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، راهنمای سان رمو، اصول هلسینکی، اعمال مؤثر محاصره دریایی، ممنوعه محاصره دریایی، جنگ نفت‌کش‌ها.

۱. این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی «محاصره‌ی دریایی در جنگ ایران و عراق از منظر حقوق جنگ دریایی» است که در پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس صورت گرفته است.

۲. دکتری حقوق بین الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

sassan.seyafi@gmail.com

۳. استادیار حقوق دانشگاه صنعتی مالک اشتر، تهران، ایران

مقدمه

حمله محاصره دریایی از دیرباز شیوه‌ای رایج در عرصه جنگ دریایی بوده و بدین لحاظ از تأسیسات بنیادی و مباحث کلیدی در حقوق جنگ دریایی محسوب می‌شود. اگرچه محاصره دریایی برای دستیابی به سیادت دریایی نیز به کار می‌رود اما تاریخ نشان می‌دهد که کارکرد اصلی این شیوه نبرد دریایی، جنگ اقتصادی علیه دشمن است که در پاره‌ای موارد اثری تعیین‌کننده در نتیجه جنگ‌ها داشته است. از نظر حقوقی آنچه محاصره دریایی را پیچیده کرده، ابهاماتی است درباره این تأسیس حقوق جنگ دریایی وجود دارد. از یک سو، فقدان یک معاهده تقنینی عام روزآمد سبب شده حقوق بین‌الملل عرفی تنها مبنای منبع برای به‌قاعده درآوردن محاصره دریایی باشد و از سوی دیگر، تحولات گسترده و پی‌درپی رویه دولت‌ها در این خصوص، تحقیق و احراز قواعد عرفی ناظر بر محاصره دریایی را دشوار کرده است.

اهمیت مسئله در این است که محاصره دریایی بیش از هر تأسیس حقوقی دیگری به حقوق کشورهای بی‌طرف در جنگ خدشه وارد می‌کند. بنا بر اصل بنیادین حقوق جنگ دریایی، در زمان جنگ کشورهای بی‌طرف همچنان از آزادی دریانوردی در دریای آزاد و بازرگانی دریایی با کشورهای متخاصم برخوردار هستند. بدین معنی که چنانچه دو یا چند کشور وارد جنگ با یکدیگر شوند، کشورهای بی‌طرف می‌توانند روابط تجاری خود را با کلیه کشورها از جمله کشورهای متخاصم حفظ کنند و کشتی‌هایی که زیر پرچم کشورهای بی‌طرف هستند، می‌توانند آزادانه در دریاهای آزاد دریانوردی و بنادر کشورهای متخاصم شت‌آمد کنند. اما تأسیس محاصره دریایی کشورهای متخاصم را قادر می‌سازد این آزادی را محدود کند. هر کشور متخاصم مجاز است با اعلام و اجرای محاصره دریایی، تردد کلیه شناورها را با بنادر و سواحل دشمن ممنوع کند. در نتیجه اجرای محاصره دریایی، بازرگانی دریانورد کشور مورد محاصره قطع می‌شود. این امر هم کشورهای بی‌طرف را از منافع حاصل از مبادلات بازرگانی محروم می‌کند و هم اثری خردکننده بر اقتصاد کشور مورد محاصره باقی می‌گذارد. کاروری محاصره دریایی به‌عنوان یک شیوه جنگ دریایی و اهتمام ویژه آن در حقوق جنگ دریایی ناشی از همین واقعیت است.

در جریان جنگ ایران و عراق، شیوه محاصره دریایی از جانب دو طرف جنگ اعمال و رسماً مورد استناد قرار گرفت. این از نخستین روز آغاز جنگ به مدت هشت سال عراق را تحت محاصره کامل دریایی قرار داد. از سوی دیگر، عراق در دو سال اول جنگ کوشید با اعلام منطقه ممنوعه دریایی بنادر ایران در شمال خلیج فارس را مورد محاصره دریایی قرار دهد. اما آن چه محاصره دریایی را به یک مسئله کلیدی در دیپلماسی حقوقی جنگ ایران و عراق تبدیل کرد، استناد عراق به این تأسیس حقوقی

برای توجیه به اصطلاح «جنگ نفت‌کش‌ها»^۱ بود. اگرچه جنگ ایران و عراق عمدتاً در جبهه‌های جنگ زمینی جریان داشت، اما نبرد دریایی طرفین در به اصطلاح جنگ نفت‌کش‌ها (که در فروردین سال ۱۳۳۳ (مارس ۱۹۸۴) از سوی عراق آغاز شد) نقش تعیین‌کننده‌ای در سرنوشت جنگ داشت. عراق برای توجیه جملات خود به کشتی‌های نفت‌کش در خلیج فارس، مدعی شد جزیره خارک - پایانه اصلی صدور نفت ایران - را تحت شیوه ایجاد منطقه ممنوعه پیرامون جزیره خارک متوسل شده بود. عراق مدعی بود که حملات هوایی کشتی‌های نفت‌کش در مسیر جزیره خارک هم به‌عنوان حق ابتدایی و هم به‌عنوان تلفاتی به‌مثل محاصره دریایی عراق توسط ایران، واجد توجیه قانونی است.

حال پرسش این است که آیا رویه‌های ایران و عراق برای محاصره دریایی با قواعد حقوق جنگ دریایی در این خصوص منطبق بود؟ اهمیت این پرسش آن‌گاه روشن‌تر می‌شود که به یادآوریم به لحاظ وقایع پیش‌گفته به‌ویژه جنگ نفت‌کش‌ها، جنگ ایران و عراق بزرگ‌ترین نبرد دریایی شناخته می‌شود که از زمان جنگ جهانی دوم تاکنون رخ داده است و از آنجایی که حقوق جنگ دریایی اساساً خصیصه عرفی دارد، رویه‌های ایران و عراق نقش درخوری در تحقیق و احراز آخرین وضع حقوق عرفی در زمینه جنگ دریایی دارد. بدین لحاظ در مقاله حاضر خواهیم کوشید پس تشریح قواعد حقوقی ناظر به محاصره دریایی، رویه‌های ایران و عراق در این خصوص را مورد بررسی و ارزیابی حقوقی قرار دهیم. مطالب این مقاله در دو بخش ارائه خواهد شد. بخش اول به بررسی قواعد حقوق جنگ دریایی در خصوص محاصره دریایی اختصاص دارد. در بخش دوم، به محاصره دریایی در جنگ ایران و عراق و بررسی و ارزیابی حقوقی رویه‌های ایران و عراق در این خصوص پرداخته خواهد شد.

بخش اول: محاصره دریایی در حقوق جنگ دریایی

چنانچه که قبلاً اشاره شد، محاصره دریایی یکی از تأسیسات اصلی حقوق جنگ دریایی محسوب می‌شود و بدین لحاظ قواعد حقوقی متعددی درباره آن وجود دارد که به‌رسم معهود ذیل عنوان شرایط اعتبار محاصره دریایی شناخته می‌شوند. اما پیش از مطالعه این شرایط ضروری است مفهوم محاصره دریایی را مورد بررسی قرار دهیم.

^۱ جنگ نفت‌کش‌ها (the Tanker War) یک اصطلاح تاریخ است که درباره‌ی حملات عراق و ایران و کشتی‌های نفت‌کش در خلیج فارس و وقایع هم‌پیوند با این حملات به کار می‌رود. برای توضیح بیشتر بنگرید: ناویاس و هوتن، ۱۳۹۱؛ (Walker, 2000:33-47).

گفتار اول: مفهوم محاصره دریایی

مفهوم محاصره دریایی از زوایای گوناگون قابل بررسی است. در ادامه، پس از تعریف محاصره دریایی و تبیین مشروعیت قانونی آن به عنوان یک شیوه جنگ دریایی کارکردهای محاصره دریایی را تشریح خواهیم کرد.

الف) تعریف محاصره دریایی

تعریف متعددی از «محاصره دریایی»^۱ ارائه شده که کم‌وبیش به مفهوم یکسانی دلالت دارند (Tucker, 1955: 390. Thomas & Duncan, 1999: 176. Doswald - Beck, 1995: 47. Weber, 1981, vol.3: p.283). عصاره تعاریف مزبور را می‌توان این‌گونه خلاصه کرد: محاصره دریایی، عملیاتی جنگی است که راه‌های دریایی دسترسی به یک منطقه ساحلی مشخص را مسدود می‌سازد تا از تردد هرگونه شناور به منطقه مذکور جلوگیری شود. منطقه ساحلی مورد محاصره لزوماً در حاکمیت: اشغال یا اختیار دشمن قرار دارد و ممکن است شامل تمام یا قسمتی از سواحل دشمن و یا یک یا چند بندر معین باشد. هدف راهبردی محاصره دریایی، سیادت دریایی یا جنگ اقتصادی علیه دشمن است. با توجه به تعریف فوق نکات زیر درخور تاکید است:

۱. محاصره دریایی نوعی عملیات نظامی دریایی است که در قالب یک مخاصمه مسلحانه، توسط نیروهای نظامی (علی‌القاعده نیروهای دریایی و هوایی) یکی از طرف‌های مخاصمه علیه طرف دیگر مخاصمه اجرا می‌شود.
۲. محاصره دریایی علیه مناطق ساحلی که حسب مورد به دشمن تعلق داشته یا در اشغال یا اختیار دشمن هستند، انجام می‌شود.
۳. اثر مترتب بر محاصره دریایی این است که تردد، اعم از ورود و خروج کلیه شناورهای دریایی، فارغ از نوع، تابعیت و محوله شناور، به منطقه مورد محاصره ممنوع می‌شود.
۴. هدف از محاصره دریایی قطع خطوط مواصلات دریایی دشمن به منظور جنگ اقتصادی (محاصره بازرگانی) یا کسب سیادت دریایی به سود قدرت محاصره کننده (محاصره ناوگان) یا هر دو است.

ب) مشروعیت قانونی محاصره دریایی

مشروعیت قانونی محاصره دریایی از دو دیدگاه خصوص پیش از جنگ و حقوق زمان جنگ

^۱ Naval Blockade=Blockade

قابل بررسی است.^۱ از نظر حقوق پیش از جنگ، محاصره دریایی به دو نوع «محاصره دریایی در زمان صلح»^۲ و «محاصره دریایی در زمان جنگ»^۳ تقسیم می شود. منظور از محاصره دریایی در زمان صلح، این است که کشوری بدون وجود مخاصمه مسلحانه قبلی اقدام به محاصره دریایی کشور دیگری کند. به بیان دیگر، کشور محاصره کننده درحالی که بین این کشور و کشور محاصره شونده وضعیت صلح وجود دارد، اقدام به محاصره دریایی کشور اخیرالذکر می کند. هدف از این نوع محاصره دریایی، وادار کردن کشور محاصره شده به پذیرش خواسته های قدرت محاصره کننده است. در مقابل، مقصود از محاصره دریایی در زمان جنگ این است که در شرایطی که نوعی مخاصمه مسلحانه بین دو یا چند کشور در جریان است، یک از طرف های مخاصمه نسبت به محاصره دریایی یکی از طرف های مخاصمه اقدام کند. به طبع هدف از محاصره دریایی در زمان جنگ، اعمال فشار نظامی و اقتصادی بر دشمن است (Jones, 1983:769-770)

۱) محاصره دریایی در زمان صلح

محاصره دریایی در زمان صلح، در حقوق بین الملل قدیم مجاز شناخته شده و بارها توسط قدرت های بزرگ دریایی علیه کشورهای ضعیف انجام شده بود.^۴ اما از نظر حقوق بین الملل کنونی محاصره دریایی در زمان صلح ممنوع است. توضیح اینکه به موجب اصل بنیادی حقوق بین الملل که در بند ۴ ماده ۲ کشور ملل متحد انعکاس یافته، کلیه کشورهای «در روابط بین المللی خود از تهدید به زور یا

^۱ منظور از «حقوق پیش از جنگ» (just ad bellum) مجموعه قواعد حقوق بین الملل است که تعیین می کند یک کشور در چه شرایطی مجاز است علیه یک کشور دیگر متوسل به زور (تیروی مسلح) شود به طبع از آن جایکه دامنه ای این شرایط بسیرا محدود بوده و هدف اصلی این رشته از حقوق بین الملل محدود کردن توسل به زور روابط بین الملل و نهایتا تحریم جنگ است.^۷ قواعد مذکور را «حقوق پیشگیری از جنگ» (jus contra bellum) نیز خوانده اند. در مقابل «حقوق زمان جنگ» (just in bellum) قرار دارد. این رشته از حقوق بین الملل ناظر به مجموعه ای اصول و قواعدی است که بر روابط متقابل طرف های یک مخاصمه مسلحانه حاکم است. طرف های متخاصم مکلف اند در مقام انجام عملیات نظامی یا دیگر امور مربوط به مخاصمه، قواعد مذکور را رعایت کنند. از همین رو، مجموعه ای اصول و قواعد اخیرالذکر را حقوق جنگ (law of war) یا حقوق مخاصمات مسلحانه (law of Armed Conflict) می نامند. (برای توضیح بیشتر بنگرید: Kolb&Hyde, 2008:3-29)

^۲ Pacific Blockade

^۳ Belligerent Blockade

^۴ از سال ۱۸۱۴ میلادی تا جنگ جهانی دوم حداقل ۲۰ مورد محاصره دریایی در مزان صلح انجام شده بود که معروف ترین آن ها محاصره ای مشترک سال ۱۹۰۲ علیه ونزویلا بود کهک توسط بریتانیا، آلمان و ایتالیا انجام شد. تا وینزولا وادار به بازپرداخت بدهی های خود به اتباع این کشورها شود (بنگرید: بلدسو و بوچک، ۱۳۷۵، Pacific Blockade).

استفاده از آن علیه تمامیت ارضی، استقلال سیاسی هر کشوری ... خودداری خواهند کرد». محاصره دریایی در زمان صلح، مصداق بارز کاربرد زور در روابط بین‌الملل بوده و تجاوز به کشور مورد محاصره محسوب می‌شود به طوری که در بند پ ماده ۳ ضمیمه قطعنامه شماره ۳۳۱۴ مورخ ۱۴ دسامبر ۱۹۷۴ مجمع عمومی سازمان ملل متحد، معروف به قطعنامه تعریف تجاوز، «محاصره دریایی سواحل یا بنادر یک شکور توسط نیروهای مسلح یک کشور دیگر» صراحتاً یکی از مصادیق عمل تجاوز اعلام شده است (خسروی، ۱۳۷۳: ۱۶۷). از زمان جنگ جهانی دوم تاکنون، هیچ موردی از محاصره دریایی که منطبق با تعریف محاصره دریایی در زمان صلح در حقوق بین‌الملل قدیم باشد، مشاهده نشده است.^۱

البته لازم به تأکید است که به موجب ماده ۴۲ منشور ملل متحد، شورای امنیت سازمان ملل متحد می‌تواند برای واداشت یک کشور به اجرای تصمیمات شورا، محاصره دریایی آن کشور را تصویب و تجویز کند. بدین تفصیل که طبق ماده ۴۱ منشور ملل متحد شورای امنیت می‌تواند برای عملی ساختن تصمیمات خود تصمیم به اقداماتی که مستلزم کاربرد نیروی مسلح نیست نظیر تحریم اقتصادی، قطع روابط سیاسی و ... گرفته و اعضاء ملل متحد را مکلف کند آن اقدامات را به موقع اجرایی کنند. اما بر اساس ماده ۴۲ منشور: «هرگاه شورای امنیت تشخیص دهد اقدامات موضوع ماده ۴۱ کافی نبوده است یا ثابت شده باشد که کافی نیست، می‌تواند به وسیله نیروهای هوایی یا دریایی و یا زمینی به هر اقدامی که برای حفظ یا اعاده صلح و امنیت بین‌المللی ضروری است، مبادرت ورزد. این اقدام ممکن است شامل ... محاصره دریایی ... باشد» هرچند شورای امنیت تاکنون رسماً از این اختیار استفاده نکرده است (Thomas & Duncan, 1999: 390, fn. 131). نکته دقیق‌تری که باید در نظر داشت این است که اگرچه محاصره دریایی بدون وجود مخاصمه مسلحانه غیرقانونی است اما چنانچه کشوری در شرایط صلح اقدام به محاصره دریایی کشور دیگر کند، محاصره دریایی خود مصداق حمله مسلحانه (در مفهوم ماده ۵۱ منشور) محسوب شده و وضعیت مخاصمه مسلحانه (در مفهوم ماده ۲ مشترک کنوانسیون‌های

^۱ در برخی منابع «قرنطینه‌ی کوبا» توسط آمریکادر جریان بحران موشکی کوبا در سال ۱۹۶۲ به عنوان نمونه‌ای از محاصره دریایی در زمان صلح تلقی شده است. گذشته از اینکه اقدامات نظامی آمریکا علیه کوبا در این مورد با تعریف محاصره دریایی انطباق نداشت، اینکه آمریکا اقدامات خود را «قرنطینه» (Quarantine) نامی ۷ خود گواه این است که در حقوق بین‌الملل کنونی محاصره دریایی در زمان صلح، غیر قانونی است. وانگهی، اقدام آمریکادر «قرنطینه‌ی» کوبا به عنوان تهدید به کاربرد زور در جهت نقض منشور ملل متحد و نقض اصل آزادی دریاها مورد اعتراض دیگر دولت‌ها قرار گرفت که بر نفی مشروعیت محاصره دریایی در زمان صلح در رویه‌ی دولت‌ها دلالت دارد (بلدسو و بوچک، ۱۳۷۵: Cuban Quarantine).

۱۹۴۹ ژنو) را بین طرفین پدید آورده و حقوق مناصمات مسلحانه به ویژه حقوق جنگ دریایی را لازم الاجرا می‌سازد. (Heintschel von Heinegg, 2000: 204)

۲) محاصره دریایی در زمان جنگ

محاصره دریایی شیوه‌ای مشروع در جنگ دریایی است که از سده ۱۶ میلادی تاکنون بارها در رویه دولت‌ها به کار رفته^۱ به طوری که از دیرباز یک قاعده مسلم عرفی شناخته می‌شود (-Drew, 2012: 13).
 25. Fink, 2011: 194-6. Heintschel von Heinegg, 2000: 205-213. Jones. 1983: 761. Tucker, 1955: 285-2. در واقع در یک مناصمه مسلحانه بین المللی آحق هر یک از کشورهای متخاصم است که دیگر طرف‌های مناصمه را مورد محاصره دریایی قرار دهند. (Walker, 2000: 178-179). قواعد حقوقی به موضوع محاصره دریایی بخشی از حقوق جنگ دریایی است. محاصره دریایی یک از تأسیسات اصلی و دیرپای حقوق جنگ دریایی است که مانند دیگر تأسیسات این رشته اساساً بر شالوده حقوق بین الملل عرفی بنا شده است. البته حقوق عرفی محاصره دریایی هم به طور رسمی و هم به طور غیررسمی تدوین شده است.^۳ از حیث تدوین رسمی، دو سند معاهده‌ای در مورد محاصره دریایی وجود دارد: نخست، باید به اعلامیه پاریس در خصوص حقوق دریایی مورخ ۱۶ آوریل ۱۸۵۶ (از این پس اختصاراً «اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس» خوانده می‌شود) اشاره کرد (Ronzi, 1988: 64-5). اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس نخستین معاهده تدوین حقوق جنگ دریایی است. در این اعلامیه برای نخستین بار، شرط مؤثر بودن محاصره دریایی اعلام شد. اما سند اصلی درباره

^۱ برای بررسی موارد کاربرد محاصره دریایی در جنگ‌های مختلف از سده‌ی نوزدهم میلادی تاکنون بنگرید: (Elleman and Paine 2006).

^۲ محاصره دریایی در قالب مناصمه‌ی مسلحانه‌ی غیر بین‌المللی (جنگ داخلی) نیز قابل انجام بوده و در موارد نادر اتفاق افتاده است. با این وصف، از آن جایی که ایران و عراق یک مناصمه‌ی مسلحانه بین المللی محسوب می‌شود، بحث محاصره دریایی در قالب مناصمات مسلحانه‌ی غیر بین‌المللی از موضوع تحقیق حاضر خارج است. وانگهی، به لحاظ اینکه جنگ‌های داخلی به طور سنتی، موضوع حقوق بین‌الملل نبوده‌اند، در مورد محاصره دریایی در قالب مناصمات مسلحانه‌ی غیر بین‌المللی، رژیم حقوقی مشخصی وجود ندارد. اجمالاً می‌توان قائل به این شد که اصول کلی ناظر به مناصمات مسلحانه‌ی غیر بین‌المللی در دریا در مورد محاصره دریایی نیز قابل اجراست.

^۳ تدوین حقوق بین الملل عرفی اگر توسط افراد یا گروه‌های غیر دولتی انجام شود، تدوین غیر رسمی نامیده می‌شود و اگر نمایندگان دولتی یا اعضای سازمان‌های بین المللی مامور تدوین حقوق بین الملل عرفی شوند، تدوین رسمی خواهد بود. (در مورد تدوین رسمی و غیر رسمی حقوق بین الملل عرفی بنگرید: ذوالعین، ۱۳۷۷: ۷۹۲).

^۴ Declara on Respec ng Mari me Law, Paris 16 April 1856.

محاصره دریایی، اعلامیه لندن در خصوص قوانین جنگ دریایی مورخ ۲۶ فوریه ۱۹۰۹^۱ (از این پس اختصاراً «اعلامیه ۱۹۰۹ لندن» خوانده می‌شود) است. (ibid: 224-57). اعلامیه ۱۹۰۹ لندن مهم‌ترین معاهده‌ای است که تاکنون درباره حقوق جنگ دریایی منعقد شده است. فصل اول این اعلامیه (مواد ۱ تا ۲۱۹) به محاصره دریایی اختصاص دارد. باین‌وصف: اعلامیه ۱۹۰۹ لندن به‌عنوان منبع حقوق معاهده‌ای قابل استناد نیست، زیرا به دلیل خودداری دولت‌های امضاکننده از تصویب آن، هرگز رسماً لازم‌الاجرا نشده است. باین‌حال، از آن جایی که مقررات این اعلامیه یا اعلام قواعد عرفی بوده و یا بعداً با رویه دولت‌ها خصیصه عرفی یافته‌اند امروز شالوده حقوق عرفی درباره محاصره دریایی تلقی می‌شود. (Heintschel von Heinegg, 2000: 214 Kalshoven, 1988: 269-73). باین‌همه تمام مقررات اعلامیه لندن امروز به‌عنوان حقوق عرفی لازم‌التابع نیستند. به تفصیلی که خواهیم دید، پاره‌ای از مقررات این اعلامیه به‌موجب رویه بعدی دولت‌ها در طول قرن گذشته متروک و منسوخ شده است. در واقع، در پایان دهه ۸۰ میلادی مشخص شده بود که به لحاظ رویه دولت‌ها در دو جنگ جهانی و جنگ‌های بعدی به‌ویژه جنگ ایران و عراق، شیوه‌ها و فناوری‌های جدید جنگ دریایی، تحولات حقوق بین‌الملل حقوق بشردوستانه، تحولات حقوق دریاهای و ... حقوق عرفی جنگ دریایی را دست‌خوش تغییرات چشمگیری کرده است (Kalshoven, 1988: 273-4)

تحولات پیش‌گفته سبب شد دو کوشش اساسی در زمینه تدوین علمی حقوق جنگ دریایی به عمل آید: نخست؛ به دعوت مؤسسه بین‌المللی حقوق بشردوستانه، کارشناسان برجسته حقوقی و نظامی کشورهای گوناگون، از جمله ایران، در سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۴ طی نشست‌های متوالی سالانه در شهر سان‌رمو در ایتالیا گرد آمدند تا حقوق بین‌الملل عرفی جنگ دریایی را با لحاظ آخرین تحولات؛ تدوین و روزآمد کنند. حاصل کار این کارشناسان سندی به‌عنوان راهنمای سان‌رمو در خصوص حقوق بین‌الملل مخصصات مسلحانه در دریا^۲ (از این پس به‌اختصار «راهنمای سان‌رمو» خوانده می‌شود) بود که در سال ۱۹۹۴ به تصویب رسید (Doswald-Beck, 1995). افزون بر این، باید به گزارش کمیته حقوق بی‌طرفی و جنگ دریایی مؤسسه حقوق بین‌الملل اشاره کرد که در سال ۱۹۹۶ در اجلاس هلسینکی این مؤسسه به تصویب رسید و به اصول هلسینکی شهرت دارد (International Law Association (iLA), 1996: 267-400). این سند مجموعه‌ای جامع از اصول و قواعد جنگ

¹ Declara on concerning the Laws of Naval War , London 26 February 1909

² San Remo Manual on International Law Applicable to Conflicts st sea

³ Helsinki Principles

دریایی؛ از جمله محاصره دریایی است که توسط اساتید نامدار حقوق بین‌الملل تدوین شده است.^۱

ج) کارکردهای محاصره دریایی

چنان‌که قبلاً اشاره کردیم، محاصره دریایی در زمان جنگ دو کارکرد راهبردی دارد: دستیابی به سیادت دریایی به نفع کشور محاصره‌کننده و جنگ اقتصادی ضد کشور محاصره‌شونده. البته در عمل غالباً هر دو کارکرد مدنظر کشور محاصره‌کننده است.

۱) سیادت دریایی

به طور سنتی یکی از راهبردهای اصلی جنگ دریایی کسب «سیادت دریایی^۲» بوده است. سیادت دریایی عبارت است از تسلط کامل بر یک محدوده معین از دریا و اعمال خواسته‌های خود در آن محدوده. با تأمین سیادت دریایی در یک محدوده معین ۷ طرف متخاصم که بدان دست‌یافته، قادر به انجام‌دادن هرگونه عملیات جنگی یا فعالیت دریانوردی در آن محدوده خواهد (Till, 2009: 145). البته سیادت دریایی مطلق نبوده و قابل تفسیر در شرایط مختلف است، به طوری‌که احتمال دارد کشوری حفظ امنیت تردد به یک بندر اصلی را سیادت دریایی بداند و کاری با انسداد بندر دشمن یا تأمین خطوط مواصلاتی خود نداشته باشد؛ همچنان‌که شاید کشوری سیادت دریایی را در انهدام کامل قدرت دریایی دشمن بداند (رهاننده‌پور، ۱۳۸۶: ۱۷ هم چنین بنگرید: (Till, 2009: 146-150).

در راهبردشناسی جنگ دریایی دو روش کلی را برای دستیابی به سیادت دریایی مطرح می‌شود: روش اول، انهدام کامل ناوگان دشمن است. در این روش ناوگان دشمن با ایراد ضربات مهلک طی یک یا چند نبرد شدید و قاطع، کاملاً ناتوان می‌شود. روش دوم، اعمال محاصره دریایی علیه دشمن است. در این روش، با اعمال محاصره دریایی علیه سواحل و بنادر دشمن، ناوگان دشمن در بندرگاه‌ها و پایگاه‌های خود محبوس می‌گردد (رهاننده‌پور، ۱۳۸۶: ۲۰-۱۸؛ (Till, 2009: 157-8). به همین دلیل این نوع محاصره دریایی را «محاصره دریایی ناوگان^۳» می‌نامند. علی‌القاعده روش محاصره دریایی ناوگان از ناحیه یک نیروی دریایی قوی علیه یک نیروی دریایی ضعیف انجام می‌شود (ibid: 177-9). برای اعمال مؤثر محاصره ناوگان، هر کشور متخاصم، محق و مجاز به این است که تردد شناورهای همه کشورهای، حتی کشتی‌های تجاری زیر پرچم کشورهای بی‌طرف، را به سواحل و بنادر دشمن ممنوع

^۱ برای بررسی جایگاه و ارزش اثباتی و تحقیقی این دو سند بنگرید: Ashley Roach m2000.64-77.

^۲ Command of the Sea

^۳ Fleet Blockade

کند. (Tucker, 1955: 284).

۲) جنگ اقتصادی

کارکرد دیگر محاصره دریایی «جنگ اقتصادی»^۱ است. جنگ اقتصادی راهبردی است ناظر به اقداماتی که اثر اصلی آن‌ها تضعیف اقتصاد دشمن است. اقدامات یادشده ممکن آشکار یا پنهان بوده و قبل یا در حین جنگ انجام شود. هدف از جنگ اقتصادی، اختلال در اقتصاد دشمن است تا توان پیگیری و پیشبرد جنگ را از دست بدهد (برای توضیح بیشتر بنگرید: Alford, 1967: 1-9) از دیرباز عرصه اصلی جنگ اقتصادی، جنگ اقتصادی در دریا بوده که نمود بارز آن محاصره دریایی موجب می‌شود خطوط مواصلات دریایی دشمن قطع شود و این امر به‌نوبه خود به قطع بازرگانی دریایی دشمن منجر می‌شود. بدین نحو که از یک سو، دشمن قادر به واردکردن کالا به‌ویژه کالاهای ضروری برای ادامه جنگ به‌وسیله کشتی‌های متعلق به خود یا کشورهای بی‌طرف نخواهد بود و از سوی دیگر، کالا به‌وسیله کشتی‌های متعلق به دشمن یا کشورهای بی‌طرف نیز مختل و در نتیجه دشمن از درآمدهای ناشی از صادرات محروم می‌شود. با توجه به اینکه بخش عمده بازرگانی خارجی کشورهای ساحلی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، با قطع صادرات و واردات، کشور محاصره شده در انزوای اقتصادی قرار می‌گیرد که بر یک اقتصاد امروزی اثری خردکننده دارد. به طبع در چنین شرایطی ادامه جنگ برای کشور محاصره شده بسیار دشوار است. محاصره دریایی در این وجه «محاصره دریایی اقتصادی»^۲ نامیده می‌شود. (Hentschel von Heinegg, 2000: 204, 9-10, 2012: Drew, McNulty, 1980: 172-95) برجسته‌ترین و مشهورترین نمونه کاربرد محاصره دریایی به‌منظور جنگ اقتصادی در جنگ جهانی اول اتفاق افتاد. در جریان این جنگ نیروی دریایی بریتانیا با توسل به برتری ناوگان سطحی خود آلمان را تحت محاصره دریایی کامل قرار داد. هدف هر دو طرف، از محاصره دریایی؛ جنگ اقتصادی بود. اجماع این است که استمرار محاصره دریایی علیه آلمان طی چهار سال، علت اصلی شکست این کشور در جنگ بود. سابقه محاصره دریایی آلمان در جنگ جهانی اول، از این لحاظ اساسی است که آنچه آلمان را به شکست کشانید، منابع اقتصادی برای آلمان و پشتیبانی نیروهای نظامی این کشور نبود، بلکه کاهش شدید مواد غذایی برای نیازهای غیرنظامیان، عامل اصلی آلمان بود. با گسترش گرسنگی در میان جمعیت غیرنظامی آلمان خشم عمومی چنان علیه دولت وقت

¹ Economic Warfare

² Economic Blockade

این کشور برانگیخته شد که در ماه‌های پایانی جنگ، شورش‌های مردمی سرتاسر آلمان را فراگرفتند و مقامات آلمانی ناگزیر به قبول ترک مخاصمه و سپس پیمان صلح ورسای شدند. مورد آلمان در جنگ جهانی اول، موید این نکته کلیدی است که در بسیاری از موارد، هدف اصلی از جنگ اقتصادی اعمال فشار بر غیرنظامیان از طریق ایجاد گرسنگی و کمبود دیگر کالاهای ضروری است تا دولت خود را وادار به پذیرش خواسته‌های دولت عامل جنگ اقتصادی کنند^۱.

باتوجه به مطالب پیش گفته، نویسندگان حقوقی مسئله محاصره دریایی را از دیدگاه حقوق بین‌الملل بشردوستانه مورد ارزیابی مجدد قرار داده‌اند. در بند ۱ ماده ۵۴ پروتکل الحاقی اول به کنوانسیون‌های ۱۹۴۹ ژنو چنین می‌خوانیم: «تحمیل گرسنگی به غیرنظامیان به‌عنوان یک شیوه جنگی ممنوع است» (Ronzi, 1988:728). ماده فوق‌الذکر جزو بخش چهارم پروتکل اول است و به‌موجب بند ۳ ماده ۴۹ این پروتکل «مقررات این بخش درمورد هرگونه ... جنگ دریایی که بر مردم غیرنظامی، غیرنظامیان و اموال غیرنظامی در خشکی اثر داشته باشد، لازم‌الاجرا است» (ibib:725-6). بدین ترتیب، از نظر پروتکل اول، اعمال محاصره دریایی که هدف آن جلوگیری از رسیدن مواد غذایی و دیگر کالاهای ضروری برای ادامه حیات غیرنظامیان باشد، برای کشورهای عضو این پروتکل ممنوع است (Drew, 2012:71-82, Heintschel von Hwinegg, 2000:216-7, Jones, 1983:777). آنچه در مواد ۴۹ و ۵۴ پروتکل اول مقرر شده، خصیصه عرفی نیز دارد. به همین لحاظ در بند ۱۰۲ راهنمای سان رمو در این خصوص چنین می‌خوانیم:

اعلام و اعمال محاصره دریایی ممنوع است اگر: (۱) تنها هدف محاصره، تحمیل گرسنگی به مردم غیرنظامی یا محروم کردن آنان از کالاهای ضروری برای ادامه حیات باشد یا؛ (۲) صدمات وارده به مردم غیرنظامی در قیاس با مزیت عینی و مستقیم نظامی مورد انتظار از محاصره دریایی شدیدتر باشد (Drew, 1995:27).

محاصره دریایی غزه توسط رژیم اسرائیل که از سال ۲۰۰۷ میلادی شروع شده و تاکنون ادامه یافته است؛ نمونه بارز محاصره دریایی به‌منظور تحمیل گرسنگی به غیرنظامیان تلقی می‌شود (Drew, 2012:35-39 and Fink, 2011:202-13). لازم به ذکر است بر اساس ماده (۲۵) (ب) ۸ اساس‌نامه دیوان کیفری بین‌المللی تحمیل عملی گرسنگی به غیرنظامیان جنایت جنگی محسوب می‌شود.

^۱ پرفسور هاینتشل فون هاینگ این نوع محاصره ی دریایی را «محاصره ی گرسنگی» (Hunger Blockade) نامیده است (2000:216).

گفتار دوم: شرایط اعتبار محاصره دریایی

چنان که قبلاً اشاره کردیم فصل او اعلامیه ۱۹۰۹ لندن ذیل عنوان «محاصره دریایی در زمان جنگ» به مقررات ناظر به محاصره دریایی اختصاص دارد. به موجب مقررات فصل مذکور و حقوق بین‌الملل عرفی که هم سو با آن شکل گرفته، برای اینکه محاصره دریایی در زمان جنگ واجد اعتبار قانونی باشد، باید چهار شرط اساسی وجود داشته باشد. در ادامه به بررسی این چهار شرط خواهیم پرداخت.

الف) سواحل و بنادر محاصره شده

به موجب ماده ۱ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن «محاصره دریایی باید به بنادر و سواحل محدود شود که متعلق به دشمن بوده یا در اشغال دشمن قرار دارند» (Roniz, 1988:227). آنچه در این ماده مقرر شده، نمودی از یکی از اصول بنیادین حقوق جنگ است که به موجب آن کشورهای متخاصم مکلف‌اند به حاکمیت و تمامیت سرزمینی کشورهای بی‌طرف احترام گذاشته و از انجام هرگونه اقدام نظامی علیه آنان خودداری کنند (ضیایی بیگلری، ۱۳۸۰: ۳۰۴-۳۰۳) با توجه به توضیحات پیش گفته ۷ اعمال محاصره دریایی علیه بنادر و سواحل یک کشور، توسل به زور علیه حاکمیت و تمامیت سرزمینی آن کشور محسوب می‌شود. حال چنانچه کشور مورد محاصره نسبت به یک متخاصم مسلحانه بین‌المللی بی‌طرف باشد، محاصره دریایی نقض بی‌طرفی آن کشور تلقی می‌شود. محاصره دریایی تنها در صورتی مجاز است که از ناحیه یکی از کشورهای متخاصم علیه یکی دیگر از کشورهای متخاصم که هر دو در یک متخاصم مسلحانه بین‌المللی درگیر هستند، اعمال شود.

نتیجه ضروری و منطقی ماده ۱ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، در ماده ۱۸ این اعلامیه مشاهده می‌شود. در ماده اخیرالذکر، چنین می‌خوانیم: «نیروهای محاصره کننده نباید مانع از دسترسی به بنادر و سواحل کشورهای بی‌طرف شوند». این ماده عیناً در بند ۹۹ راهنمای سان رمو تکرار شده (Dosqald – Beck, 1995: 27)، بدین معناست که محاصره دریایی یک کشور متخاصم نباید در مبادلات بازرگانی و تردد دریایی به بنادر و سواحل کشورهای بی‌طرف اختلال کند. البته مشروط بر اینکه این گونه مبادلات از مبدأ یا به مقصد منطقه مورد محاصره نباشد. (Tucker, 1955:289-90).

ب) اعلام و ابلاغ محاصره

دومین شرط اساسی برای اعتبار محاصره دریایی، اعلام و ابلاغ آن است تا در برابر شناورهای همه کشورها نافذ و معتبر باشد. به موجب ماده ۸ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن: «برای اینکه محاصره دریایی لازم‌الاتباع

باشد، می‌بایست طبق ماده ۹ اعلام شده و طبق مواد ۱۱ و ۱۶ ابلاغ شود» (Ronzi, 1988:229). بدیهی است اطلاع از وجود محاصره دریایی شرط ضروری مجازات شناورهایی که محاصره را نقض می‌کنند. به دلالت ماده ۹ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، اعلام محاصره دریایی باید رسماً از ناحیه کشور محاصره کننده یا فرمانده نیرویی که اجرای محاصره را به عهده دارد، انجام شود. طبق ماده اخیر، مواردی که باید در مقام اعلام محاصره دریایی تعیین شود.

عبارت‌اند از: ۱- تاریخ شروع محاصره دریایی؛ ۲- حدود جغرافیایی ساحل مورد محاصره دریایی؛ ۳- مهلتی که شناورهای بی طرف می‌توانند (از منطقه مورد محاصره) خارج شوند (ibid) مفاد دو ماده ۸ و ۹ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، در دو بند ۹۳ و ۹۴ راهنمای سان‌رمو (Doswald-Beck, 1995:26) و بند (۱۰) (۲) ۵ اصول هلسینکی (IIA, 1996:386) نیز تأیید و تکرار شده است. طبق ماده ۱۰ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، عدم رعایت مقررات ماده ۹ این اعلامیه موجب بطلان محاصره دریایی خواهد شد (Ronzi, 1988:229). هم چنین به دلالت بند ۱۰۱ راهنمای سان رمو، لغو، تعلیق موقت، اعمال مجدد تمدید یا هرگونه تغییر دیگر در محاصره دریایی نیز می‌بایست ... اعلام و ابلاغ شود (Doswald-Beck, 1995:27). به لحاظ شکلی، ضروری است که اعلام محاصره دریایی به طرف‌های ذی‌ربط ابلاغ شود. در این خصوص در ماده ۱۱ اعلامیه مقررات مشخصی لحاظ شده است. طبق این ماده محاصره دریایی باید از طریق مجاری رسمی دیپلماتیک به تمام کشورهای بی طرف ابلاغ شود. همچنین فرمانده نیروی محاصره کننده مکلف است مقامات محلی را در منطقه مورد، محاصره از وجود محاصره مطلع کند. اما مقررات ماده ۱۱ در رویه دولت‌ها متروک شده به طوری که قواعد عرفی جدیدی در این خصوص به وجود آمده است (Tucker, 1955:228, fn.9). در وهله نخست، ابلاغ به مقامات محلی جنبه الزامی ندارد. ثانیاً رویه‌ای که در چند دهه گذشته رایج و تثبیت شده، این است که محاصره دریایی از طریق صدور «اطلاعیه به دریانوردان» ابلاغ می‌شود. بدین سان دیگر نیازی به ابلاغ به دولت‌های نیست تا کشتی‌های تحت پرچم خود را از وجود محاصره دریایی آگاه کنند. بلکه خود کشتی‌ها از وجود محاصره دریایی مطلع می‌شوند. (Farrant, 2014:253)

ج) اعمال مؤثر محاصره

^۱ «اطلاعیه به دریانوردان» «Notice to Mariners» مخفف به «NOTMAR/NTM» اطلاعیه ای است که به طور ادواری از ناحیه‌ی مرجع ذی‌صلاح دولتی هر کشور ساحلی در خصوص اطلاعات مربوط به ایمنی دریانوردی منتشر یا مخابره می‌شود. این اصطلاح در فارسی به «اعلامیه‌ی دریایی» و «آگاهی دریایی» نیز ترجمه می‌شود.

اساسی‌ترین شرط حقوقی در زمینه محاصره دریایی مؤثر بودن آن است. به طوری که قبلاً اشاره شد، در بند ۴ اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس، در مورد محاصره دریایی چنین مقرر شد «برای اینکه محاصره دریایی (برای همه کشورها) لازم‌الاتباع باشد، می‌بایست مؤثر باشد. بدین معنی که محاصره توسط نیروی (نظامی) کافی، به نحوی اعمال شود که واقعاً قادر به جلوگیری از دسترسی (شناورها) به ساحل دشمن باشد» (Ronzi, 1988: 65) ماده ۲ اعلامیه ۲ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن نیز با اشاره به اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس، بند ۴ این اعلامیه را عیناً تکرار می‌کند (ibid: 227-8) ضرورت مؤثر بودن محاصره دریایی در بند ۹۵ راهنمای سان رمو (Doswald-beck, 1995: 26) و بند (۱۰) (۲) ۵ اصول هلسینکی (ILA, 1996: 386) نیز مورد تأیید و تأکید قرار گرفته است. هدف و منظور از این شرط، جلوگیری از اعلام محاصره‌ای است که اصطلاحاً «محاصره کاغذی»^۱ نامیده می‌شود. البته به صراحت ماده ۳ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن «مسئله مؤثر بودن محاصره دریایی یک مسئله مهمی است» (Ronzi, 1988: 228). به بیان دیگر، برای تشخیص اینکه آیا محاصره دریایی مؤثر است یا خیر، ضابطه حقوقی وجود ندارد. باین وصف، مسئله اعمال مؤثر محاصره از چند جهت قابل بررسی است.

۱) نیروی محاصره

نیروهایی که مأمور اجرای محاصره دریایی می‌شوند، در اصطلاح «نیروی محاصره‌آ» خوانده می‌شوند. از نظر حقوقی مقررات ویژه‌ای درباره نیروی محاصره وجود ندارد. در پاره‌ای موارد محاصره دریایی توسط تعدادی یگان‌های شناور اعمال می‌شود که به صورت یک سازمان رزمی مانند یک نیرو یا گروه مأموریت سازمان‌دهی شده‌اند. باین وصف، حتی یک ناو جنگی هم می‌تواند محاصره را اعمال کند، به شرط اینکه قادر به این کار باشد (Farrant, 2014: 256). در گذشته محاصره دریایی توسط شناورهای سطحی اعمال می‌شد و قواعد عرفی نیز بر همین پایه شکل گرفته بودند. اما با ظهور فناوری‌های جدید نظامی به ویژه زیردریایی، مین دریایی و هواپیما این پرسش مطرح شد که آیا می‌توان از این جنگ‌افزارها برای اعمال محاصره دریایی بهره برد؟ در بند ۹۷ راهنمای سان رمو تأکید شده است که محاصره دریایی را می‌توان با ترکیبی از همه شیوه‌های و جنگ‌افزارهای مشروع اعمال کرد به شرط اینکه ناقص دیگر قواعد حقوق جنگ دریایی نباشد (Doswald-beck, 1995: 27). نکته اساسی نیز

^۱ مقصود از «محاصره کاغذی» (Paper Blockade) محاصره دریایی است که از ناحیه‌ی یک کشور اعلام

شده بدون اینکه از سوی کشور اعلام کننده اجرا شود (در این خصوص بنگرید: (Tucker, 1955: 288).

^۲ Blockde Force

در شرط اخیر نهفته است. به شرحی که خواهیم دید، مجازات نقص محاصره دریایی توسط یک شناور، توقیف و ضبط شناور متخلف است نه حمله به شناور؛ بنابراین نمی‌توان محاصره دریایی را صرفاً با مین ریزی پیرامون منطقه مورد محاصره اعمال کرد، مشابه آنچه آمریکا برای محاصره بندر ویتنام شمالی انجام داد. همچنین نمی‌توان با اتکای صرف به هواپیمای جنگی که فقط قادر به حمله هوایی به شناور متخلف است، محاصره دریایی را به اجرا درآورد، مشابه آنچه عراق در جریان جنگ نفت‌کش‌ها برای محاصره جزیره خارک انجام داد - به همین جهت، گفته شده است نیروی محاصره باید حداقل یک شناور سطحی را شامل شود تا بازدید و بازرسی و توقیف شناورهای متخلف را به عهده بگیرد.

(Heintschel von heingg, 1999:215, Tucker, 1955:289).

۲) محاصره نزدیک و دور

به شرحی که گذشت، محاصره دریایی هنگامی مؤثر است که کشور محاصره کننده با اعزام و استقرار نیروی کافی، محاصره دریایی را به گونه‌ای اجرا کند که راه‌های دسترسی به منطقه مورد محاصره مسدود شود. از نظر محل استقرار نیروی اعمال‌کننده محاصره، محاصره دریایی به دو صورت «محاصره نزدیک»^۱ و «محاصره دور»^۲ انجام می‌شود. پیش‌الگو محاصره دریایی از گذشته این بوده که نیروی محاصره در نزدیک ساحل یا بندر مورد محاصره مستقر شده و مانع از تردد به منطقه مورد محاصره می‌شود. این نوع محاصره، محاصره نزدیک است که علی‌القاعده در آزادی دریانوردی در دریای آزاد اختلال پدید نمی‌آید. اما شیوه دیگری که در جنگ جهانی اول رایج شد، محاصره دور است. در محاصره دور، نیروی محاصره، در فاصله‌ای نسبتاً دور از منطقه مورد محاصره مستقر می‌شود و برای اعمال محاصره، قسمت‌های پهناوری از دریای آزاد را با شیوه‌هایی همچون میدان مین دریایی و گشت‌زنی دریایی عملاً محصور می‌کند تا راه‌های دسترسی به منطقه مورد محاصره مسدود شود. نمونه بارز محاصره دور، محاصره دریایی آلمان در جنگ جهانی اول است. در این جنگ نیروی دریایی بریتانیا با استقرار در تنگه دوور و بخش شمالی دریای شمال و اقیانوس اطلس، عملاً سرتاسر دریای شمال را محصور کرده و بدین طریق آلمان را تحت محاصره دریایی قرارداد. در گذشته و جاهت قانونی محاصره دور مورد تردید قرار می‌گرفت. اما ظاهراً امروزه این نوع محاصره مجاز شناخته می‌شود، چنان که دربند ۹۶ راهنمای سان رمو می‌خوانیم: «نیروی اعمال‌کننده محاصره دریایی می‌تواند در هر فاصله‌ای (از

¹ Close Blockade

² Distant Blockade

ساحل) که ضرورت‌های نظامی ایجاب کنند، مستقر شود» (Doslwald-beck,1995:26). واقعیت این است با توجه به پیشرفت فناوری نظامی و ظهور جنگ‌افزارهایی مانند زیردریایی، هواپیمای فراصوتی، موشک کروز و ... محاصره نزدیک در بسیاری موارد عملاً ممکن نیست (Goldie,1991:156). در عین حال، به دلالت ماده ۱۸ اعلامیه لندن و بند ۹۹ راهنمای سان رمو، محاصره دور نباید به نحوی اجرا شود که مانع از دسترسی به بنادر و سواحل بی طرف شود.

۳) مجازات نقض محاصره

یکی از مباحث اصلی محاصره دریایی، ضمانت اجرای «نقض محاصره»^۱ است. منظور از نقض محاصره دریایی هرگونه اقدامی است که توسط یک شناور (حسب مورد هواگرد) به منظور ورود به منطقه مورد محاصره یا خروج از آن بدون مجوز کشور یا نیروی محاصره کننده انجام شود. (Doslwald,1995:160). طبق یک قاعده مسلم و اجماعی در حقوق جنگ دریایی که در مواد ۱۴ لغایت ۲۱ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن (Ronzi,1988:230-1) بند ۹۸ راهنمای سان رمو (Doslwald,1995:27) و بند (۱۰) (۲) ۵ اصول هلسینکی (ILA,1996:386) بازتاب یافته، چنانچه یک شناور محاصره دریایی را نقض کند، شناور و محموله آن توسط نیروی محاصره کننده توقیف شده و توسط کشور محاصره کننده ضبط خواهد شد. محموله، از وجود محاصره اطلاع نداشته است. توقیف شناور ناقض محاصره دریایی بعد از بازدید و بازرسی انجام می‌شود. در صورت وجود شواهد مبنی بر نقض محاصره دریایی، شناور متخلف توقیف و به بنادر کشور محاصره کننده یا هر بندر دیگری که این کشور تشخیص دهد، هدایت می‌شود. در صورت احراز اطلاع واقعی یا فرضی شناور متخلف از وجود محاصره، شناور و حسب مورد محموله آن به عنوان غنیمت دریایی ضبط می‌شوند.^۲

بنابراین، مجازات نقض محاصره دریایی این نیست که شناور متخلف هدف حمله قرار گرفته و منهدم شود. حمله و انهدام شناور ناقض محاصره دریایی تنها در صورتی مجاز شناخته می‌شود که شناور متخلف به وضوح و عملاً در برابر بازدید و بازرسی یا توقف مقاومت کند. این نوع مقاومت، آن

^۱ Breach of Blockade

^۲ احراز شرایط قانونی ضبط در صلاحیت «دادگاه غنائم جنگی» (Prize Court) است. دادگاه غنائم جنگی نوعی دادگاه اختصاصی است که در زمان جنگ برای رسیدگی و اتخاذ تصمیم درباره‌ی ضبط غنائم دریایی تشکیل می‌شود (برای توضیح بیشتر بنگرید: ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۹: ۲۳۵؛ Johnson,1981:157-8)

را مبدل به یک هدف مشروع نظامی می‌کند.^۱

۸) منطقه ممنوعه دریایی

بحث دیگری که در پیوند با اعمال محاصره دریایی مطرح می‌شود «منطقه ممنوعه دریایی^۲» است. منطقه ممنوعه دریایی (که با عناوینی چون منطقه نظامی، منطقه تردد ممنوع، منطقه جنگی و منطقه عملیاتی ... نیز خوانده می‌شود) بخشی از دریا است که یک طرف مخاصمه مسلحانه، تردد کشتی‌ها در آن را ممنوع یا محدود می‌کند؛ لذا اگر منطقه ممنوعه شامل دریای آزاد باشد (غالباً هست) در آزادی دریانوردی کشورهای بی‌طرف اختلال به وجود می‌آورد. کشتی‌هایی که بدون مجوز قبلی وارد منطقه ممنوعه شوند با خطر مجازات مواجه خواهند شد. این مجازات غالباً به صورت حمله بدون هشدار قبلی به وسیله موشک، هواپیما، زیردریایی، ناو سطحی یا مین دریایی است (Fenrick, 1986:92). منطقه ممنوعه دریایی در هیچ‌کدام از معاهدات بین‌المللی مربوط به حقوق جنگ دریایی در رویه دولت‌ها، امروزه نقش منطقه ممنوعه دریایی از منظر حقوق عرفی مجاز دانسته می‌شود، چنان‌که هم راهنمای سان رمو (Doswald- Beck, 1995:27-8) و هم اصول هلسینکی (ILA, 1996:3780) و جاهت قانونی تشکیل منطقه ممنوعه دریایی در زمان جنگ را پذیرفته‌اند. اما هر دو سند بر این نکته اساسی تاکید کرده‌اند که تشکیل این‌گونه مناطق مجوز نقض حقوق جنگ دریایی به‌ویژه جمله به کشتی‌های بی‌طرف نیست. بدین توضیح که مسئله محوری درباره منطقه ممنوعه دریایی نحوه اعمال آن است. همان‌طور که منتقدین به‌درستی بیان داشته‌اند، در اغلب موارد، منطقه ممنوعه دریایی ... اساساً یک منطقه آتش آزاد بوده است که در طول تاریخ بدین منظور طرح و اجرا شده که به حملات کورکورانه به کشتی‌های تجاری بی‌طرف مشروعیت بخشیده یا حداقل مسئولیت ناشی از این حملات را منتفی سازد. (Politakis, 1991:125)؛ لذا به‌موجب بند ۱۰۶ راهنمای سان رمو، چنان‌چه یک شکور متخاصم یک منطقه ممنوعه دریایی اعلام کند «قوانین داخل و خارج این منطقه یکسان خواهد بود»

^۱ حمله به کشتی تجاری به جهت مقاومت در برابر بازدید و بازرسی یا توقیف یک قاعده ی کلی است که به محاصره دریایی اختصاص ندارد. این قاعده در ماده‌ی ۲۲ عهدنامه‌ی دریایی ۱۹۳۰ لندن و مقررات منضم به پرتکل ۱۹۳۶ لندن (که ایران و عراق نیز بدان ملحق شده‌اند) تدوین شده و یک قاعده‌ی مسلم حقوق جنگ دریایی محسوب می‌شود. به دلالت مقررات یادشده در زمان جنگ حمله به کشتی‌های تجاری ممنوع است مگر اینکه «کشتی تجاری پس از اخطار از توقف خودداری نموده و یا به طور فعال در برابر بازدید و بازرسی مقاومت کند.» (برای توضیح بیشتر بنگرید به: Goldie, 1991-28, Nqogugu, 1988:353-66).

^۲ Naval Exclusion Zone

(Doswald- Beck, 1995:28). اصول هلسینکی که منطقه ممنوعه دریایی را «منطقه ویژه» می‌نامد، بادقت و وضوح بیشتری به این مسئله پرداخته است. بند ۳(۳) این سند تاکید می‌شود که تشکیل «منطقه ویژه» توسط یک کشور متخاصم به این کشور حقوق اضافی در مورد برخورد با کشتیرانی بی‌طرف اعطاء نمی‌کند: «خصوصاً، تشکیل منطقه ویژه نمی‌تواند به کشور متخاصم حق حمله به کشتی‌های بی‌طرف را صرفاً به جهت حضور در منطقه ویژه اعطاء کند» (ILA, 1996:380).

اهمیت منطقه ممنوعه دریایی در پیوند با محاصره دریایی در این است که در بسیاری موارد کشورهای متخاصم می‌کوشند اعلام منطقه دریایی را دستاویزی برای نقض مقررات ناظر به محاصره دریایی قرار دهند. تفصیل اینکه، بنا به آنچه، گذشت؛ از حیث قدرت دریایی بر کشور محاصره شونده برتری کامل داشته و به‌ویژه از ناوگان سطحی کننده از حیث قدرت دریایی بر کشور محاصره شونده برتری کامل داشته و به‌ویژه از ناوگان سطحی توانمند برای اعمال مؤثر محاصره دریایی برخوردار باشد. حال مسئله اینجاست که در بسیاری موارد کشور محاصره کننده نیروهای سطحی کافی برای واپایی و مراقبت تردد دریایی به منطقه ساحلی مورد محاصره در اختیار ندارد، لذا به سیاست «حمله به محض رویت^۱» رو می‌آورد.

بدین نحو که با ایجاد منطقه ممنوعه دریایی که سواحل یا نادر مورد محاصره را محصور می‌کند، اعلام می‌شود هر شناوری که وارد این منطقه شود؛ بدون هشدار قبلی مورد حمله (غالباً به‌وسیله زیردریایی یا هواپیمای جنگی) قرار خواهد گرفت.

آلمان در دو جنگ جهانی و عراق در جنگ ایران و عراق به همین شیوه متوسل شدند.

اما به شرحی که گذشت، تعیین یک منطقه در دریا، با هر عنوان که باشد، مجوز نقض حقوق جنگ دریایی به‌ویژه حملات کورکورانه به کشتی‌های تجاری بی‌طرف نیست. کشتی تجاری به‌ویژه کشتی تجاری بی‌طرف یک هدف غیرنظامی است که جز در شرایط استثنایی از حمله مصونیت دارد (برای توضیح بیشتر بنگرید به (Mundis, 2008))

د) برابرنگری در اعمال محاصره

شرط دیگر برای اعتبار محاصره دریایی «برابرنگری^۲» در اعمال آن است. در ماده ۵ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن چنین می‌خوانیم: «محاصره دریایی می‌بایست به طور برابرنگری نسبت به شناورهای همه کشورهای

¹ Attack on Sight

² Imparity

اعمال شود» (Ibidd:228). این ماده عیناً در بند ۱۰۰ راهنمای سان رمو تکرار شده است (Doswald- Beck, 1995:27). مقصود از اعمال برابرنگری محاصره این است که تمام شناورها قطع نظر از اینکه تابعیت یا محموله آن‌ها چه باشد، از تردد به منطقه مورد محاصره ممنوع و محروم شوند؛ بنابراین، ضروری است که محاصره دریایی هم شناورهای کشور محاصره شونده هم شناورهای کشور محاصره کننده هم شناورهای دیگر کشورهای متخاصم و هم شناورهای کشورهای بی طرف را شامل شود. منظور از این قاعده این است که کشور محاصره کننده از محاصره به سود خو و یا کشورهای دیگر بهره‌برداری نکند (Tucker, 1955:291).

بخش دوم: محاصره دریایی در جنگ ایران و عراق

بی‌گمان جنگ اقتصادی از ویژگی‌های اساسی جنگ ایران و عراق بود و محاصره دریایی به‌مثابه شیوه اصلی جنگ اقتصادی در دریا، از ناحیه هر دو طرف به کار گرفته شد. یک از اولین اقدامات ایران پس از شروع جنگ، اعمال محاصره دریایی علیه عراق بود که تا پایان جنگ ادامه پیدا کرد. از سوی دیگر، عراق در دو سال نخست جنگ دو بار کوشید با اعلام منطقه ممنوعه، بنادر ایران در شمال خلیج فارس را تحت محاصره قرار دهد. سپس نوبت به جنگ نفت‌کش‌ها در سال ۱۳۶۳ (۱۹۸۴) رسید. دیپلماسی حقوقی عراق برای توجیه جنگ نفت‌کش‌ها دایر مدار دو تأسیس محاصره دریایی و منطقه ممنوعه دریایی بود. در این گفتار به بررسی رویه ایران و عراق در خصوص محاصره دریایی و ارزیابی حقوقی آن خواهیم پرداخت.

گفتار اول: محاصره دریایی عراق توسط ایران

عراق از جمله کشورهایی است که در تنگنای جغرافیایی قرار دارد. در بین کشورهای حاشیه خلیج فارس، عراق کوتاه‌ترین ساحل (به طول ۵۸ کیلومتر و در صورت احتساب آبراه خور عبدالله ۸۰ کیلومتر) را دارد به طوری که عملاً به‌منزله یک کشور محاط در خشکی به شمار می‌رود. بدین لحاظ عراق همواره دارای قدرت دریایی اندکی بوده است، چنانچه در آستانه جنگ ایران و عراق، نیروی دریایی این کشور به تعدادی شناور سبک، نظیر ناوچه موشک‌انداز، محدود می‌شود (Hiro, 2002: 17, karsh, 2002: 300-299).

به لحاظ شرایط فوق، بلافاصله بعد از شروع جنگ ایران و عراق، ایران توانست عراق را تحت محاصره کامل دریایی قرار دهد.

الف) بررسی رویه ایران

می‌دانیم که در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ جنگنده‌های نیروی هوایی عراق فرودگاه‌ها و پایگاه‌های هوایی سراسر ایران را بمباران کردند و هم زمان با این عملیات، نیروی زمینی عراق در جبهه‌ای به درازای تقریباً ششصد کیلومتر خاک ایران را مورد حمله قرارداد. اگرچه حمله عراق به ایران عمدتاً به صورت هوایی و زمینی آغاز شد، اما ایران در مقام دفاع در برابر این تجاوز سراسری، در عرصه جنگ دریایی نیز وارد عمل شد. از نخستین اقدامات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (ازاین پس به اختصار «نداجا» خوانده می‌شود) محاصره دریایی عراق بود. ذیلماً به ابعاد این رویه ایران می‌پردازیم.

۱) اعلام و اجرای محاصره

۳۱ شهریور ۱۳۵۹ (۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ میلادی) به درخواست ستاد نداجا (سند شماره ۵۹۰۶۳۸۱۶۲ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا) اطلاعیه شماره ۱۷ ستاد مشترک ارتش جمهوری اسلامی ایران (ازاین پس به اختصار «اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا» خوانده می‌شود). در رادیو ایران و مطبوعات داخلی به شرح زیر منتشر شد:

بسمه تعالی؛ باتوجه به تجاوزات عراق، بدین وسیله همه مرزهای آبی نزدیک سواحل ایران منطقه جنگی اعلام گردید. ایران اجازه حمل کالا به بندرهای عراقی را به هیچ کشتی تجارتي نخواهد داد و نیز برای امنیت کشتیرانی در خلیج فارس اعلام می‌دارد مسیر تعیین شده زیر را رعایت کنند.

پس از عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز، راه خود را طوری تغییر دهند که از دوازده مایلی جنوب جزیره ابوموسی و دوازده مایلی جزیره سیری و جنوب چراغ دریایی «کیبل بنک» از دوازده مایلی جنوب غربی جزیره فارسی عبور کنند. کشور جمهوری اسلامی ایران تعهدی در مقابل متخلفان از این اعلامیه نخواهد داشت (روزنامه اطلاعات، ۱۳۵۹:۲)

هم زمان با انتشار اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا، به درخواست ستاد نداجا، سازمان بنادر و کشتیرانی اقدام به صورت اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ مورخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰^۱ (ازاین پس به اختصار «اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹» خوانده می‌شود) نمود که مفاد اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا در آن تکرار شد. ترجمه فارسی این اطلاعیه به شرح زیر است:

^۱ Notice to Mariners No. 17/59,22 September 1980.

از: فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

باتوجه به تجاوز عراق تا مرز دریایی ایران نزدیک ساحل را منطقه جنگی اعلام می‌کنیم. دولت ایران به شناورهای به مقصد عراق به هیچ وجه اجازه نزدیک شدن به بنادر آن کشور را نمی‌دهد.

به منظور ایمنی دریانوردی در خلیج فارس مسیر زیر باید دقیقاً رعایت شود:

کشتی‌ها بعد از عبور تنگه هرمز مسیر خود را به ۱۲ مایلی جنوب جزیره ابوموسی، ۱۲ مایلی جنوب جزیره سیری، جنوب چراغ دریایی (موسوم به) کیبل بنک (Coble Bank Light) و ۱۲ مایلی جنوب غربی جزیره فارسی تغییر دهند. دولت ایران در مورد کشتی‌هایی که به این اطلاعیه توجه نشان نمی‌دهند، مسئولیتی برعهده نخواهد داشت. (de Huttry & Ronzitti, 1993:37)

اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ نیز از سیستم‌های مخابراتی سازمان بنادر و کشتیرانی به زبان‌های لازم منتشر شد (سند شماره ۵۹۰۶۳۱۱۵۹ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا).

بدین ترتیب، در نخستین روز آغاز جنگ، ایران با اعمال دو محدودیت بر آزادی کشتیرانی در خلیج فارس به حمله عراق واکنش نشان داد: نخست، اعلام محاصره دریای عراق و دوم، ایجاد یک منطقه ممنوعه در امتداد دریایی سرزمینی ایران در خلیج فارس.^۲ آنچه در این جا مورد بحث است، نخستین مورد از موارد مقرر در دو اطلاعیه است. چنان‌که ملاحظه شد در اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا تاکید شده است؛ «ایران اجازه حمل کالا به بندرهای عراقی را به هیچ کشتی تجاری نخواهد داد» و همین عبارت در اطلاعیه شماره ۱۷/۵۹ نیز تکرار شده. این عبارت بر اعلام محاصره دریایی بنادر عراق دلالت دارد. پیرو صدور اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا و اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹، قرارگاه مقدم عملیات دریایی نداجا به ناوگان خلیج فارس و دریای عمان ابلاغ نمود که کلیه یگان‌های شناور مأمور گشت و مراقبت در خلیج فارس، ضابط اجرایی این مقررات هستند (سند شماره ۵۹۰۷۰۱۰۱۰ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا) حاصل اینکه بلافاصله بعد از شروع جنگ سرتاسر ساحل عراق در خلیج فارس از جمله

^۱ لازم به ذکر است که این منبع به فارسی ترجمه شده است (بنگرید: گاتری و رونزیتی، ۱۳۷۴). اما به منظور تدفین و تصحیح ترجمه ی اسناد مندرج در این کتاب، در مقاله ی حاضر متن اصلی مورد استناد و ارجاع قرار گرفته است.

^۲ منطقه‌ی ممنوعه‌ی ایران از نوع منطقه‌ی دفاعی (Defende Zone) بود که به عرضی تقریبی ۴۰ مایل دریایی در امتداد دریایی سرزمینی ایران در خلیج فارس اعلام شد (بنگرید: شکل ۱). مشروعیت قانونی تشکیل منطقه‌ی دفاعی از نظر حقوق جنگ دریایی قطعی و اجماعی است (Tucjer, 1955:299-300) و به طبع وجاهت قانونی منطقه ی دفاعی ایران مورد تایید است (ممتاز، ۱۳۷۳: ۷-۵)؛

(Ashley Roach:1990:602-3, Boczek, 1989:251, Leckow, 1988:639)

بنادر، بصره، فاو و ام‌القصر تحت محاصره دریایی عراق توسط ایران نقش اساسی داشتند، به طوری که طی هشت سال جنگ هیچ‌گونه تلاشی برای نقص محاصره از سوی کشتی‌های تجاری صورت نگرفت (ممتاز، ۱۳۸۳: ۸).

اگرچه در اطلاعیه شماره سماجا و اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ بر منع حمل کالا به بنادر عراق توسط کشتی‌های تجاری تاکید شده است، اما عملاً هدف ایران از محاصره دریایی عراق هم جنبه نظامی و هم جنبه اقتصادی داشت. از نظر نظامی، نیروی دریایی ایران در همان روزهای آغازین جنگ برتری کامل خود را به دشمن محقق ساخت در آذرماه ۱۳۵۹ نیروی دریایی ایران با پشتیبانی نیروی هوایی طی عملیات مروارید ضرباتی مهلک به نیروی دریایی عراق وارد کرد به طوری که هسته اصلی نیروی دریایی عراق عملاً نابود شد. سپس، با اعمال محاصره دریایی توسط نیروی دریایی ایران، باقی‌مانده نیروی دریایی عراق تا پایان جنگ در پایگاه دریایی این کشور در بصره و ام‌القصر به دام افتاد (Walker, 2000: 51) اما شکی نیست کارکرد اصلی محاصره ساحل و بنادر عراق توسط ایران، جنگ اقتصادی یا به تعبیر دقیق‌تر قطع راه‌های مواصلات دریایی عراق بود. با محاصره دریایی عراق ۷ صادرات نفت این کشور از طریق دریا کاملاً قطع شد یا قطع صادرات نفت عراق از طریق خلیج فارس این کشور ناگزیر به خطوط لوله انتقال نفت از طریق ترکیه، سوریه (تا سال ۱۹۸۲) و عربستان سعودی روی آورد. نتیجه این تحولات برای تولید نفت عراق خردکننده بود. درحالی‌که در سال ۱۹۸۰ تولید نفت عراق بیش از دو میلیون و ششصد هزار بشکه در روز بود و در سال ۱۹۸۱ تولید نفت این کشور به هشتصد و نود هزار بشکه در روز کاهش پیدا کرد، به طوری که درآمدهای ناشی از صادرات نفت عراق از ۲۶ میلیارد دلار در سال ۱۹۸۰ به ۱۰ میلیارد دلار در سال ۱۹۸۱ کاسته شد (Johndon, 1987: 52-3) از این گذشته، آثار محاصره دریایی به درآمدهای حاصل از صادرات نفتی عراق محدود نمی‌شد. تا پیش از آغاز جنگ، عمده واردات عراق از طرق بنادر بصره و ام‌القصر انجام می‌شد اما با اعمال محاصره دریایی ایران بارگیری و تخلیه کالا در این بنادر عملاً متوقف شد. به طبع، این امر واردات انواع کالاها به‌ویژه تجهیزات نظامی را برای عراق دشوار و پرهزینه نمود. عراق در طول جنگ ناگزیر بود عمده واردات خود را از طریق بندر عقبه اردن و بنادر کشورهای عرب خلیج فارس به‌ویژه کویت انجام دهد (ibid: 76-8) و البته با شروع بازدید و بازرسی کشتی تجاری در خلیج فارس توسط ایران در خلال جنگ نفت‌کش‌ها راه دوم تقریباً مسدود شد (برای توضیح بیشتر بنگرید: فروتن، Heintshel von Heinegg, 1992: 102-5, Walker, 2000: 362-3).

بالآخره اینکه از تاریخ ۹ مهرماه ۱۳۵۹ خورشیدی (اول اکتبر ۱۹۸۰ میلادی) ایران محاصره دریایی عراق را به اروندرود توسعه داد. در اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۸/۵۹ مورخ اول اکتبر ۱۹۸۰ صادره از سازمان بنادر و کشتی رانی در این خصوص چنین می خوانیم:

پیرو اطلاعیه شماره ۱۷/۵۹ موارد ذیل به اطلاع می رسد:

۱. از آنجاکه دولت عراق با تجاوز خود به ایران ایمنی دریانوردی در شطالعرب را شدیداً به خطر افکنده، بدین جهت شطالعرب تا اطلاع بعدی بر روی همه شناورهای دریایی بسته است.

۲. با خاتمه تجاوز و بازگشت وضعیت عادی کلیه مقررات مربوط به دریانوردی در شطالعرب که توسط دفتر مشترک هماهنگی ایران و عراق اعمال می شود، مانند گذشته اجرا خواهد شد. (De Guttry & Ronzitti, 1993:37).

درواقع این اطلاعیه مکمل اطلاعیه ۱۷/۵۹ تلقی می شود.

۲) کشتی های محبوس در اروندرود

مسئله دیگری که درباره محاصره دریایی عراق توسط ایران ناظر به کشتی های بی طرفی است که در اروندرود محبوس شدند. توضیح اینکه از همان لحظات اولیه شروع جنگ حملات پراکنده به کشتی های تجاری در اروندرود آغاز شد و با تصمیم ایران مبنی بر محاصره بنادر عراق، حدود ۷۰ کشتی بی طرف در این آبراه به دام افتادند (Gioia, 1993:59, Walker, 2000:44 Boczek, 1989:257).

با این همه در اکتبر ۱۹۸۱ دبیرکل سازمان ملل متحد از ایران و عراق درخواست نمود با یک آتش بس موافقت کنند تا کشتی های بی طرف گرفتار شده بتوانند تحت پرچم ملل متحد اروندرود را ترک کنند. ایران با این پیشنهاد موافقت نمود اما صدام حسین رئیس جمهور وقت عراق طی نامه مورخ ۱۶ اکتبر ۱۹۸۰ به دبیرکل، پیشنهاد او را رد کرد به این استدلال که این کشتی ها تا زمانی که در شطالعرب ... که آبراهی عراقی است، حضور دارند، باید پرچم عراق را برافراشته دارند. (De Gu ry & Ronzi m 1992:84). سپس اولاف پالمه نماینده ویژه دبیرکل در مورد جنگ ایران و عراق طرحی را پیشنهاد کرد که به موجب آن به کشتی های بی طرف اجازه داده می شد تحت پرچم کمیته بین المللی صلیب سرخ و پرچم ملی خود از اروندرود خارج شوند، اما با کارشکنی عراق این طرح نیز به نتیجه نرسیده و در مارس ۱۹۸۱ از طرف نماینده ویژه متفی اعلام شد (Boczek, 1989:244: Walker, 2000:299).

¹ Notice to Mariners no ,59/18,1 October1980

۳) قطعنامه (۱۹۸۳) ۵۴۰ شورای امنیت سازمان ملل متحد

مسئله محاصره دریایی عراق توسط ایران تلویحاً مورد توجه شورای امنیت سازمان ملل نیز قرار گرفت. در این خصوص باید قطعنامه شماره (۱۹۸۳) ۵۴۰ مورخ ۳۱ اکتبر ۱۹۸۳ شورای امنیت اشاره کنیم. این قطعنامه یکی از سلسله قطعنامه‌های یک‌سویه‌ای است که بعد از آزادسازی خرمشهر برای فشار بر ایران و به سود عراق به تصویب شورای امنیت رسیدند (برای توضیح بیشتر بنگرید به: ولایتی ۱۳۸۶: ۶۳-۱۵۷). در بند ۳ قطعنامه ۵۴۰، شورای امنیت: «حق کشتیرانی و بازرگانی آزاد در آب‌های بین‌المللی را تأیید می‌کند و از همه کشورهای می‌خواهد به این حق احترام بگذارند و هم چنین از کشورهای متخاصم می‌خواهد که همه درگیری‌ها را در منطقه خلیج (فارس)، از جمله در خطوط دریایی، آبراه‌های قابل کشتیرانی ۷ تأسیسات بندری، پایانه‌ها، تأسیسات فرا کرانه‌ای و همه بنداری که به طور مستقیم و غیرمستقیم به دریا راه دارند، فوراً متوقف سازند...» (De Gu ry & Ronzi 1993:534). واضح است که قسمت اخیر بند فوق خطاب به ایران تنظیم شده و می‌خواهد ایران محاصره دریایی عراق را متوقف کند. به طبع ایران این قطعنامه شورای امنیت را نیز مانند قطعنامه‌های مشابه رد کرد (ولایتی، ۱۳۸۶: ۱۶۰).

ب) ارزیابی حقوقی رویه ایران

به طوری که قبلاً توضیح داده شد، در صورت وقوع جنگ یا هر نوع مخاصمه مسلحانه بین دو یا چند کشور، هر یک از کشورهای متخاصم حق دارد طرف مقابل را مورد محاصره دریایی قرار دهد. با توجه به اینکه در زمان اعلام محاصره دریایی بنادر عراق توسط ایران، در نتیجه حملات هوایی و زمینی گسترده عراق به خاک ایران، وضعیت مخاصمه مسلحانه بین دو کشور پدید آمده بود، محاصره دریایی عراق، متکی و مستظهر به حق قانونی ایران در این خصوص بود. افزون بر این، از آنجایی که عراق آغاز کننده جنگ و متجاوز بوده و شناخته شد، اقدامات ایران علیه این کشور، به عنوان دفاع مشروع مستند به ماده ۵۱ منشور تلقی می‌شد. دین ترتیب، محاصره دریایی عراق توسط ایران، هم از نظر حقوق منشور ملل متحد و هم از نظر حقوق پیش از جنگ، از مبنای قانونی برخوردار بود.

به تفصیلی که قبلاً گذشت، از نظر حقوق جنگ دریایی برای اعتبار قانونی محاصره دریایی شرایطی پیش‌بینی شده است. نخستین شرط، منطقه مورد محاصره است. به شرح پیش گفته منطقه مورد محاصره دریایی ایران، به بنادر کشور عراق محدود می‌شد و هرگز مانع از دسترسی به بنادر و سواحل کشورهای بی‌طرف نبود؛ لذا این شرط در رویه ایران رعایت شده است.

شرط دوم، اعلام و ابلاغ محاصره است. چنان‌که اشاره شد، در رویه کنونی وسیله اعلام و ابلاغ محاصره دریایی صدور اطلاعیه به دریانوردان است و محدودیت‌های آزادی کشتیرانی در خلیج فارس طی اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ رسماً از ناحیه ایران اعلام شد. البته در اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا و اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ ذکر صریحی از اصطلاح «محاصره دریایی» وجود ندارد بلکه تأکید شده است که «ایران اجازه حمل کالا به بندرهای عراقی را به هیچ کشتی تجاری نخواهد داد». برخی از نویسندگان حقوقی به لحاظ ذکر نشدن اصطلاح «محاصره دریایی» در دو اطلاعیه یاد شده، اصل وجود محاصره دریایی عراق توسط ایران را نکار کرده‌اند (Walker, 2000:392). اما مندرجات این دو اطلاعیه به قدر کافی دلالت مفهوم محاصره دریایی دارند، زیرا ممنوعیت حمل کالا به بنادر عراق «تنها به جنگ‌افزار و کالاهای قاچاق جنگی محدود نشده و شامل همه کشتی‌ها خواه دشمن و خواه بی طرف می‌شد و دارای همه شرایط سستی (محاصره دریایی) ... بود» (Ashley Roach, 1990-1:601)؛ بنابراین از این حیث، ایرادی بر رویه ایران وارد نیست (Politakis, 1991-2:148, fn.67). البته بهتر این بود که ایران صراحتاً محاصره دریایی عراق را اعلام می‌کرد. ضمن اینکه در اطلاعیه‌های ایران ذکر از منع «حمل کالا به بندرهای عراق» رفته و منع خروج شناورها از بنادر عراق مسکوت مانده است.

یکی دیگر از نویسندگان حقوقی مدعی شده است محاصره دریایی عراق توسط ایران به اطلاع عموم نرسیده بوده است (David, 1987:175) که کاملاً نادرست است. به شرح پیش گفته همه اقدامات لازم برای آگاهی‌رسانی در این خصوص از سوی ایران انجام شده و به گواهی منابع معتبر مؤثر نیز واقع شده بود (Heintschel von Heinegg, 2000:fn.96). برای نمونه می‌توان به هشدار ویژه شماره ۴۸ مورخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ سازمان نقشه‌برداری دفاعی و مرکز آبنگاری ایالات متحده^۱ اشاره کرد. در این هشدار ویژه ترجمه انگلیسی اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا عیناً نقل شده و به دریانوردان توصیه می‌شود مفاد آن را به اجرا گذارند. مفاد هشدار ویژه فوق بعداً در هشدار ویژه شماره ۴۹ مورخ ۵ اکتبر ۱۹۸۰ و هشدار ویژه ۵۰ مورخ شماره ۵۰ مورخ ۷ اکتبر ۱۹۸۰ تکرار شد (De gu ry & Ronzi, 1993:133-5).

از نظر مقررات ماده ۹ اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، تاریخ شروع و حدود جغرافیایی منطقه مورد محاصره در اطلاعیه به دریانوردان شماری ۱۷/۵۹ تعیین شده است. ایرادی که از این نظر به رویه ایران وارد است

^۱ «سازمان نقشه برداری دفاعی و مرکز آبنگاری ایالات محده» (U.S. Defense Mapping Agency and hydrographic Center)

ناظر به مسئله خروج کشتی‌های بی‌طرف از بنادر عراق است. قبلاً اشاره کردیم که به‌موجب بند ۳ ماده ۹ اعلامیه لندن کشور محاصره‌کننده موظف است ضمن اعلام محاصره، مهلتی را تعیین که طی آن کشتی‌های متعلق به کشورهای بی‌طرف بتوانند منطقه مورد محاصره را ترک کنند. اما این مسئله در اطلاعیه شماره ۱۷ سماجا و اطلاعیه به دریانوردان شماره ۱۷/۵۹ مسکوت مانده است. باین‌وصف، ایران به‌رغم اینکه در زمان اعلام محاصره مهلتی را برای خروج کشتی‌های بی‌طرف تعیین نکرد اما به تفصیلی که گذشت، با راهکارهای پیشنهادی دبیرکل سازمان ملل و نماینده ویژه او در این خصوص موافقت و این ایراد رویه خود را رفع کرد.

شرط دیگر اعتبار محاصره دریایی، اعمال مؤثر آن است. درباره اعمال مؤثر محاصره دریایی عراق توسط ایران، در منابع حقوقی و تاریخی اجماع وجود دارد. (Ashley Roach, 1990-1:603, Boczek, 1989-244, Danziger, 1985:163, Fenrick, 1986:119, Gioia, 1993: 57, Goldie, 1991:175, Hiro, 1991:41, Walker, 2000:41). در واقع، محاصره عراق توسط ایران به‌قدری مؤثر و کارآمد بود که در طول هشت سال جنگ، تردد کشتی‌های تجاری به بنادر عراق کاملاً قطع شد (Bothe, 1991:210). از سوی دیگر، نیروی دریایی عراق نیز به شرح پیش‌گفته تا پایان جنگ در پایگاه‌های خود دام افتاده بود. نکته اساسی این جاست که ایران هرگز برای اعمال محاصره دریایی علیه عراق نه رسماً کشتی‌های تجاری را هدید به حمله کرد و نه عملاً دست به چنین اقدامی زد. البته در خلال جنگ نفت‌کش‌ها ایران به تلافی حملات عراق، اقدام به حملات متقابل به کشتی‌های تجاری در مسیر بنادر کویت و عربستان سعودی می‌کرد اما این جملات ارتباطی به اعمال محاصره دریایی نداشتند.

و بالاخره اینکه محاصره دریایی عراق توسط ایران به‌طور برابرنگارانه اعمال می‌شد، زیرا شناورهای همه کشورها از دسترسی به بنادر عراق محروم شده بودند و در این خصوص هیچ‌گونه تبعیضی از ناحیه ایران اعمال نمی‌شد. درعین‌حال، به نظر نمی‌رسد از دیدگاه بشردوستانه به رویه ایران ایرادی وارد باشد، زیرا محاصره دریایی عراق هرگز به‌منظور تحمیل گرسنگی یا جلوگیری از رسیدن مواد غذایی و دیگر کالاهای ضروری به غیرنظامیان انجام نشد، چنان‌که عراق از طریق مرزهای زمینی نیازهای ضروری خود را تأمین می‌کرد.

بدین ترتیب، چنان‌که مؤلفین حقوقی برجسته تأکید نموده‌اند، محاصره دریایی عراق توسط ایران با شرایط قانونی محاصره دریایی منطبق بوده و از این حیث از وجاهت قانونی برخوردار است (Ashley Roach, 1990-1:601).

تنها مسئله‌ای که در این خصوص مطرح می‌شود، قطعنامه شماره (۱۹۸۳) مورخ ۳۱ اکتبر ۱۹۸۳ شورای امنیت است. چنان که گفته شد بند ۳ این قطعنامه تلویحاً خطاب به ایران تنظیم شده و می‌خواهد که ایران محاصره دریایی عراق را متوقف کند؛ و ایران این قطعنامه را نپذیرفت. در این خصوص بیان دو نکته ضروری است: نخست قطعنامه شماره (۱۹۸۳) ۵۴۰ مستند به فصل هفتم منشور ملل متحد صادر نشده و از این حیث برای ایران لازم‌الاتباع نبود (Weller, 1992:79-85) دوم؛ شورای امنیت رویه ایران مبنی بر محاصره عراق را به عنوان عمل غیرقانونی محکوم نکرده است؛ بنابراین، به نظر چنین می‌رسد که قطعنامه مورد بحث خدشه‌ای به وجاهت قانونی رویه ایران در خصوص محاصره دریایی عراق وارد نکرده است.

گفتار دوم: اقدامات عراق برای محاصره دریایی بنادر ایرانی شمال خلیج فارس و جزیره خارک

در طول دو سال اول جنگ، عراق دو بار کوشید با ایجاد منطقه ممنوعه دریایی بنادر ایران در شمال خلیج فارس را مورد محاصره دریایی قرار دهد و هر دو بار ناکام شد. اما جدی‌ترین تلاش عراق برای کاربرد محاصره دریایی در آغاز جنگ نفت‌کش‌ها به وقوع پیوست که عراق رسماً برای توجیه جملات خود علیه کشتی‌های تجاری به محاصره دریایی جزیره خارک و منطقه ممنوعه دریایی پیرامون آن استناد کرد. در این گفتار به بررسی و ارزیابی حقوقی رویه عراق در این خصوص خواهیم پرداخت.

الف) بررسی رویه عراق

حملات عراق علیه کشتیرانی تجاری خلیج فارس به دو مرحله قبل و بعد از جنگ نفت‌کش‌ها تقسیم می‌شود. در حالی که در مرحله اول تأکید دیپلماتی حقوقی عراق بر منطقه ممنوعه دریایی بود، در آغاز جنگ نفت‌کش‌ها عراق محاصره دریایی را مبنای حقوقی رویه خود قرار دارد. اما پیش از ورود به اصل بحث، و اهداف عراق در زمینه جنگ اقتصادی در دریا را بررسی می‌کنیم.

۱) راهبرد و اهداف عراق در زمینه جنگ اقتصادی در دریا

راهبرد عراق در زمینه جنگ اقتصادی در دریا اساساً معطوف به صادرات نفتی ایران بود. اما یک تفاوت اساسی بین ایران و عراق، رویه دو طرف در این خصوص را از هم جدا می‌ساخت و آن اینکه عراق فاقد قدرت دریایی لازم برای محاصره دریایی ایران بود. در عوض، ارتش عراق از برتری روزافزون نیروی هوایی خود برای هدف قراردادن صادرات نفت ایران بهره‌گیری کرد. به طوری که می‌دانیم، اقتصاد ایران در زمان جنگ، همانند امروز، به صادرات نفت وابسته بود. همچنین می‌دانیم که صادرات نفتی ایران از طریق دریا و به وسیله کشتی‌های تجاری یا به تعبیر دقیق‌تر کشتی‌های نفت‌کش

انجام می‌شود. بدین نحو که نفت‌کش‌ها در پایانه‌های نفتی، نفت را بارگیری کرده و به مقصد بنادر خارجی حمل می‌کنند. بزرگ‌ترین پایانه نفتی ایران در جزیره خارک واقع شده که بخش اعظم صادرات نفتی ایران از آن انجام می‌شود؛ لذا، برای قطع صادرات نفتی ایران، نیروی هوایی عراق از سال ۱۳۶۳ (۱۹۸۴) کارزاری عظیم از حملات هوایی را علیه نفت‌کش‌های در حال شدآمد در مسیر جزیره خارک، آغاز نمود. درواقع اصطلاح معروف «جنگ نفت‌کش‌ها» نیز ریشه در همین رویه عراق داشت که سبب شد ایران نیز به تلافی نفت‌کش‌های در حال تردد در مسیر بنادر حامیان منطقه‌ای عراق یعنی کویت و عربستان سعودی را هدف حمله قرار دهد.

هدف عراق از آغاز جنگ نفت‌کش‌ها واداشت ایران به قبول آتش‌بس بود. بدین تفصیل که طی دو سال اول جنگ رژیم سابق عراق به تدریج دریافت که پیروزی در جنگ زمینی شدنی نیست و حتی در برابر حملات بی‌دربی ایران در خاک عراق در موضع دفاعی قرار گرفته بود. از سوی دیگر، شورای امنیت سازمان ملل متحد، به حمایت از عراق، طی دو قطعنامه^۱ (۱۹۸۲) ۵۱۴ و (۱۹۸۲) ۵۲۲ خواستار آتش‌بس فوری و خاتمه همه عملیات نظامی بین ایران و عراق شده بود اما ایران از قبول این قطعنامه‌ها سرباز می‌زد زیرا در قطعنامه‌های مذکور، عراق به عنوان متجاوز شناخته نشده بود؛ لذا، وخامت روزافزون شرایط نظامی عراق در جبهه‌های جنگ زمینی، رژیم وقت این کشور را بر آن داشت که جنگ اقتصادی علیه ایران روی آورد تا از این رهگذر ایران را وادار به پذیرش آتش‌بس کند. راهبرد عراق این بود که با کارزار حملات هوایی علیه کشتی‌های نفت‌کش در مسیر پایانه نفتی خارک (و بعداً پایانه‌های موقت در جزایر سیری و لارک) صادرات نفتی ایران را مختل و اقتصاد ایران را فلج کند تا ایران قادر به ادامه جنگ نباشد. افزون بر این، عراق در صدد بود با تحریک ایران به اقدامات متقابل و سلب امنیت کشتیرانی تجاری در خلیج فارس، جنگ دو کشور را به یک بحران بین‌المللی تبدیل کند تا قدرت‌های غربی و کشورهای عربی خلیج فارس فشار بیشتری را بر ایران وارد کنند. از این رو بود که عراق دامنه جنگ را به خلیج فارس گسترش داده و از فروردین ۱۳۶۳ (مارش ۱۹۸۴) جنگ نفت‌کش‌ها را آغاز کرد (Biczek, 1989:245, hiro, 2002:132-3 Leckow, 1988:636).

۲) منطقه ممنوعه دریایی عراق در خلیج فارس

دو هفته بعد از شروع جنگ، در تاریخ ۷ اکتبر ۱۹۸۰ (۱۵ مهر ۱۳۵۹) دولت عراق اعلام کرد که ناحیه شمال مدار ۲۹ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی در خلیج فارس «منطقه ممنوعه جنگی»^۱ است. این منطقه ممنوعه

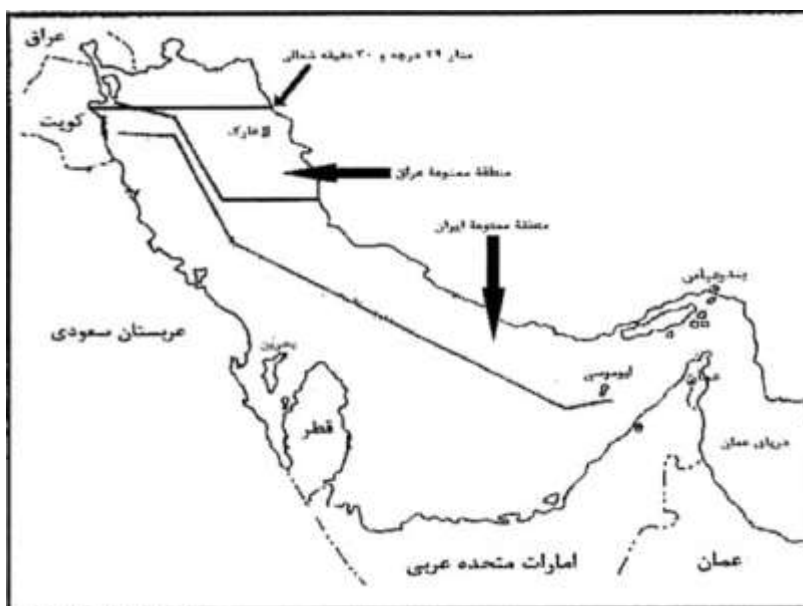
^۱ Prohibited War Zone

که فقط متهی‌الیه شمالی ساحل ایران در خلیج فارس را در بر می‌گرفت، هدفش این بود که دو بندر امام خمینی (ره) و ماهشهر مورد محاصره دریایی قرار گیرد. البته اعلام «منطقه ممنوعه جنگی» بیشتر یک اقدام نمایشی به تلافی محاصره دریایی عراق توسط ایران بود. در این مقطع، توان نیروی هوایی عراق برای حمله به کشتیرانی تجاری محدود بود به طوری که تا پایان سال ۱۹۸۱ تنها پنج مورد حمله هوایی به کشتی‌هایی تجاری درون این منطقه ممنوعه جنگی رخ داد که هیچ‌کدام از نوع نفت‌کش نبودند. اکثر این جملات نزدیک بندر امام خمینی (ره) به وقوع می‌پیوستند. این درحالی‌که پایانه نفتی خارک، ۱۵ مایل دریایی با مدار ۲۹ درجه و ۳ دقیقه شمالی فاصله دارد (Ashley Roach, 1990: 604-5).

در میانه سال ۱۳۶۱ و درحالی‌که شرایط نظامی عراق در عرصه جنگ زمینی روبه وخامت گذاشته بود، رژیم بعث متوجه راهبرد جنگ اقتصادی در دریا شد. بدین‌گونه بود که در تاریخ ۱۲ اوت ۱۹۸۲ (۲۱ مرداد ۱۳۶۱) دولت عراق اعلام کرد که یک منطقه ممنوعه دریایی در شمال خلیج فارس تشکیل داده و هر کشتی که وارد این منطقه شود یا در جزیره خارک پهلوگیری کند، مورد حمله قرار خواهد گرفت (Dw Gu ry & Ronzi, 1993: 136).

سپس در ۲۱ نوامبر ۱۹۸۲ (۳۰ آبان ۱۳۶۱) سعدون حمادی وزیر خارجه وقت عراق ضمن مکاتبه با کلیه نمایندگی‌های دیپلماتیک مستقر در بغداد، رسماً تشکیل منطقه ممنوعه دریایی در خلیج فارس را به کشورهای مختلف ابلاغ کرد. منطقه ممنوعه جدید عراق، علاوه بر منطقه شمال مدار ۲۹ درجه و ۳۰ دقیقه شمالی، بخش وسیعی از شمال خلیج فارس و به‌ویژه جزیره خارک را در بر می‌گرفت (بنگرید: شکل ۱). دولت عراق در یادداشت‌های ارسالی خود به تمام شرکت‌های کشتیرانی و مالکان نفت‌کش‌ها هشدار داد هر کشتی که وارد منطقه ممنوعه فوق شود «با خطر روبه‌رو می‌شود و عراق هیچ‌گونه مسئولیت و یا تعهدات قانونی یا اخلاقی در قبال خسارات وارده به کشتی‌هایی که وارد منطقه ممنوعه شده‌اند، قبول نخواهد کرد» (ibid: 137). بدین ترتیب، دولت عراق رسماً اعلام کرد کشتی‌هایی که وارد منطقه ممنوعه جدید شوند، به محض رویت و بدون هشدار قبلی هدف حمله قرار خواهند گرفت.

به طبع هدف از اعلام منطقه ممنوعه سال ۱۹۸۲ این بود که بنادر، سواحل و جزایر محصور شده در این منطقه ممنوعه، از جمله جزیره خارک، تحت محاصره قرار گیرند. (Gioiam 1993: 72-3). هرچند در زمان اعلام این منطقه عراق تاکید نموده بود هدف از تشکیل آن «کمک به نیروهای عراقی برای تشخیص کشتی‌های خودی از دشمن است» (Ashley Roach, 1990: 605).



شکل ۱- مناطق ممنوعه ایران و عراق در خلیج فارس

با این همه حتی بعد از اعلام منطقه ممنوعه در اوت ۱۹۸۲ نیز حملات عراق به کشتی‌های تجاری در مسیر بندرگاه‌ها و پایانه‌های نفتی ایران، به رغم افزایش نسبی، محسوس نبود به طوری که تعداد این حملات در سال‌های ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ به ترتیب ۲۲ و ۱۶ مورد گزارش شده است (Boczek, 1989: 246). در واقع، همان گونه که قبلاً نیز ذکر شد، حملات هوایی عراق علیه کشتیرانی تجاری ایران را باید به دو مرحله تقسیم: مرحله اول تا فروردین ۱۳۶۳ (مارس ۱۹۸۴) بود. در این مرحله عراق توانمندی نظامی لازم حملات هوایی گسترده و پیوسته علیه کشتی‌های تجاری را نداشت. بدین لحاظ حملات معدودی را به طور جسته‌گریخته علیه کشتی‌های تجاری انجام می‌داد که عمدتاً نزدیک دو بندر امام خمینی (ره) و ماهشهر به عمل می‌آمدند. این حملات عموماً به وسیله بالگردهای مسلح و گهگاه هواپیمای جنگی یا کارگذاری مین هوایی انجام می‌شدند. اما مرحله دوم، از مارس فروردین ۱۳۶۳ (مارس ۱۹۸۴) به بعد بود که جنگ نفت‌کش‌ها توسط عراق آغاز شد (برای توضیح بیشتر بنگرید: نگاه کنید به لویاس و هوتن، ۱۴۰: ۱۳۹۱-۶۵).

۳) محاصره دریایی جزیره خارک و آغاز جنگ نفت‌کش‌ها

در آستانه سال ۱۹۸۴ میلادی دو تحول کلیدی سیاست عراق را در زمینه جنگ اقتصادی متحول ساخت. از یک سو، در این مقطع عراق در عرصه جنگ زمینی در بحرانی‌ترین شرایط خود به سر

می‌برد. از سوی دیگر، در پایان سال ۱۹۸۳ نیروی هوایی عراق تعدادی هواپیماهای جنگنده دوربرد سوپر استاندارد به صورت اجاری (۱) از فرانسه دریافت نمود که قادر به حمل موشک‌های ضد کشتی آگروسه بودند. به طبع، این جنگ‌افزارهای جدید توانایی نظامی عراق را برای حمله به کشتیرانی تجاری به طور چشمگیر افزایش دادند. در چنین شرایطی بود که در ۲۸ فوریه ۱۹۸۴ دولت عراق اعلام کرد که جزیره خارک تحت محاصره دریایی قرار گرفته است و هر کشتی به این جزیره نزدیک شود، مورد حمله قرار خواهد گرفت. در پاره‌ای از منابع چنین گزارش شده است که عراق قبل از آغاز حملات هوایی به نفت‌کش‌ها پیرامون جزیره خارک، در فوریه ۱۹۸۴ یک منطقه ممنوعه به عرض ۵۰ مایل دریایی گرداگرد این جزیره اعلام کرده بود (Goldie, 1991:175, Jenkins, 1985:517 and 534). اما در اسناد مربوط، نشانه‌ای از اعلام چنین منطقه‌ای یافت نمی‌شود. در واقع، عراق تغییری در حدود منطقه ممنوعه اوت ۱۹۸۲ (که جزیره خارک را هم شامل می‌شد) نداده بود. بلکه آنچه در فوریه ۱۹۸۴ رخ داد این بود که عراق برای نخستین بار رسماً ذکر از «محاصره دریایی جزیره خارک» به میان آورد بدین نحو که ارتش عراق طی اطلاعیه نظامی مورخ ۲۸ فوریه ۱۹۸۴ اعلام کرد که جزیره خارک «که قبلاً جزو یک منطقه ممنوعه نظامی اعلام شده بود» تحت محاصره دریایی قرار گرفته و هشدار داد که هر کشتی که به این جزیره نزدیک شود ۷ مورد حمله قرار خواهد گرفت (Goldie, 1993:73, Grimord, 1985:25). در واقع از این مقطع عراق کوشید با کاربرد هواپیماهای سوپر استاندارد محاصره دریایی خارک را اجرایی کند تا از این رهگذر صادرات نفتی ایران مختل شود.

تهدیدهای عراق از فروردین ۱۳۶۳ (مارس ۱۹۸۴) صورت عملی یافت به طوری که حملات نیروی هوایی این کشور علیه کشتی‌های تجاری به شدت و به طور جهشی افزایش یافت و این بار اکثر کشتی‌های مورد حمله ۷ نفت‌کش‌هایی بودند که در مسیر پایانه نفتی خارک یا نزدیک آن در حال تردد بودند (Danziger, 1985:164-7). پس از چند ماه استمرار حملات عراق در سال ۱۹۸۴ ایران نیز به تلافی در ماه مه همین سال (اردیبهشت ۱۳۶۳) حملات متقابل خود را به نفت‌کش‌ها در مسیر کویت و عربستان سعودی آغاز کرد. این گونه بود که به اصطلاح جنگ نفت‌کش‌ها توسط عراق در سال ۱۹۸۴ آغاز شده و تا پایان جنگ ادامه یافت. چنان‌که در زمان اجرایی شدن آتش‌بس در مرداد ۱۳۶۷ (اوت ۱۹۸۸) بیش از ۵۰۰ کشتی تجاری مورد حمله قرار گرفته و بیش از ۲۰۰ ملوان جان داده بودند (Politakis, 1991:148).

نکته کلیدی اینکه جز در موارد نادر، نفت‌کش‌ها و دیگر کشتی‌های تجاری که هدف حملات عراق واقع می‌شدند، تحت پرچم بی طرف دریانوردی می‌کردند (O Rourke, 1988:2) که به شرح پیش گفته طبق

قاعده اولیه حقوق جنگ دریایی حمله به آن‌ها ممنوع است.

اما مسئله اساسی این است که عراق چه موضع حقوقی‌ای را برای توجیه حملات خود به کشتی‌های تجاری کشورهای بی طرف مطرح می‌کرد؟ در پاسخ باید گفت بعد از شروع جنگ نفت کش‌ها، دولت عراق طی دو نامه به دبیرکل سازمان ملل متحد به تاریخ ۲۷ مه ۱۹۸۴ و سپس ۲۰ فوریه ۱۹۸۵ (De Gu ry & Ronzi, 1993:92-3) که به اطلاع شورای امنیت رسیدند، کوشید اقدامات خود در جنگ اقتصادی علیه ایران را از نظر حقوقی توجیه کند^۱.

عراق در نامه مورخ ۲۷ مه ۱۹۸۴ مدعی شد از آنجایی که ایران با وجود قطعنامه‌های شورای امنیت، به جنگ ادامه داده و از قبول آتش‌بس خودداری کرده است «عراق ... حلقه محاصره دریایی بنادر ایران را، به‌عنوان یک تمهید پیشگیرانه و دفاعی، تنگ‌تر ساخته است» (ibid:92) عراق در نامه مورخ ۲۰ فوریه ۱۹۸۵ چنین توضیح داد که سیاست حمله به کشتی‌های تجاری را «بر اساس مقرراتی از حقوق بین‌الملل تعقیب می‌کند که به یک کشور طرف مخاصمه مسلحانه اجازه می‌دهد، در یک منطقه دقیقاً تعریف شده که دیگران از آن اطلاع دارند، اقدام به تحمیل محاصره دریایی بر بنادر کشور حریف، ... کند تا آن کشور را وادار به پذیرش صلح کند» (ibid:93) بدین‌سان عراق تأسیس محاصره دریایی را مبنای قانونی حملات خود به کشتیرانی تجاری بین‌المللی قرارداد.

افزون بر این، دولت عراق به بحث منطقه ممنوعه تمسک نمود. در نامه مورخ ۲۷ مه ۱۹۸۴ عراق به شورای امنیت، در توجیه حملات عراق علیه کشتی‌های تجاری چنین آمده است:

بر همگان روشن است که عراق در منتهی‌الیه بخش شمال شرقی خلیج عربی، منطقه دقیقاً تحدید شده‌ای را به‌عنوان منطقه عملیات نظامی اعلام کرده و علیه اعزام شناورها به آن منطقه هشدار داده است. مالکان کشتی‌ها و دریانوردان از پیش این نکته را درک می‌کنند که توجه نکردن به این هشدار، شناورهای آن‌ها را در معرض خطرات جنگی قرار می‌دهد که مسئولیت پیامدهای ادامه آن تنها به عده

^۱ هردونامه توسط ریاض القیس نماینده دائم وقت عراق در سازمان ملل متحد به دبیرکل این سازمان ایفاد شد. نامه مورخ ۲۷ مه ۱۹۸۴ به پیسوت حاوی بیانیه‌ی وزارت امور خارجه ی عراق در پاسخ به بیانیه مورخ ۲۴ مه ۱۹۸۴ وزارت امور خارجه‌ی جمهوری اسلامی ایران بود و جهت طرح در جلسه‌ی شورای امنیت ارسال شد که به درخواست کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس برای بررسی حملات روزافزون به کشتیرانی تجاری در خلیج فارس تشکیل شد و منجر به صدور قطعنامه‌ی (۱۹۸۴) ۵۲۲ شد. نامه‌ی مورخ ۲۰ فوریه ی ۱۹۸۵ در پاسخ به نامه‌ی مورخ ۲۵ ژانویه ۱۹۸۵ وزیر امور خارجه‌ی ایران به دبیر کل سازمان ملل ایفاد شد. در نامه‌ی مورخ ۲۵ ژانویه ۱۹۸۵ وزیر امور خارجه‌ی ایران در خصوص حملات عراق به کشتی‌های تجاری ابراز نگرانی شده بود.

رژیم ایران است. (De Gutty & Ronzitti, 1993: 91).

بنابراین، دولت عراق معتقد بود که با اعلام یک «منطقه دقیقاً تحدید شده» به عنوان «منطقه عملیات نظامی» و «هشدار» درباره خطرات این منطقه، از مسئولیت ناشی از حملات خود به کشتی‌های تجاری کشورهای بی طرف در این منطقه معاف خواهد بود.

بالاخره، به نظر می‌رسد عراق به یک نهاد حقوقی دیگر نیز استناد کرده باشد و آن «تلافی در جنگ» است. تلافی در جنگ عبارت از عملی است که طبق قوانین جنگ غیرمجاز است، اما یک طرف مخاصمه آن را انجام می‌دهد تا طرف دیگر مخاصمه را وادار به ترک عمل ناقص قوانین جنگ یا رعایت قوانین مذکور کند (Tucker, 1955: 15-3). عراق در نامه مورخ ۲۷ مه ۱۹۸۴ خود تأکید کرد: «حملات عراق به کشتی‌هایی که وارد بنادر ایران شده یا از آن‌ها خارج می‌شوند در پاسخ به اقدامات ایران است زیرا ایران با نیروی نظامی مانع از دریانوردی آزاد در آب‌ها خارج می‌شوند در پاسخ به اقدامات ایران است زیرا ایران با نیروی نظامی مانع از دریانوردی آزاد در آب‌های سرزمینی و بنادر عراق گردیده...» بنابراین «رویه عراق این است که جواب‌های را با هوی بدهد و این ناشی از حق مشروع دفاع از خود است» (De Gu ry & Ronzi, 1993: 91).

حاصل اینکه عراق حملات خود علیه نفت‌کش‌ها و دیگر کشتی‌های تجاری را هم ابتدا به عنوان محاصره دریایی ایران و به استناد منطقه ممنوعه دریایی وهم به‌منابه تلافی محاصره دریایی ساحل خود توسط ایران توجیه می‌کرد.

ب) ارزیابی حقوقی رویه عراق

به طوری که در بررسی رویه عراق ملاحظه شد این کشور حملات خود به کشتی‌های تجاری متعلق به کشورهای بی طرف را به استناد دو تأسیس کلیدی در حقوق جنگ دریایی توجیه می‌کرد: از یک سو، عراق کوشید در شمال خلیج فارس یک منطقه ممنوعه دریایی به وجود آورد و از سوی دیگر، رسماً اعلام کرد جزیره خارک و بنادر ایرانی شمال خلیج فارس را تحت «محاصره دریایی» قراردادهاست. در واقع، عراق برای اعمال محاصره دریایی موردنظر خود به شیوه تشکیل یک منطقه ممنوعه متوسل شد.

در مورد ادعای عراق مبنی بر اینکه حملات به کشتی‌های تجاری بر مبنای محاصره دریایی جزیره خارک و بنادر ایران در شمال خلیج فارس انجام شده است باید گفت حقوق محاصره دریایی نمی‌توانست حملات عراق را توجیه کند. چنان‌که قبلاً گفت شد، هرکدام از طرف‌های یک مخاصمه

¹ Belligerent Reprisal

مسلحانه بین‌المللی از این حق برخوردار است که طرف یا طرف‌های دیگر مخاصمه را تحت محاصره دریایی قرار دهد و عراق شرایط شکلی اعلام محاصره دریایی را رعایت کرده بود (Jenkins, 1985: 541). اما آنچه محاصره دریایی عراق علیه ایران را از هر نوع و جاهت قانونی تهی می‌سازد، شیوه اعمال این محاصره است. به تفصیلی که گذشت، طبق قانون حقوق جنگ دریایی، مجازات نقض محاصره دریایی توقیف و ضبط شناور متخلف است و تنها در صورت مقاومت شناور متخلف، در شرایط استثنایی، حمله و انهدام آن مجاز است. اما دولت عراق رسماً و عملاً کشتی‌های تجاری که در حال تردد به بندرگاه‌ها و پایانه‌های نفتی ایران بوده یا از نزدیک آن‌ها عبور می‌کردند را بدون هرگونه هشدار قبلی و به‌محض رویت مورد حمله قرار می‌داد. درحالی‌که «بر اساس حقوق محاصره دریایی کشتی‌های ناقص محاصره را به طور مسلم نمی‌توان بدون هشدار مورد حمله قرار داد، بلکه تنها می‌توان آن‌ها را توقیف و (حسب مورد) ضبط کرد» (Gioia, 1993:74)

اگرچه کاربرد نیروی هوایی برای اعمال محاصره دریایی مجاز است اما اتکای صرف به این نوع نیروی نظامی برای اعمال محاصره دریایی به لحاظ حقوقی متصور نیست زیرا بازدید و بازرسی شناورها جهت کشف تخلف از محاصره و نیز توقیف شناور متخلف توسط ناو جنگی قابل انجام است و هوایمای جنگی اساساً قادر به انجام چنین کارهایی نیست (Tucker, 1955:289,fn13). با این حال، شیوه اعمال محاصره دریایی توسط عراق تقریباً در تمام موارد حمله (به کشتی‌های تجاری) توسط هوایمهای مسلح به موشک‌های دوربرد هدایت‌شونده بود که بدون هشدار قبلی شلیک می‌شدند. (Jenkins, 1985:542). به لحاظ غیرقانونی بودن حملات هوایی عراق به‌مثابه شیوه اجرایی محاصره دریایی، محاصره ادعایی عراق فاقد شرط مؤثر بودن محاصره دریایی بود و فقدان اجرای مؤثر محاصره دریایی، آن را از نظر حقوقی باطل می‌سازد؛ لذا عراق نمی‌توانست (ibid,543).

برای مشروعیت بخشیدن به حملات خود به کشتیرانی تجاری بی‌طرف در خلیج فارس به تأسیس محاصره دریایی استناد کند» (ibid,543) وانگهی، از نظر ماهوی نیز نمی‌توان محاصره عراق علیه ایران را مؤثر دانست زیرا با وجود همه حملاتی هوایی که علیه کشتیرانی تجاری ایران انجام شد، تردد نفت‌کش‌ها و دیگر کشتی‌های تجاری به بندرگاه‌ها و پایانه‌های ایران در خلیج فارس، هرگز متوقف نشده و صادرات نفت ایران نیز با وجود اینکه در اوج جنگ نفت‌کش‌ها در سال‌های ۱۹۸۶ و ۱۹۸۷ تا اندازه‌ای کاهش یافت اما قطع نشد و تردد نفت‌کش‌ها به پایانه خارک نیز هرگز متوقف نشد (Boczek, 1989:246-7 and schillerm1986:113-4).

در ارزیابی استدلال عراق در خصوص منطقه ممنوعه دریایی باید تاکید کرد به تفصیلی که قبلاً گذشت، اعلام منطقه ممنوعه دریایی به هیچ وجه مجوز نقض حقوق جنگ دریایی به ویژه حمله به کشتی های تجاری کشورهای بی طرف نبود. ادعای عراق اساساً این بود که چون از قبل اعلام کرده است هر کشتی که وارد منطقه ممنوعه شود مورد حمله قرار خواهد گرفت، پس حمله به کشتی های تجاری در درون این منطقه موجه بوده است. این ادعا البته گزاف و واضح البطلان است، چه دلالت بر این دارد که اگر پیش از ارتکاب یک عمل غیرقانونی نخواهد داشت. همین طور در مورد این ادعای عراق که «هیچ گونه مسئولیت و یا تعهدات قانونی یا اخلاقی در قبال خسارت وارده به کشتی هایی که وارد منطقه ممنوعه شده اند، قبول نخواهد کرد.» بدیهی است هیچ متخلفی نمی تواند با اعلام قبلی اینکه مسئولیتی در قبال تخلف خود ندارد، از مسئولیت معاف شود.

توجیه دیگر عراق برای حملات به کشتیرانی تجاری این بود که این اقدامات به تلافی محاصره دریایی عراق توسط ایران انجام می شدند. واضح است این استدلال عراق با توجیه دیگری که برای حملات خود مطرح کرده بود تناقض دارد. بلا توضیح دادیم که تلافی در جنگ آن هنگام موجه است که یک عمل غیرقانونی در پاسخ و واکنش به توسل قبلی دشمن به یک عمل غیرقانونی انجام می شود. دولت عراق خود ادعا کرده بود که حملات این کشور به کشتی های تجاری به منظور اجرای محاصره دریایی علیه ایران بوده و تاکید داشت که حقوق بین الملل «به یک کشور طرف مخاصمه مسلحانه اجازه می دهد ... اقدام به تحمیل محاصره دریایی بر بنادر کشور حریف ... کند» در این صورت، چگونه ممکن است عمل ایران غیرقانونی باشد. تا عراق آن را تلافی کند؟ به طبع این تناقض در استدلال عراق از نظر نویسندگان حقوقی مخفی نمانده است (Gioiam, 1993:64-5).

تقریباً همه مؤلفین حقوقی که به تحلیل و ارزیابی رویه عراق در جنگ نفت کش ها پرداخته اند (حتی آنانی که متقدان ایران نیز هستند) بر این عقیده اند که نه ادعای محاصره دریایی عراق و نه اعلام منطقه ممنوعه دریایی، نمی توانست به حملات عراق علیه کشتی های تجاری مشروعیت قانونی ببخشد. (Boczek, 1989:251, Bothe, 1992:211, Gioia, 1993:71-76, Grimord, 1986:53-9, Jenkind,) (541-3, Leckow, 1988:637-8, Politakis, 1991:147-50).

نتیجه گیری

محاصره دریایی از تأسیسات حقوق جنگ دریایی است که کشورهای متخاصم را مجاز به تحدید آزادی دریانوردی و بازرگانی دریایی کشورهای بی طرف می کند. از نظر کاربردی محاصره دریایی،

گذشته از اینکه راهبردی برای کسب سیادت دریایی است، شیوه اصلی جنگ اقتصادی در دریا محسوب شده و می‌تواند اثری خردکننده بر اقتصاد کشور محاصره شده به‌جای بگذارد. قواعد حقوقی ناظر به محاصره دریایی در زمان جنگ اساساً جنبه عرفی دارند. هرچند که این قواعد در اعلامیه ۱۹۰۹ لندن تدوین رسمی شده‌اند اما به لحاظ اینکه اعلامیه مذکور لازم‌الاجرا نشده؛ به‌عنوان منبع معتبر احراز حقوق عرفی مورد استناد قرار می‌گیرد. با این وصف، دو سند تدوین علمی حقوق عرفی جنگ دریایی یعنی راهنمای سان رمو و اصول هلسینکی دلالت بر این دارند که اصول مقررات اعلامیه ۱۹۰۹ لندن در خصوص محاصره دریایی به اعتبار خود باقی است. به‌موجب این اصول برای اینکه محاصره دریایی واجد وجهه قانونی باشد، باید مانع از دسترسی به بنادر و سواحل کشورهای بی‌طرف نباشد، به‌طور معتبر اعلام شود، به‌طور مؤثر اعمال شود، و در اعمال آن تبعیض وجود نداشته باشد.

در جنگ ایران و عراق، محاصره دریایی از سوی هر دو طرف جنگ به کار گرفته شد. ایران به مدت هشت سال عراق را تحت محاصره کامل دریایی قرار داده بود. بررسی و ارزیابی حقوقی رویه ایران در این خصوص نشان داد ایران، تمام شرایط قانونی محاصره دریایی همچنان به اعتبار خود باقی است. در مقابل، عراق نیز در آغاز جنگ نفت‌کش‌ها برای توجیه حملات هوایی خود علیه کشتیرانی تجاری در خلیج فارس به محاصره دریایی تمسک نمود. دولت عراق با اعلام محاصره دریایی جزیره خارک و تهدید حمله به هر کشتی که وارد منطقه ممنوعه پیرامون این جزیره، کوشید به حملات خود علیه نفت‌کش‌ها و دیگر کشتی‌های تجاری وجهه قانونی بدهد. اما ادعاهای عراق در مورد محاصره دریایی جزیره خارک از نظر حقوقی مردود هستند زیرا نه محاصره دریایی و نه منطقه ممنوعه دریایی مجوز حمله به کشتی تجاری نیستند.

کتابنامه

- بلدسو، رابرت و بولسلاو بوچک (۱۳۷۵). فرهنگ حقوق بین‌الملل، بهمن آقایی، تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش.
- خسروی، علی اکبر (۱۳۷۳). حقوق بین‌الملل دفاع مشروع، تهران، مؤسسه فرهنگی آفرینه.
- رهاننده‌پور، محمد (۱۳۸۶). تاکتیک‌های جنگ در دریا، تهران: مرکز برنامه‌ریزی درسی و تألیف معاونت آموزش و نیروی انسانی ستاد مشترک سپاه.
- روزنامه اطلاعات، سه شنبه اول مهرماه ۱۳۵۹ - شماره ۱۶۲۴۵.
- سند شماره ۵۹۰۶۳۱۱۵۹ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا.
- سند شماره ۵۹۰۶۳۸۱۶۲ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا.
- سند شماره ۵۹۰۷۰۱۰۱۰ مرکز اسناد دفاع مقدس نداجا.
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۰). حقوق جنگ؛ حقوق بین‌الملل مخاصمات مسلحانه، تهران: انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی.
- فروتن، مصطفی (۱۳۹۹). "حق بازديد و تفتيش كشتي‌هاي بازرگاني در زمان جنگ"، بازشناسی جنبه‌های تجاوز و دفاع: ابعاد سیاسی و مسائل حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی تجاوز و دفاع، ج ۲، ۲۷۵-۲۷۳.
- گاتری، آندره و ناتالینو روزنیتی (۱۳۷۴). جنگ ایران و عراق (۱۹۸۰-۱۹۸۱) و حقوق جنگ دریایی، حمیدرضا ملک محمدی نوری و سعید تائب، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- ممتاز، جمشید؛ حسین شریفی طراز کوهی (۱۳۷۳). «حقوق جنگ دریایی و عملکرد جمهوری اسلامی ایران در طول جنگ ایران و عراق»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۳۲، ۳۶-۳.
- نویاس، مارتین اس. و ای. آر. هوثن (۱۳۹۲). جنگ نفت کش‌ها: حمله به کشتیرانی تجاری در جنگ ایران و عراق، پیمان پورجباری و رحمت قره، تهران: بنیاد حفظ آثار و ارزش‌های دفاع مقدس.
- Ashley Roach, J. (1991) "Missiles on Target: Targeting and Defense Zones in the Tanker War" *Virginia Journal of International Law*. 31: 593-610.
- Ashley Roach, J. (2000) *The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries*, " *American Journal of International Law*. 94: 64-77.
- Boczek, Boleslaw Adam (1989) "Law of Warfare at Sea and Neutrality: Lessons from the Gulf War" *Ocean Development and International Law*. 20: 239-271.
- Bothe, Michael (1991) "Neutrality and Armed Conflict at Sea," in Ige F. Dekker & Harry H.G. Post (eds.), *The Gulf War of 1980-1988; The Iran Iraq War in International Legal Perspective*, Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 205-242.
- Danziger, Raphael (1985) "The Persian Gulf Tanker War," *U.S. Naval Institute Proceedings*. 111/5: 160-175.
- David, Eric (1987) "La guerre du Golfe et le droit international," *Revue belge de droit international*: 20: 153-183.
- De Guttry, Andrea and Natalino Ronzi (1993), *Iran - Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare: Collection of Documents and Related Commentaries on Naval Practice*, Cambridge, Groitux Publications Limited.

- Doswald-Beck, Louise (1995), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Farrant, James (2014) "Modern Maritime Neutrality Law," *U.S. Naval War College International Law Studies*. 90:198-307.
- Fenrick, William J. (1986) "The Exclusive Zone Device in the Law of Naval Warfare" *Canadian Yearbook of International Law*. 24: 91-126.
- Fink, Martin David (2011) "Contemporary views on the lawfulness of naval blockades" *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law*. 1: 191-215.
- Gioia, Andrea (1993) "Commentary on Iraq" in De Guttry, Andrea and Natalino Ronzitti (eds.). *Iran - Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare: Collection of Documents and Related Commentaries on Naval Practice*, Cambridge: Groituss Publications Limited, 57-81.
- Goldie, L.F.E. "Maritime War Zones & Exclusion Zones" (1991) in Horace B. Robertson, Jr. (ed.) *Law of Naval Operations*, Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 156-204.
- Grimord, David Leslie (1986), *The Iran-Iraq War: A Juridical Analysis of the Attacks on Neutral Ships and Visit and Search Operations in the Persian Gulf*, LL.M. Diss. George Washington University.
- Heintschel von Heinegg, Wolff (2000) "Naval Blockade" in Michael N. Schmitt (ed.) *International Law Across the Spectrum of Conflict*, Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 203-230.
- Hiro, Dilip (1991), *The longest war: the Iran-Iraq military conflict*, New York, Routledge.
- Jones, Thomas D. (1983) "The International Law of Maritime Blockade-A Measure of Naval Economic Interdiction" *Howard Law Journal*. 26: 759-779.
- Karsh, Ephraim (2002), *The Iran-Iraq War (1980-1988)*, Oxford, Osprey Publishing.
- Kolb, Robert and Richard Hyde (2008), *An Introduction to the International Law of Armed Conflicts*, Oxford/Portland Oregon, Hart Publishing.
- Leckow, Ross (1987) "The Iran Iraq Conflict in the Gulf: The Law of War Zones" *International & Comparative Law Quarterly*. 629-644.
- Mundis, Daryl A. (2008), *The Law of Naval Exclusion Zones*, Ph.D. diss., The London School of Economics and Political Science.
- O'Rourke, Ronald (1988) "The Tanker War" *U.S. Naval Institute Proceedings*. 114/5:22-27.
- Politakis, Georges (1991) "Waging War at Sea: Legality of War Zones" *Netherlands International Law Review*. 38: 125-72.
- Ronzi, Natalino (1988), *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, The Hague, Martinus Nijhoff Publications.
- Thomas, A.R. and James C. Duncan (2000), *Annotated Supplement to The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Newport, Rhode Island, Naval War College Press.
- Till, Geoffrey (2009), *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, London/New York, Routledge.
- Tucker, Robert W. (1955), *The Law of War and Neutrality at Sea*, Newport, Rhode Island, Naval War College Press.
- Walker, George (2000), *The Tanker War, 1980-88: Law and Policy*, Newport, Rhode Island, Naval War College Press.