

گسترش روز افزون فناوری و به کارگیری سلاح های مدرن، عرصه رقابت نیروهای مسلح کشورهای جهان را مطرح می نماید و از سویی دیگر آینده ای مبهم را در برابر نیروهای مسلح قرار می دهد.

امروزه شرایط نیروی دریایی و گشتیرانی بین الملل در یک روی فراتر از سایر جنگ ها را در بر می گیرد و این شرایط جدای از به کارگیری تکنیک ها، قوانین را نیز به روز خواستار می باشد.

جنگ در دریا شرایط پیچیده ای دارد که هوشیاری و آگاهی، شرایط اساسی بقا در دریا را سر می دهد. استفاده نظامی از طریق جنگ دریایی از گذشته های دور دست تاریخ شروع شده است و شواهد تاریخی در این خصوص متعدد می باشد و در این مسیر ایرانیان عصر

هخامنشی از پیشگامان عملیات دریایی بودند لیکن در عصر حاضر اشراف بر قوانین بین المللی دریا مأموریت ویژه هر نیروی دریایی می باشد تا با تلفیق آن با تجهیزات مدرن در زمان جنگ هم دشمن را از رزم در دریا محروم نماید و هم با هوشیاری و آگاهی بر

قوانین و مقررات بین المللی موجود، جایگاه حقوقی خود را نیز در عرصه جهانی قانونمند و قانون مدار توجیه نمایند. تعریف حقوقی جنگ

از نظر حقوقی جنگ عبارت از مبارزه مسلحانه ای است بین کشورها به قصد تحمیل یک عقیده سیاسی که با استفاده از مقررات مدون حقوق بین الملل انجام می شود.

در مقابل جنگ، از سوی یک کشور غیر متخاصم عمل متقابل صورت می گیرد که عبارت از اقدامات قهری و زورمندانه ای است که برخلاف قوانین عادی حقوق بین الملل، توسط

کشور زیان دیده از عمل نامشروع کشور دیگر معمول می گردد تا بدین وسیله کشور خاطی را به احترام و اطاعت از آن وادارد، مقابله به مثل ممکن

است مسلحانه و یا غیر مسلحانه باشد.

منابع حقوق جنگ معمولاً ناشی از اعلامیه، موافقت نامه و معاهدات می باشد که عبارتند از:

- اعلامیه پاریس مورخ ۱۶ آوریل ۱۸۵۶ - موافقت نامه ژنو مورخ

۲۲ اوت ۱۸۶۴ - اعلامیه سن پترزبورگ مورخ ۲۹ نوامبر ۱۸۶۸

- موافقت نامه ژنو مورخ ۶ ژوئیه ۱۹۰۶ - موافقت نامه لاهه مورخ

۱۸ اکتبر ۱۹۰۷ - مقاله نامه ژنو مورخ ۱۷ ژوئن ۱۹۲۵

- موافقت نامه ژنو مورخ ۲۷ ژوئیه ۱۹۲۹ - مقاله نامه لندن مورخ

۶ نوامبر ۱۹۲۶ - موافقت نامه ژنو مورخ ۱۲ اوت ۱۹۴۹

- موافقت نامه های لاهه مورخ ۱۴ مه ۱۹۵۴. لازم به ذکر است که

در مقاله نامه یکی در ۱۰۲ ماده و دومی در ماده ضمیمه موافقت نامه ۱۹۴۹ گردید که در ۲ دسامبر ۱۹۷۷ به امضار رسید.

احمد نیکنام

کارشناس حقوق قضایی

جنگ

دریایی

از منظر حقوق

بین الملل



انواع جنگ

جنگ بر سه نوع است؛ جنگ زمینی، جنگ هوایی، جنگ دریایی که با توجه به نوع مقاله از تعریف جنگ زمینی و هوایی خودداری نموده و به تعریف جنگ دریایی می پردازیم.

جنگ دریایی Naval warfare

جنگ دریایی جنگی است که از زیر دریایی ها و کشتی های جنگی آغاز می شود و به عبارت دیگر وقتی که نیروی دریایی یک کشور دست به اعمال خصمانه بزند جنگ دریایی صورت می پذیرد.

حقوق جنگ دریایی تا حد زیادی در نیمه قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در قالب اسناد بین المللی جای گرفته است. اعلامیه ها و عهدنامه ها که پیکره اصلی حقوق جنگ دریایی را تشکیل می دهند عمدتاً در کنفرانس های صلح ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه به امضا رسیده است.

بعد از جنگ دوم جهانی، کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو، برای بهبود وضع مجروحان، بیماران و غرق شدگان نیروهای مسلح در دریا، بخشی از جنبه های بشر دوستانه حقوق جنگ دریایی را تحت پوشش قرار

داده اما فواید جدیدی را در مورد جنگ دریایی به ارمغان نیاورد و این امر در حالی است که در جهان امروز بیش از هفتاد دولت از نیروی دریایی برخوردارند و بیم آن می رود که با وضع یک جانبه قوانین داخلی

در جهت تضعیف اهداف و منافع دیگر کشورها در دریای خلیج فارس و دریای عمان و دریای عرب و دریای مدیترانه و دریای سیاه و دریای بزرگ برپا شود.

جامعه بین المللی تحمیل کنند.

علی هذا، با عنایت به نبرد فالکند (مالویناس) میان آرژانتین و انگلستان در سال ۱۹۸۲ میلادی جنگ ایران و عراق بین سال های ۱۹۸۹ تا ۱۹۸۰ و عملیات نیروهای ائتلاف علیه عراق بین سال های ۱۹۹۱ و ۱۹۹۰ و از سویی دیگر حضور نظامی ایالات متحد امریکا در خلیج فارس با سعی در سوء استفاده از اجمال و نارسایی های حقوق جنگ دریایی، بازنگری حقوق جنگ دریایی را می طلبد. در ضمن مهم ترین متون در رابطه با حقوق جنگ دریایی عبارتند از:

۱- اعلامیه پاریس مورخ ۱۶ آوریل ۱۸۵۶؛

۲- معاهده واشنگتن مورخ ۸ مه ۱۸۷۱؛

۳- موافقت نامه های لاهه مورخ ۱۸ اکتبر ۱۹۰۷ که از سیزده موافقتنامه و هفت موافقت نامه راجع به جنگ دریایی است؛

۴- ۲۲ معاهده دریایی لندن مورخ ۲۲ آوریل ۱۹۳۰؛

۵- مقاله نامه لندن مورخ ۶ نوامبر ۱۹۳۶ در مورد مقررات جنگ زیر دریایی؛

۶- موافقت نامه ژنو مورخ ۲۲ اوت ۱۹۴۹ راجع به اصلاح وضع مجروحان، بیماران و مغرورین نیروهای مسلح در روی دریا؛

۷- مقاله نامه ژنو مورخ ۱۲ دسامبر ۱۹۷۷ ضمیمه به موافقت نامه ژنو مورخ ۱۲ اوت ۱۹۴۹.

کشتی ها و وزیر دریایی های جنگی

همان گونه که در تعریف جنگ دریایی آمده است، جنگ دریایی جنگی است که از زیر دریایی ها و کشتی های جنگی آغاز می شود؛ لذا در این می بحث تعریفی خواهیم داشت از کشتی ها و وزیر دریایی های جنگی و نحوه استفاده از آنان.

تعریف حقوقی کشتی های جنگی

تعریفی که کشتی های جنگی را از

بندهای ذیل آمده است در واقع مجموع برداشتی می باشد از ماده (۲) مقررات آکسفورد، به تاریخ ۱۹ اوت ۱۹۱۳ و بند «۲» ماده (۸) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و نیز ماده (۲۹) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا هر چند که در بندهای ذیل نامی از یگان های زیر سطحی زیر دریایی ها نبرده است لیکن با عنایت به تعریف مذکور که از نیروی دریایی نام برده و از سوی دیگر نامی از مسلح بودن و یا نبودن آن نیرو به میان نیاورده نیز نیامده است می توان کلیه زیر دریای ها و سایر کشتی های سطحی و زیر سطحی و سایر موارد جانبی را به عنوان یگان های جنگ دریایی تلقی نمود. بنابراین کشتی جنگی شامل چهار مقوله زیر می باشد:

۱- کشتی می بایست در خدمت نیروی

دریایی جنگی کشوری که پرچم آن را برافراشته، بوده و نام آن در فهرست رسمی ناوگان جنگی کشور مذکور درج شده باشد؛

۲- کشتی می بایست تحت فرماندهی یک افسر (ship master) کادر نیروی دریایی قرار داشته باشد؛

۳- کارکنان کشتی باید جزء ابواب جمعی نیروی دریایی جنگی باشد؛

۴- کشتی باید پرچم ملی کشور متبوع خود را حمل نماید.

زیر دریایی (submarine) و نحوه استفاده از آن

قبل از جنگ جهانی اول هیچ گونه مقررات حقوقی ویژه ای درباره استفاده از زیر دریایی وجود نداشت و دولت آلمان اولین کشوری است که در طی این جنگ، بر خلاف عرف و آداب و رسوم جنگ دریایی، از این سلاح استفاده نمود.

پس از پایان جنگ، در سال های ۱۹۲۲، ۱۹۲۱ و ۱۹۳۰ کنفرانس هایی جهت تعیین استفاده از سلاح های دریایی تشکیل شد و مجری داشتن مقررات مربوط به ناو جنگی در خصوص زیر دریایی به علت مشابعت

عملیات جنگی این دو با یکدیگر وضع گردید که از جمله موارد آن می توان در خصوص، اجبار در توقف یا مقاومت جدی در مقابل بازدید پس از تأمین کارکنان، مسافری و استتار کشتی و نیز اسناد راه را نام برد.

میانین جنگ

۱- آب های داخلی (internal-water) آب های بین سرزمین خشکی و آب های ساحلی، رودخانه های قابل کشتیرانی در داخل یک کشور و دریاچه های محصور در خشکی را آب های داخلی گویند.

۲- آب های ساحلی یا سرزمینی (territorial sea) آب های بین آب های داخلی و آب های آزاد را آب های ساحلی گویند و وسعت آن ۱۲ مایل از خط مبدأ (baseling) به سمت آب های آزاد می باشد.

عملیات جنگ دریایی و یا هر گونه اعمال خصمانه در آب های سرزمینی کشورهای بی طرف و فضای تعیین شده ممنوع می باشد مگر آن که دولت بی طرف دست به اعمال خصمانه بزند.

۳- منطقه انحصاری و اقتصادی (exolcsive economic) و فلات قاره (continental shelf).

منطقه انحصاری و اقتصادی به عرض ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ ساحلی به طرف آب های آزاد می باشد. فلات قاره دولت ساحلی نیز متشکل است از بستر و زیر بستر مناطق زیر آب در ماورای دریای سرزمینی در امتداد دامنه طبیعی قلمرو زمینی کشور تالاب بیرونی حاشیه قاره یا در مواردی که لبه بیرونی قاره تا این مسافت نباشد، تا مسافت ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ.

در زمان جنگ به گونه های مختلف می توان از فلات قاره استفاده نمود که از جمله موارد آن، استقرار مین های ثابت یا سلاح های خاص ضد زیر دریایی است و یا استفاده از سیستم های مراقبت از طرق

انعکاس صدا و یا شنودهای زیر دریایی برای تعقیب خط سیر کشتی ها و زیر دریایی ها.

۵- تنگه های بین المللی (strait)

تنگه معبر باریک طبیعی یا بخشی از آب است که دو قسمت بزرگ تر از آب ها را به هم متصل می کند. در تنگه ها دو نوع عبور (passage) وجود دارد؛ عبور بی ضرر (innecont passage)، عبور ترانزیتی که با عنایت به تنگه های بین المللی، عبور ترانزیتی (transit passage) و نحوه عبور کشتی های جنگی وزیر دریایی ها را بیان می داریم. بر حسب ماده (۳۷) کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام عبور ترانزیت، تنگه هایی را که مورد استفاده کشتیرانی بین المللی بین بخشی از دریای آزاد یا منطقه انحصاری قرار می گیرد، در بر می گیرد. در حق عبور بی ضرر مزیت هایی برای کشور هم جوار تنگه وجود دارد و عکس آن یعنی عبور ترانزیت نیز مزیت هایی برای کشورهای دارد که کشتی ها، زیر دریایی و هواپیما های آنان از آن تنگه عبور می نمایند. در عبور بی ضرر زیر دریایی ها باید به سطح آب آمده اما در عبور ترانزیت زیر دریایی به مسیر خود در زیر آب ادامه داده و نیازی به بالا آمدن آنان و برافراشتن پرچم هم جوار تنگه بر بدنه

عملیات جنگ دریایی

و یا هر گونه اعمال خصمانه

در آب های سرزمینی

کشورهای بی طرف

و فضای تعیین شده

ممنوع می باشد

مگر آن که دولت

بی طرف دست به اعمال

خصمانه بزند.

زیر دریایی وجود ندارد که از این نظر امنیت زیر دریایی بیشتر محفوظ خواهد ماند. هم چنین کشتی های جنگی در مسیر عبور ترانزیتی بدون اجازه عبور می نمایند. هواپیماها نیز در عبور ترانزیتی می توانند از فراز تنگه عبور نمایند. دولت ساحل تنگه برای حفظ و دفاع از امنیت خود در زمان جنگ اقدامات لازم را اتخاذ خواهد نمود اما حق ندارد در تنگه های بین المللی نسبت به دولت های بی طرف رفتار خصمانه داشته باشد؛ زیرا ممنوعیت جنگ در آب های سرزمینی کشور بی طرف در مورد تنگه های بین المللی نیز اعمال می شود اما در مورد کشتی های جنگی دشمن تردیدی نیست که کشور متخاصم مجاور تنگه می تواند در آب های تنگه به کشتی ها، زیر دریایی ها و هواپیماهای جنگی دشمن حمله کند و نیز کشتی های تجاری دشمن را به تصرف خود در آورد. کشور مصر در همین رابطه در سال ۱۹۵۱ عبور کشتی های جنگی اسرائیل را از تنگه تیران ممنوع کرد هم چنین در ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ مصادف با ۳۱ شهریور ماه ۱۳۵۹ که عراق تهاجم نظامی گسترده ای را علیه سرزمین جمهوری اسلامی ایران آغاز نمود. در همان روز ایران با اعمال محدودیت هایی در خصوص آزادی کشتیرانی در خلیج فارس از خود واکنش داد؛ از جمله آن آب های سرزمینی ایران در تنگه هرمز بر روی کشتی های عراقی بسته شد و در ۱۲ اوت ۱۹۸۱ مصادف با ۲۱ مرداد ماه ۱۳۶۰ در مدخل ورودی تنگه هرمز کشتی دانمارکی Elsa cat را که تجهیزات نظامی به مقصد عراق حمل می کرد، توقیف نمود اما در خصوص کشورهای بی طرف و غیر متخاصم دولت ایران با شروع تجاوز عراق تصریح کرد که بخش ایرانی تنگه هرمز به روی کشتی های غیر متخاصم بسته نخواهد شد و در همین راستا ایران طی نامه ای که برای دبیر کل سازمان ملل متحد

فرستاد تایید نمود که تنگه هرمز برای دریانوردی بین المللی باز خواهد بود و از هیچ تلاشی برای رسیدن به این هدف فروگذار نخواهد کرد و بر این باور هرگز منطقه جنگی خود را به تنگه هرمز گسترش نداد.

ادوات جنگی

در جنگ دریایی توسل به حيله جنگی مجاز است و استفاده از پرچم غیر توسط کشتی های دشمن حيله جنگی محسوب شده و اشکالی ندارد و لیکن اقدام به جنگ و یا اعمال حق بازرسی با پرچم غیر، ممنوع است؛ هم چنین استفاده از کشتی استتار شده و تبدیل کشتی تجاری به کشتی جنگی حيله محسوب گردیده و مجاز می باشد.

از دیگر موارد ادوات جنگ دریایی به شرح زیر می توان از مین گذاری دریایی، بمباران دریایی و موشک های دریایی نام برد.

مین (mine) کناری دریایی

برابر موافقت نامه ۸ لاهه که در سال ۱۹۰۷ تشکیل گردید استفاده از مین های ثابت با این تضمین که در صورت پاره شدن طناب اتصال خطرناک نباشد، مجاز است لیکن استفاده از مین های شناور ممنوع است اما در صورتی که حداکثر یک ساعت پس از کارگذاری و عدم کنترل آن توسط کارگزاران قدرت انفجار خود را از دست بدهد، معنی ندارد. در این راستا در خصوص کشور های غیر متحارب و بی طرف موافقت نامه مذکور تأکید نموده است که کشورهای متخاصم (مین گذار) ملزم می باشند که رعایت تمام جوانب احتیاط به منظور حفظ امنیت کشتی رانسی دولت های غیر متخاصم را به عمل آورده و با اقدامات از پیش تعیین شده و مناطق خطرناک را به اطلاع آنان برسانند و ضمن مراقبت از میدان های مین گذاری برای تردد کشتی های بی طرف تدارک راهنمایی کشتی ها را به وجود آورد. در ضمن جهت مین گذاری در آب های داخلی،

سرزمینی و آب های مجمع الجزایری دشمن باید به گونه ای باشد که کشتی های موجود و یا در حال تردد از برخورد با مین های مذکور مصون بمانند.

بمباران دریایی

ناوهای جنگی برابر موافقت نامه ۹ لاهه ۱۹۰۷ مجازند تنها به قصد تخریب ساختمان ها و استحکامات نظامی و کشتی های موجود در یک بندر و هم چنین در صورت عدم اجرای امر مصادره آذوقه و ذخایر لازم برای رفع حوائج ناوگان دشمن از طرف مقامات محلی، شهرهای بلا دفاع را بمباران کنند باید اقدامات لازم معمول گردد تا از بسط آثار زیانبار جلوگیری شود؛ یعنی باید اخطار قبلی مصونیت بیمارستان ها اماکن مذهبی، خیریه، بناهای تاریخی و علمی لحاظ شود و از طرفی چون هدف حقوق بشر دوستانه علاوه بر حفاظت از افراد، حفظ اموال نیز هست قواعد حقوق جنگ، حفاظت از محیط زیست را هم در بر می گیرد و به همین دلیل در بمباران دریایی برابر پروتکل اول ۱۹۷۷ به حمایت از محیط زیست نیز توجه ویژه مبذول شده است. هم چنین در اصل ۲۴ ریبو که از ۳ تا ۱۴ ژوئن ۱۹۹۲ در شهر ریبو ژانیر و برگزار گردید و در ۱۶ ژوئن در شهر استکهلم تصویب گردید آمده است: «جنگ نابود کننده توسعه پایدار است»؛ لذا دولت ها باید در زمان تضادهای مسلحانه به قوانین بین المللی مربوط به حفاظت از محیط زیست احترام گذاشته و پس از خاتمه جنگ در صورت لزوم در توسعه بیشتر مشارکت کنند.

مؤسسه های دریایی

با توجه به اصل تمایز میان هدف های نظامی و غیر نظامی، موشک های دریایی را می توان به دو دسته تقسیم کرد. ۱ - موشک هایی که در سطح رادار افقی به

پرواز در می آیند؛

۲- موشک هایی که خارج از سطح رادار پرواز و به هدف اصابت می کنند. موشک های هدایت شونده توسط سیستم رادار می توانند هدف مناسب را انتخاب و به آن برخورد کنند در حالی که موشک های خارج از سطح رادار معمولاً توسط منبع حرارتی هدایت می شوند و به صورت خودکار و مستقل عمل می کنند. این گونه موشک ها از دقتی کافی برخوردار نیستند و کارکرد نادرست با عمل کرد ناکافی سیستم هدایت آن ها به معنای عدم تشخیص مناسب هدف است و نمی توانند بین اهداف نظامی و غیر نظامی در دریا قائل به تمایز شوند. این امر از رهگذر سانحه ناو جنگی استارک به علت اصابت دو موشک آگزوسه عراقی بدان در ۱۷ مه ۱۹۸۷ به اثبات رسید. موشک های دریایی این امکان را دارند که از کشتی ها، هواپیما ها و یا از سکوهای مستقر در زمین شلیک شوند لیکن در هدف گیری آنان باید اهداف نظامی را مورد اصابت قرار داد و اهداف نظامی هدف هایی هستند که به واسطه ماهیت، محل استقرار، هدف، یا کاربرد آن ها سهمی مؤثر در عملیات جنگی دارند. در همین

راستا برابر بند «۲» ماده (۵۲) پروتکل اول ۱۹۷۷ برخی از هدف‌ها از حمله مصون اعلام شده‌اند؛ از جمله آن‌ها عبارت‌اند از کشتی‌های بی طرف یا متخاصم که در جنگ شرکت ندارند، کشتی‌های ماهی‌گیری ساحلی، قایق‌های کوچکی که به تجارت مشغولند، کشتی‌هایی دارای مأموریت‌های مذهبی، علمی، بشر دوستانه، بیمارستانی، کشتی‌های مسافری که به حمل مسافران غیر نظامی مشغولند، کشتی‌های که صرفاً برای واکنش در برابر آلودگی محیط زیست دریایی ساخته و به کار گرفته می‌شوند (marine environment). بنابراین در کاربرد موشک‌ها در جنگ دریایی اصل مصونیت هدف‌های غیر نظامی باید مورد توجه قرار گیرد اما با توجه به اتفاقات افتاده از جمله تخطی آنان می‌توان از حمله عراق به نفتکش‌های (tanker) دولت‌های بی طرف و سکوه‌های نفتی و نیز عمل تجاوز کارانه دولت آمریکا با توجه دفاع مشروع به انهدام هواپیما مسافربری ایران ایرباس نام برد.

غنائم جنگ دریایی

۱- محاصره دریایی blockade

محاصره دریایی یک عملیات رزمی است که به وسیله ناوها و یگان‌های رزمی یک طرف جنگ برای جلوگیری از تردد به بنادر و سواحل تعیین شده‌ای از دشمن صورت می‌گردد که می‌تواند به صورت محاصره‌ی یک بندر و یا تمام سواحل دشمن باشد. در محاصره دریایی ارتباط دشمن به طور کامل با دریا، از بندر و یا سواحل تعیین شده قطع می‌گردد و تمرکز بر روی شناورها است که رفت آمد نکنند. محاصره نوعی متخاصم است که مختص جنگ دریایی است و یک نوع آن توسط نیروی دریایی ایران به تاریخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ در خصوص رژیم متجاوزگر عراق اعمال شد. محاصره دریایی در واقع نشأت گرفته از اعلامیه ۱۶ آوریل

۱۸۵۶ پاریس و اعلامیه ۲۶ فوریه ۱۹۰۹ لندن می‌باشد. وجود حالت جنگی، مؤثر بودن و ابلاغ سه شرط عمد برای محاصره دریایی می‌باشد و محاصره دریایی با توجه به شرط نوع ابلاغ آن باید رسمی باشد و آن عبارت است از یک اقدام تبلیغاتی و نشر خبر بسته شدن راه‌هاست. اما ابلاغ رسمی در سه قالب صورت می‌پذیرد؛ یک نوع آن ابلاغ رسمی و عمومی است که توسط وزارت امور خارجه به کشورهای ثالث ارسال می‌گردد؛ نوع دوم آن ابلاغ رسمی در محل می‌باشد که توسط فرماندهان نیرویی که محاصره را می‌خواهد اجرا نماید به اطلاع مقامات محلی، دریایی و کنسولی ساحلی یا بندر مسدود شده می‌رسد و سومین نوع آن ابلاغ رسمی خاص می‌باشد که توسط کشتی‌های ناوگان جنگی مستقیماً برای کشتی‌ها ارسال می‌شود. بر اساس ماده (۵۴) پروتکل اول ۱۹۷۷ به قحطی و گرسنگی کشاندن غیر نظامیان به عنوان شیوه‌ای جنگی، ممنوع شده است. ممنوعیت به قحطی و گرسنگی کشاندن افراد غیر نظامی گسترش منطقی برخی اصول بنیادین حقوق بشر دوستانه بین‌المللی عرفی مثل اصول انسانیت، تمایز ضرورت نظامی و ممنوعیت حملات کور و غیر تبعیض آمیز می‌باشد

قاچاق جنگی عبارت از کالایی

است که چه از نظر ماهیت

و چه از نظر مقصد،

کشور بی طرف نمی‌تواند

برای متخاصم ممل

و یا ارسال دارد و

در همین رابطه

ماده (۳) اعلامیه پاریس

مورخ ۱۶ آوریل ۱۸۵۶

بیان می‌دارد کالای

بی طرف با پرچم دشمن قابل

توقیف و ضبط نیست مگر

در صورت قاچاق جنگی

لیکن برخی بر این باورند که ممنوعیت به قحطی و گرسنگی کشاندن مردم غیر نظامی و رای جنبه قراردادی آن، ویژگی عرفی نیز دارد. محاصره دریایی نیز دارای اثراتی به قرار زیر می‌باشد:

- ۱- اثر فوری محاصره دریایی، ممنوعیت هر گونه ارتباط با محل مربوطه است؛
- ۲- نقض مقررات مربوط به ممنوعیت فوق جرم است؛
- ۳- نقض مقررات مربوط به محاصره دریایی موجب مجازات عامل آن می‌شود؛

قاچاق جنگی

قاچاق جنگی عبارت از کالایی است که چه از نظر ماهیت و چه از نظر مقصد، کشور بی طرف نمی‌تواند برای متخاصم حمل و یا ارسال دارد و در همین رابطه ماده (۳) اعلامیه پاریس مورخ ۱۶ آوریل ۱۸۵۶ بیان می‌دارد کالای بی طرف با پرچم دشمن قابل توقیف و ضبط نیست مگر در صورت قاچاق جنگی. قاچاق جنگی بر اساس اعلامیه ۱۹۰۹ لندن یا مقید است یا مطلق قاچاق مقید و یا مشروط اشیا و کالایی است که ممکن است هم مصرف جنگی داشته باشد و هم مصرف غیر جنگی و قاچاق مطلق کالایی است که صرفاً مصرف نظامی دارد و فقط به این دلیل که به مقصد دشمن یا سرزمین‌های تحت اشغال دشمن ارسال می‌شود، قابل ضبط و مصادره می‌باشد. برابر ماده (۵۴) پروتکل اول ۱۹۷۷ ضبط و توقیف برخی کالاها که می‌تواند بر جمعیت غیر نظامی تأثیر داشته باشد ممنوع می‌باشد و از سوی دیگر برابر مواد (۷۰) و (۷۱) پروتکل مذکور که آب آشامیدنی، مواد غذایی و دارو و بعضی از اقلام مشابه را در بر می‌گیرد به عنوان قاچاق جنگی تلقی نمی‌گردد؛ حتی اگر توسط دشمن در حمایت مستقیم از عملیات نظامی مورد استفاده قرار گیرد؛ به شرط این که بر اثر ضبط و توقیف آن‌ها احتمال آن رود که جمعیت غیر نظامی به قحطی و گرسنگی

کشانده شود به نحوی که موجب کوچ و نقل مکان اجباری آنان شود. بنابراین کشتی های حامل چنین محموله ای چنان چه محاصره دریایی را نقض نماید و یا از بازرسی و تفتیش امتناع ورزد، مصون از حمله می باشد. برابر مواد (۵۸)، (۴۰)، (۳۳)، (۳۰) اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، کشتی های بازدید کننده در صورتی می توانند کشتی های بی طرف را به جرم قاچاق جنگی توقیف و مصادره نمایند که قیمت، وزن، حجم یا مقدار کالای قاچاق، بیش از نصف تمامی بارهای کشتی باشد. هم چنین کشتی حامل قاچاق را صرفاً در زمان ارتکاب جرم می توان بازداشت کرد و پس از انجام عملیات یعنی زمانی که محموله تخلیه و در حال بازگشت می باشد، قابل بازداشت نمی باشد.

حق بازرسی و بازدید و توقیف کشتی های متخاصم و یا دولت های بی طرف

حق بازرسی و بازدید (right of search) و توقیف کشتی ها (arrest of ship) در زمان جنگ مورد قبول کلیه دولت ها می باشد لکن گاهی اوقات اجرای این عمل موجبات ناراحتی دولت ها را فراهم می آورد لذا جهت جلوگیری از هر گونه حادثه ای که ممکن است روابط سیاسی دولت ها را به مخاطره اندازد، فرماندهان کشتی های جنگی می بایست با حفظ و مراعات احتیاط های لازمه اقدام نموده و با کسب اجازه از دولت متبوع خود و رایزنی های لازم اقدام نمایند. حال در این میان در صورت مقاومت کشتی و بروز شرایط ویژه فرماندهان کشتی های جنگی می توانند

وارد عمل شده و کشتی خاطی را به مناطق امن از جمله لنگر گاهها هدایت نمایند. از سال ۱۹۱۴ بدین طرف بازدید و بازرسی کشتی های بازرگانی توقیف شده به علت خطر ناشی از حملات زیر دریایی ها و هواپیماها به ندرت در دریا و در خود محل انجام می شود لذا کشتی های تحت رهبری کشتی دستگیر کننده به یک بندر کنترل کننده آورده می شود و بازدید و بازرسی در این محل انجام می گیرد. به لحاظ اعمال حق بازرسی و تفتیش کشتی های تجاری این حق، طرفین متخاصمه را قادر می سازد کشتی و کالای دشمن را که عموماً قابل تصرف هستند ضبط کنند و کشتی بی طرف را از حمل قاچاق جنگی منع سازند و از نقض محاصره و یا از انجام خدمات و فعالیت های غیر بی طرفانه جلوگیری کنند. این قاعده به عنوان یک اقدام شناخته شده ی جهانی به شمار می رود و در واقع تنها راهی است که دولت در حال جنگ از آن طریق می تواند اطمینان حاصل کند که کشتی مظنون برای دشمن فعالیت می کند یا خیر.

در صورتی که پس از بازدید دلیلی بر توقیف کشتی ملاحظه نشد باید با کسب اجازه از مقامات صالحه در اسرع وقت کشتی توقیف شده را رها نمود؛ زیرا در صورت ادامه توقیف بی مورد، مقام توقیف کننده باید از عهده کلیه خسارت های وارده بر آید و حق طرح دعوا در محاکم بین المللی نیز برای دولت صاحب کشتی توقیف شده محرز می باشد. بنابراین حق قانونی برای نیروهای دریایی

و در صورت عدم مساعد بودن دریا کشتی جنگی می تواند کشتی مورد بازدید را تحت شرایط و احتیاطات لازم به نزدیک ترین بندر خودی هدایت نماید و این مورد در خصوص کشتی های دول بی طرف نیز صدق می نماید کشتی های دولت متخاصم بلا درنگ قابل توقیف می باشند و اموال آن ها نیز غنایم جنگی محسوب می شود.

در صورتی که کشتی مورد بازدید ممانعت و یا سعی در فرار نماید می توان بر روی آن آتش گشود لیکن تیراندازی در مرحله اول با سلاح های کالیبر کوچک صورت می گیرد؛ به نحوی که موجبات غرق شدن را فراهم نیاورده و چنان چه علی رغم اقدامات از پیش تعریف شده مجدداً مقاومت نماید کشتی جنگی این حق را دارد که به آن حمله ور شده و چنان چه نیاز به غرق شدن آن رود کشتی جنگی می بایست خدمه آن را کاملاً از کشتی خارج و به نقاط امن انتقال دهد و در خصوص آن دسته از کشتی هایی که تحت اسکورت ناوهای دشمن باشند کشتی مورد اسکورت و کشتی های اسکورت کننده قابل انهدام می باشند.

بی طرفی در جنگ دریایی

بی طرفی در جنگ دریایی برای دول بی طرف و دول متخاصم تکالیفی را به وجود می آورد که به طور جداگانه و فهرست وار موارد آن را ذکر می نمایم.

- ۱- تکالیف کشورهای متخاصم:
- خودداری از اعمال خصمانه در آب های سرزمینی و بنادر کشورهای بی طرف؛



سرزمینی و داخلی کشورهای بی طرف؛
- عدم ورود و هدایت کشتی های بازرگانی
به عنوان غنایم جنگی به آب های سرزمینی
و داخلی کشورهای بی طرف.

۲- تکالیف کشورهای بی طرف:
- پرهیز از اعطای اجازه به کشورهای
متخاصم در خصوص استفاده از بنارد
(prohibition of entry) به عنوان
یک پایگاه دریایی؛

- عدم واگذاری مهمات و ابزار جنگی به
کشتی های متخاصم تحت هر شرایط و هر
شکل؛

- عدم تهیه و آماده سازی و راه اندازی
کشتی های جنگی هر یک از متخاصمان؛
- عدم تهیه آذوقه و یا دادن اطلاعات.

بنا بر این وظیفه بی طرفی ایجاب می نماید
که یک دولت بی طرف از فراهم آوردن
تسلیحات و مهمات برای طرفین متخاصمه
خواه در مقابل دریافت پول و یا به صورت
رایگان خودداری نماید؛ چنان چه دولت بی
طرف نسبت به فروش تسلیحات و مهمات
اقدام نمود مسلماً اصول بی طرفی را نقض
کرده است. از دیگر شروط عمده بی طرفی
آن است که دولت بی طرف اجازه ندهد که
قلمرواش جولانگاه جنگ از طریق عبور
نیروها، هواپیماها و توقف طولانی نیروهای
مسلح طرفین متخاصم در آب های
سرزمینش باشد. هم چنین دولت بی طرف
فعالیت اتباع خود را در تجارت و مراودات
بازرگانی باید به صورتی کنترل نماید که
آن ها از اعطای وام و کمک های مالی به
طرفین درگیر در جنگ در راستای پیشبرد
اهداف جنگی خودداری نمایند.

نتیجه

اولین سنگ بنای مقر سازمان ملل متحد
در تاریخ ۲۴ اکتبر ۱۹۴۹ که از سال بعد
روز سازمان ملل متحد نامیده شد - طی یک
جلسه همگانی مجمع عمومی، در فضایی باز
نهاده شد و همان گونه که می دانیم در سال

۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ جنگ جهانی اول بین
انگلستان و فرانسه و روسیه تزاری و امریکا از
یک سو و ایتالیا و ژاپن.

امپراطوری عثمانی، آلمان، اتریش -
مجارستان و بلغارستان از سوی دیگر بروز
نمود که چهار سال ادامه یافت و ۱۰ میلیون
کشته و ۲۰ میلیون زخمی و خسارات بسیار
و ضررهای جانبی دیگر به جا گذاشت. چنین
شرایطی بود که جامعه ملل با اصول چهارده
گانه ی خود و با هدف حفظ صلح، و حل و
فصل اختلافات بین کشورها از طریق داوری
و ترویج همکاری بین المللی و بر اساس
میثاقی که در معاهده و رسای صورت
پذیرفت، به وجود آمد؛ لیکن جامعه ملل در
اوضاع و احوال آن روز دنیا هیچ کاری از پیش
نبرد و امور دولت ها نیز به سوی ایجاد جنگ
دیگری در جریان داشت.

بین سال های ۱۹۳۹ تا ۱۹۴۵ جنگ
جهانی دوم از طرف متفقین آمریکا، شوروی
سابق، انگلستان، فرانسه، چین و از طرف
دیگر ممالک محور آلمان، ایتالیا و ژاپن در
گرفت و با توجه به مسائل و عوارض جانبی
آن ۵۰ میلیون نفر کشته و خرابی و خسارات
غیر قابل محاسبه در برداشت و بیشترین
بهره را آمریکا از این جنگ برد؛ زیرا با
کمترین خسارت نقش اولین قدرت
اقتصادی و امپریالستی در جهان را به خود
گرفت و بر همین اساس بود که سازمان ملل
متحد در عرصه سیاسی و بین المللی به
عنوان بارزترین سازمان جهانی شکل گرفت.
حال با توجه به عملکرد سازمان بین المللی و
با تسری به عواقبی که کشورهای جهان در
حال حاضر به شکل های گوناگون و در قالب
جنگ های متفاوت به آن مبتلا هستند و نیز
عملکرد سازمان های بین المللی و تدوین
قوانین و ضمانت اجرای آن که نشأت گرفته
از منشور ملل متحد می باشد و نیز با توجه به
متن آمده در ذیل، نتیجه و قضاوت را به
عهده شما خوانندگان محترم می گذاریم.

در مقدمه منشور ملل متحد آمده است: «ما
مردم ملل متحد مصمیم که نسل آینده را از
بلای جنگ که دو بار در مدت عمر یک
انسان، افراد بشر را دچار مصائب بیان ناپذیر
کرده است، حفظ کنیم و ایمان خود را به
حقوق اساسی بشر، حیثیت و ارزش
شخصیت انسانی، به برابری حقوق مرد و زن
و هم چنین برابری حقوق ملت های بزرگ و
کوچک در ایجاد شرایط لازم برای حفظ
عدالت، و احترام به الزامات ناشی از معاهدات
و سایر منابع حقوق بین المللی اعلام داریم و
به پیشرفت اجتماعی و شرایط زندگی بهتر با
آزادی بشر کمک کنیم. برای نیل به این
اهداف مصمیم با یکدیگر در صلح و صفا و با
رفق و مدارا چون همسایگانی مهربان زندگی
کنیم و برای حفظ صلح و امنیت جهان
تشریک مساعی کنیم و با قبول اصول و ایجاد
روش هایی تضمین کنیم که قوای مسلح جز
در راه منافع مشترک به کار گرفته نشود و
مسائل و مجاری بین المللی برای پیشرفت
اقتصادی و ترقی اجتماعی کلیه ملت ها به
کار برده شود....»

منابع

- ۱- ارجمند، دکتر اردشیر، حفاظت از محیط
زیست و همبستگی بین المللی، مجله تحقیقات
حقوقی شماره ۱۵.
- ۲- عمادزاده، دکتر محمد، حقوق جنگ.
- ۳- زمانی، سید قاسم، حقوق جنگ دریایی و
تحولات جدید، مجله سیاست دفاعی.
- ۴- ممتاز، دکتر جمشید، حقوق جنگ دریایی و
عمل کرد دولت جمهوری اسلامی ایران در طول
جنگ ایران و عراق.
- ۵- کاظمی، علی اصغر، ادعای حقوقی حاکمیت
دولت بر آب های داخلی و ساحلی.
- ۶- نیکنام، احمد، موقعیت ناوهای جنگی در
مناطق مختلف دریایی، مجله سکان.
- ۷- چرچیل، رابی، و آن لو، حقوق بین الملل دریا.
- ۸- رحمانی، شمس الدین، ماهیت سازمان ملل
متحد.
- ۹- فروتن، مصطفی، مسأله بی طرفی و توقیف و
بازرسی کشتی های تجاری در ارتباط با جنگ
تحملی.