

جنگ زیردریایی از منظر موازین حقوق بشردوستانه

بهزاد سیفی

به موازات پیشرفت علوم و فنون، جنگ‌ها و مخاصمات نیز گسترده‌تر و مدرن‌تر گردیده است، بی‌شک از جمله تسلیحاتی که در جنگ‌های دریایی به کار گرفته می‌شوند و بسیار تأثیرگذار می‌باشد، زیردریایی‌ها می‌باشند. در این میان نقش زیردریایی‌ها نسبت به سایر ادوات جنگی بسیار برجسته‌تر بوده است. از همان آغاز، اهمیت آن‌ها در برابر کشتی‌های جنگی و تجاری دشمن طرح شد. اگر زیردریایی‌ها یک کشتی تجاری را توقیف می‌کردند، مجبور بودند تا اقدام آن‌ها با رویه منظم بازرسی و تفتیش مطابقت داشته باشد. این موضوع، خطرات جدی را برای زیردریایی‌ها حداقل بر روی آب به دنبال داشت. امروزه زیردریایی‌هایی با سوخت هسته‌ای حرکت می‌کنند و حامل انواع موشک‌های پیشرفته هستند. مقررات حقوق موضوعه بین‌المللی در این زمینه به هیچ‌وجه پاسخ‌گوی مسائل جدید دنیای معاصر نیست. اما به رغم پیچیدگی‌های رزم زیرسطحی، زیردریایی‌ها متعهد به نجات مجروحان و کشتی‌شکستگان و رعایت سایر قواعد حقوق بشردوستانه می‌باشند، قواعد بین‌المللی ناظر بر هدایت جنگ زیردریایی، به خصوص در قرن بیست و یکم، برای تطبیق نمودن آن با دو شاخه از حقوق بین‌الملل تلاش می‌کند؛ نخست حقوق بی‌طرفی و دوم حقوق ناظر بر هدایت عملیات‌های نظامی.

کلید واژگان: جنگ زیردریایی، حقوق بین‌الملل بشردوستانه، مین دریایی، کشتی

تجاری، کشتی جنگی، حقوق بی‌طرفی.

جنگ زیردریایی از منظر موازین حقوق بشر دوستانه

بهزاد سیفی*

مقدمه

یکی از مسائل مهم و مطرح در روابط بین‌المللی، همواره مسأله جنگ بوده است. «جنگ گذرگاهی است که روابط نسبتاً آرام و هماهنگ را به درگیری خشونت‌آمیز متصل می‌کند»^۱ و به عنوان یکی از جلوه‌های بارز توسل به زور در قالب عمل قهر آمیز قلمداد می‌شود که آثار و عواقب آن نه تنها دامن‌گیر رزمندگان بلکه غیرنظامیان نیز می‌شود. از این رو، ابتدا توسل به جنگ محدود شد (میثاق جامعه ملل)، سپس با انعقاد میثاق بریان-گلوک (۱۹۲۸)، توسل به جنگ به طور کلی ممنوع اعلام شد و بعد از جنگ جهانی دوم، منشور ملل متحد توسل به زور را ممنوع دانست. «نفرت و تفرق از خشونت، ویرانی جنگ‌های بین‌المللی، آن هم از نوع بی‌بدیل و افراطی در مقیاس جهانی، زمینه‌ساز تلاش برای ایجاد سازوکاری جهت غلبه بر هرج و مرج ناشی از حاکمیت نامحدود بود»^۲. پیدایش حقوق بشر دوستانه کلاسیک را باید از زمان

* بهزاد سیفی، کارشناس ارشد حقوق بشر و مدرس دانشگاه علوم دریایی حضرت امام خمینی (ره) است (seifyb@yahoo.com).

تقدیم به استاد ارجمندم آقای دکتر همایون حبیبی عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی
تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۵/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۰/۲۰
فصلنامه مطالعات بین‌المللی (ISJ)، سال دهم، شماره ۴، بهار ۱۳۹۳، صص ۱۶۷-۱۳۳.

تشکیل صلیب سرخ بین‌المللی دانست. کنوانسیون ژنو مصوب ۱۸۶۴، در خصوص بهبود وضعیت مجروحان نظامی در صحنه نبرد، حقوق بشردوستانه معاصر را پایه‌گذاری کرد. این کنوانسیون قوانین و عرف‌های جنگی قدیمی و ناقص و پراکنده‌ای را که از مجروحین و امدادگران آن‌ها حمایت می‌کرد، تقویت کرده است. این قوانین و عرف‌های جنگی مشتمل بر بیش از پانصد هزار معاهده دو جانبه، قواعد رفتاری، میثاق‌ها و متون دیگر بوده است.^۳ کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۴۹ و پروتکل‌های الحاقی ۱۹۷۷ را می‌توان ثمره تاریخ بشریت در دستیابی به حمایت از انسان و اموال وی و تلطیف آثار جنگ دانست. اندیشه تدوین حقوق بین‌الملل جنگ و درخواست برای انسانی کردن جنگ از طریق متعادل ساختن «ضرورت نظامی» و به کارگیری اصولی مانند «تمایز، تناسب، محدودیت و حسن نیت»، همگی مؤید این مطلب است.^۴

در اصل، شیوه‌ها و وسائل نبرد در جنگ دریایی متفاوت از شیوه و وسائل نبرد در جنگ زمینی نیست. با این حال، در جنگ دریایی از شیوه‌ها و وسائل خاصی استفاده می‌شود که از نظر حقوق بین‌الملل در برخی موارد مشروع و در مواردی نامشروع است. «محدود کردن ابزارها و روش‌های جنگی، به معنی تعادل برقرار کردن بین ضرورت نظامی و آسیب‌های وارد آمده به وسیله برپایی جنگ در جهت حمایت از افراد غیر رزمنده است. این را می‌توان در مقدمه معاهده لاهه ۱۹۸۸ در مورد جنگ زمینی دید.^۵ ابزارهای جنگی ممنوع، سلاح‌هایی هستند که باعث آسیب‌ها و درد و رنج بیهوده می‌شوند، و نمی‌توانند به طور مناسب بین افراد نظامی و غیرنظامی تفکیک قائل شوند و باعث آسیب‌های طولانی مدت و شدید به محیط زیست شوند.^۶ ممنوعیتی که بنا بر اصول حقوق بین‌الملل در حقوق مخاصمات مسلحانه و در قالب حقوق بشردوستانه تدوین شده است شامل دو اصل اساسی می‌باشد: ممنوعیت کاربرد سلاح‌هایی که آسیب غیرضروری و درد رنج بیهوده وارد می‌آورند و ممنوعیت کاربرد روش‌ها و ادوات نظامی که به طور مستقیم قادر به تفکیک اهداف و اموال غیرنظامی نیستند.

در جنگ دریایی، از ابزار و شیوه‌های خاصی استفاده می‌شود. این شیوه‌ها و وسائل عبارتند از: بمباران دریایی، مین‌گذاری دریایی، موشک‌های دریایی، اژدرهای دریایی، مناطق ممنوعه، محاصره دریایی و بالاخره استفاده از زیردریایی. در این میان، نقش زیردریایی‌ها نسبت به سایر ادوات جنگی بسیار برجسته‌تر بوده است. اگر به جنگ‌های جهانی بنگریم، می‌توان به عملیات‌هایی که زیردریایی‌های متخصصین بر علیه کشتی‌های تجاری کشورهای

درگیر در جنگ و بی‌طرف انجام می‌دادند اشاره کرد که همین عمل باعث شد عملیات‌های ضد زیردریایی زیادی از طرف متفقین انجام شود. مسلح شدن کشتی‌های تجاری از یک سو، حمله زیردریایی‌ها به کشتی‌های جنگی و تجاری و مسافربری از دیگر سو و نیز ساختار متفاوت زیردریایی‌ها، آن‌ها را از دیگر تسلیحات جنگ دریایی (ناوها، نبردناوها و ناوشکن‌ها) متمایز می‌نماید. در طول جنگ جهانی اول، اصل مشروعیت استفاده از زیردریایی به عنوان ابزار جنگی دریایی به طور جدی مورد تردید قرار داشت، اما پس از آن روشن شد که حداقل تطبیق استفاده از زیردریایی‌ها با قواعد جنگ دریایی دشوار است. زیردریایی‌ها به دلیل سرعت کم (البته در گذشته) می‌توانستند تا میزان محدودی علیه کشتی‌های جنگی بکار گرفته شوند، از این رو، از همان آغاز، اهمیت آنها در برابر کشتی‌های تجاری دشمن طرح شد. اما مشکل ناشی از اجرای قواعد جنگ دریایی بود. اگر یک کشتی تجاری توقیف شده می‌بایست ویران می‌شد، زیردریایی‌ها قادر نبودند تا خدمه، مسافران و اسناد و مدارک کشتی‌ها را به جای امنی برسانند و انتقال مجروحان و کشتی‌شکسته‌ها غیرممکن بود. علاوه بر این عملیات نجات با توجه به آسیب‌پذیری زیردریایی‌ها در سطح آب مسائل و خیمی را به دنبال داشت. امروزه نیز زیردریایی‌ها همچون گذشته منحصراً و فقط علیه کشتی‌های تجاری اقدام نمی‌کنند، بلکه به دلیل تحولات فنی پس از جنگ جهانی دوم و عملیاتی بودن آن‌ها سرعتشان بسیار افزایش یافته است و در نتیجه می‌توانند مأموریت‌های خاص مانند مین‌گذاری حفاظتی با هدف دفاع از سواحل، حمله به کشتی‌های جنگی دشمن و سرزمین آن‌ها را انجام دهند.^۲

آنچه که در این مقاله مورد بحث و بررسی قرار گرفته است، جنگ زیردریایی از منظر موازین حقوق بشردوستانه می‌باشد. سؤال اصلی پژوهش آن است که آیا زیردریایی‌ها با توجه به ساختار و نحوه رزمشان متعهد به اجرای حقوق بشردوستانه در خصوص نجات مجروحان و کشتی‌شکسته‌ها می‌باشند؟ سؤال فرعی آن است که آیا زیردریایی‌ها به هنگام حمله به کشتی‌های تجاری وابسته به دشمن همچون سایر کشتی‌های جنگی ملزم به رعایت مقررات و قواعد بشردوستانه هستند؟ نگارنده در گفتار اول با بررسی وضعیت حقوقی زیردریایی‌ها و انطباق آن‌ها با کشتی‌های جنگی و مشروعیت به‌کارگیری آن‌ها به سؤال فرعی پاسخ می‌دهد، «زیردریایی‌ها ملزم به رعایت مقررات و قواعد بشردوستانه نسبت به کشتی‌های تجاری وابسته به دشمن همانند سایر واحدهای جنگی دشمن می‌باشند». در گفتار دوم نیز در صدد هستیم تا با بررسی حقوق بین‌الملل حاکم بر جنگ دریایی و جنگ زیردریایی، اجرای حقوق

بشردوستانه بین‌المللی و چالش‌های فرا روی زیردریایی‌ها به هنگام رعایت قواعد بشردوستانه به سؤال اصلی بدین صورت پاسخ دهیم که «به رغم پیچیدگی‌های رزم زیر سطحی، زیردریایی‌ها متعهد به نجات مجروحان و کشتی‌شکستگان هستند».

۱. کلیات

در طول تاریخ همواره مطرح شده است که تفوق در دریا شرط لازم و اساسی رهبری جهان است. از این رو، جهان تا کنون تحولات گسترده‌ای در زمینه شیوه‌ها و ادوات نظامی نبرد را شاهد بوده است که در میان تسلیحات نظامی به کار گرفته شده در دریا، زیردریایی‌ها از جمله تسلیحاتی می‌باشند که در سطح آب و زیرسطح به منظور محافظت و دفاع از سواحل دولت ساحلی چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ، آسیب رساندن یا غرق کردن کشتی‌های متخاصمین، ممانعت از ورود کشتی‌ها به مناطق ممنوعه و یا در محاصره دریایی به کار گرفته می‌شوند و کشورهای کمی که فناوری این سلاح را در اختیار دارند بدون شک در زمره قدرت‌های دریایی قرار خواهند گرفت.

۱-۱. بررسی وضعیت حقوقی زیردریایی‌ها به عنوان کشتی‌های جنگی

زیردریایی همواره به عنوان یکی از مخوف‌ترین سلاح‌های جنگی که ردیابی و مقابله با آن بسیار دشوار است، مطرح بوده است. حتی با پیشرفت‌های علمی امروزی، هنوز بشر نتوانسته است به راحتی وسایل نقلیه زیرآبی را ردیابی کند و دریا به عنوان عامل بسیار مناسب برای اختفاء این وسیله جنگی مطرح بوده است. زیردریایی‌های نظامی به طور عمده چهار گونه‌اند: زیردریایی‌های تهاجمی، زیردریایی‌های حامل موشک‌های بالستیک، زیردریایی نظامی و زیردریایی‌های نجات در آب عمیق.

کشتی‌های جنگی از جنبه‌های بسیاری مشمول همان قواعد حاکم بر کشتی‌های تجاری هستند. مهم‌ترین تفاوت‌شان ناشی از وضعیت آن‌ها به عنوان نماینده حاکمیت دولت است و اینکه هیچ‌گاه تحت صلاحیت دولت دیگری قرار نمی‌گیرند، خواه در دریای آزاد باشند، خواه در آب‌های دولت دیگر. مصونیت یاد شده که شامل همه کشتی‌های دولتی غیرتجاری هم می‌شود، مصونیت از صلاحیت اعمال قوانین است. (مواد ۳-۱۲ کنوانسیون دریای سرزمینی ۱۹۵۸، مواد ۸-۹ کنوانسیون دریای آزاد، مواد ۲۹-۳۲، ۴۲، ۶-۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها).^۸ تعریفی که از کشتی جنگی در ماده ۲۹ کنوانسیون جدید حقوق دریاها داده شده، کم

و بیش مشابه همان تعریفی است که در بند ۲ ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد آورده شده است. این تعاریف، خود ملهم از مفادی است که در ماده ۲ «مقررات آکسفورد» در بیست و هشتمین جلسه شورای فرهنگی حقوق بین‌الملل در تاریخ ۹ اوت ۱۹۱۳ پذیرفته شده است.^۹ عهدنامه ۱۹۳۰ لندن و پروتکل ۱۹۳۶ لندن بین زیردریایی‌ها و کشتی‌های جنگی تمایزی قائل نشده‌اند و تأثیر قابل توجهی بر روی حقوق جنگ زیردریایی گذاشتند؛ با درج زیردریایی‌ها در قلمرو تعریف کشتی جنگی، زیردریایی‌ها نیز به منزله کشتی جنگی هستند. اما امروزه زیردریایی‌ها عموماً اهداف مشروع جنگ دریایی قلمداد می‌شوند.^{۱۰} «کنوانسیون دوم ژنو که در مورد همه کشتی‌ها لازم‌الاجراست، شامل زیردریایی‌ها، با در نظر گرفتن همه ابعاد ممکن، از جمله جستجو و جمع‌آوری بازماندگان بعد از هر درگیری نیز می‌شود. اگرچه، رویه دولت‌ها در طول جنگ جهانی دوم احتمالاً بیشتر به نقش آن‌ها به پیروی از قواعد جنگ در دریا محدود شده بود و گسترش کاربردشان تنها جوازی برای ضرورت‌های نظامی بود، اما اگر تنها هدف همین باشد تلاش‌های بشردوستانه در حوزه زیردریایی‌ها، برای به مخاطره انداختن یا محدودیت زیردریایی در انجام مأموریت‌هایش بی‌مورد خواهد بود».^{۱۱}

طبق ماده ۱ پروتکل ۱۹۳۶ لندن که در این حوزه حائز اهمیت است، زیردریایی‌ها تابع قواعد حقوق بین‌الملل در مورد کشتی‌های روی آب هستند. «اگرچه نایستی فراموش شود که زیردریایی به عنوان ابزاری مشروع و دور از نزاع، در طول قرن ۱۹ و نیمه اول قرن ۲۰ در جنگ دریایی بوده است. علاوه بر این، با در نظر گرفتن این مطلب که مناطقی که به طور مشروع می‌توانستند در طول مخاصمه مسلحانه محل عملیات زیردریایی‌ها باشند دستخوش تعدیلات قابل توجهی بعد از پایان جنگ جهانی دوم شده‌اند، از سوی دیگر وقتی که زیردریایی‌ها در حملات علیه اهداف زمینی به کار گرفته شدند اهمیت موضوع بیش از پیش مطرح شد که آیا حوزه استفاده از زیردریایی‌ها به وسیله کنوانسیون نهم ۱۹۰۷ لاهه یا به وسیله پروتکل الحاقی اول ۱۹۷۷ محدود شده است. زیردریایی‌ها به طور مشروع می‌توانند از روش‌ها و ابزارهای متنوعی استفاده کنند اما وظایف مربوط به ارائه کمک به آن‌هایی که در هنگام نبرد آسیب دیده‌اند، بایستی با توجه به آسیب‌پذیری زیردریایی‌ها تفسیر شود».^{۱۲}

۲-۱. قواعد حاکم بر زیردریایی‌ها

بررسی حقوق بین‌المللی بشردوستانه معاهده‌ای و عرفی و نقش آن در حمایت از قربانیان

جنگ از اهمیت بسیاری برخوردار است. «آغاز توسعه قواعد مربوط به جنگ زیردریایی به سال ۱۸۹۹ باز می‌گردد. این توسعه به نحو قابل ملاحظه‌ای از تلاش‌های بریتانیا برای مشروعیت بخشی و قانونی کردن استفاده از زیردریایی به عنوان ابزار نظامی مشروع متأثر بود. تلاش‌های فوق با مقاومت سایر دولت‌ها به ویژه دولت فرانسه شکست خورد».^{۱۳} به طور کلی، بعد از جنگ جهانی اول در مورد به‌کارگیری سلاح زیردریایی علیه دریانوردی بازرگانی سه بار اقدام به تدوین مقررات شد. این مقررات توسط کنفرانس‌هایی که به منظور تحدید سلاح‌های دریایی تشکیل یافت تهیه شده بود.

پس از جنگ جهانی اول، تصمیم گرفته شد تا استفاده از سلاح زیردریایی تحت نظم و قاعده حقوقی درآید. اصل ممنوعیت استفاده از ناو زیردریایی به منظور تخریب کشتی‌های تجاری در عهدنامه واشنگتن مورخ ۶ فوریه ۱۹۲۲، که مفاد آن را گاه به جهت نام بانی آن *قطعنامه‌های روت* می‌نامند، اعلام گردید. به موجب مقررات این عهدنامه، ناو زیردریایی مشمول مقررات حقوق بین‌الملل ناظر بر حفظ جان افراد بی‌طرف و غیرنظامی می‌باشند. ماده ۳ این عهدنامه، لزوم مبادرت به تفتیش و بازرسی، ممنوعیت تخریب ناوگان تجاری مگر در صورت مقاومت در برابر بازرسی و در این صورت با اقدام قبلی برای نگهداری خدمه و مسافران در محل امن، ضمانت اجرای شدیدی را برای کلیه متخلفین در نظر گرفته بود و هر نوع تخلفی از مفاد آن را جرم راهزنی دریایی به‌شمار می‌آورد.^{۱۴} «قواعد ناظر بر جنگ زیردریایی، به طور گسترده توسط متخصصین جنگ جهانی دوم نادیده گرفته شدند».^{۱۵} این معاهده به دلیل عدم توافق قدرت‌های بزرگ دریایی مورد تصویب قرار نگرفت و در نتیجه به مرحله اجرا درنیامد. در پی شکست کنفرانس واشنگتن، موضوع بار دیگر در کنفرانس ۱۹۳۰ لندن مطرح شد و منجر به وضع مقررات خاصی گردید که تحت عنوان ماده ۲۲ در معاهده دریایی لندن مورخ ۲۲ آوریل ۱۹۳۰ گنجانیده شد.^{۱۶} در این کنفرانس، کوشش به عمل آمد تا از پیشنهادات میانه‌روتر ولی مؤثرتر استفاده شود.^{۱۷} طبق این ماده، زیردریایی‌ها مشابه کشتی‌هایی هستند که در سطح آب حرکت می‌کنند و به عملیات جنگی مبادرت می‌ورزند و در نتیجه، مقررات حاکم بر چنین کشتی‌هایی نسبت به آن‌ها نیز قابل اجراست. از جمله، لزوم اخطار به کشتی جهت توقف و بازرسی محدود ساختن انهدام کشتی‌های تجاری، مگر در حالت امتناع مصرانه از توقف یا پافشاری مجدانه در مقابل تفتیش و بازرسی آن هم پس از انتقال خدمه و مسافران و مدرک کشتی به محل امن.^{۱۸} مجموعه‌ای از قواعد مربوط به جنگ

زیردریایی در کنفرانس دریایی لندن توسعه داده شد و در بخش ۴، ماده ۲۲، آورده شد. معاهده ۱۹۳۰ لندن محدودیت و کاستی‌های جنگ‌افزارهای دریایی را مطرح کرد و در صورت جلسه ۱۹۳۶ (پروتکل ۱۹۳۶ لندن) که تنها به تکرار مفاد عهدنامه سال ۱۹۳۰ پرداخته بود، دوباره تصویب شدند «که در عمل، با توجه به کشتی‌های بازرگانی، زیردریایی‌ها بایستی از قواعد حقوق بین‌الملل که مربوط به کشتی‌های سطحی هستند، پیروی کنند و به طور ویژه، به جز در موارد سرپیچی مصرانه برای توقف بر طبق امور موجود، یا مقاومت فعال در مقابل بازدید یا تفتیش، یک کشتی جنگی خواه کشتی سطحی یا زیردریایی باشد، نمی‌تواند یک کشتی تجاری را غرق کند یا نمی‌تواند کشتی تجاری را بدون اینکه اول مسافران و خدمه و اسناد و مدارک کشتی‌ها را در یک جای امن مستقر نماید، غرق کند. برای این هدف، قایق‌های نجات کشتی‌ها به عنوان یک مکان امن مورد توجه نیستند».^{۱۹}

عرف نیز همواره نقش برجسته‌ای در حقوق بشردوستانه بین‌المللی ایفا کرده است. در مقدمه عهدنامه مربوط به حقوق و عرف‌های جنگ زمینی ۱۸۹۹، شرط معروف «مارتنس» به منصفه ظهور رسید؛ شرط مارتنس به شکل اصلاح شده در ماده (۲) پروتکل اول الحاقی ۱۹۷۷، تا حدودی لحاظ شده است؛ همچون مقدمه پروتکل دوم الحاقی (پاراگراف ۴)، آنجا که به اصول ناشی از عرف مسلم، اصول انسانیت و ندای وجدان عمومی ارجاع می‌دهد.^{۲۰} در واقع، اولین سند بین‌المللی که صراحتاً به ویژگی عرفی قواعد بشردوستانه اشاره نمود، اساسنامه دیوان کیفری نورنبرگ می‌باشد. این سند در سال ۱۹۴۵ بیان داشت که مقررات بشردوستانه ضمیمه معاهده چهارم ۱۹۰۷ لاهه، از جمله قواعد عرفی می‌باشند که در مورد زیردریایی‌ها نیز سنخیت دارند. دیوان بین‌المللی دادگستری نیز در سال ۱۹۴۹ در قضیه تنگه کورفو اعلام نمود که «برخی اصول کلی، از ویژگی عام و شناخته شده بشردوستانه» برخوردارند.^{۲۱}

۲. جنگ زیردریایی و اجرای حقوق بشردوستانه بین‌المللی

اصول بنیادین حقوق بشردوستانه به سبب ماهیت خود قواعدی هستند که توسط کلیه دولت‌ها حتی توسط دولت‌هایی که کنوانسیون متضمن آن قواعد را تنفیذ ننموده‌اند باید اعمال شود و طرفین مخاصمه ملزم به رعایت آن و حتی متضمن اجرای قواعد آن هستند. حقوق بشردوستانه در هیچ وضعیتی قابل تعلیق نیست و مسئولیت نقض حقوق بشردوستانه علاوه بر کشورها، متوجه افراد نیز هست.^{۲۲} اساساً «حقوق بشردوستانه مجموعه قواعد بین‌المللی است که ضمن

تعیین حقوق افراد انسانی و کشورها در مخاصمات مسلحانه اعم از بین‌المللی و غیر بین‌المللی تکالیف افراد و کشورها در آن مخاصمات را نیز روشن می‌کند»^{۲۳} و هدف آن کاهش درد و رنج انسان در زمان جنگ است،^{۲۴} به محدود کردن آثار ناشی از جنگ می‌پردازد و به دلایل انسان‌دوستانه، حق طرف مخاصمه را در انتخاب و استفاده از ابزارها و شیوه‌های جنگی محدود می‌کند، غیرنظامیان را حمایت کرده، به تأمین شأن و کرامت والای انسان پرداخته و نیز به تعقیب، محاکمه و مجازات جنایتکاران جنگی می‌پردازد.^{۲۵}

۱-۲. حقوق بین‌الملل حاکم بر جنگ دریایی و جنگ زیردریایی

جنگ دریایی، مخاصمه مسلحانه‌ای است که از زیردریایی‌ها و کشتی‌های جنگی هدایت و فرماندهی می‌شود و توسط ناوهای نیروی دریایی صورت می‌گیرد. مخاصمات حتی اگر از دریا به زمین هم انجام شود، جنگ دریایی است. مانند بمباران دریایی یک کشور توسط ناوهای جنگی دشمن.^{۲۶} «حقوق جنگ دریایی، که روابط میان طرف‌های متخاصم با یکدیگر و با دولت‌های بی‌طرف را در دریا تنظیم می‌کند، تا حد زیادی در نیمه دوم قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در قالب اسناد بین‌المللی جای گرفته است. اعلامیه‌ها و معاهداتی که پیش‌گام اصلی حقوق جنگ دریایی را تشکیل می‌دهند، عمدتاً در کنفرانس‌های صلح ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه به امضاء رسیده‌اند»^{۲۷} با وجود این، حتی برخی اسناد قدیمی‌تر مثل اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس در مورد قاچاق جنگی هنوز از اهمیت زیادی برای جامعه بین‌المللی برخوردارند. پس از کنفرانس ۱۹۰۷ لاهه، اقدامات پراکنده‌ای برای تنظیم قواعد و مقررات ناظر به جنگ دریایی صورت گرفت که اعلامیه ۱۹۰۹ لندن در مورد قاچاق جنگی و پروتکل ۱۹۳۶ لندن دربارهٔ زیردریایی‌ها حاصل آن اقدامات تلقی می‌گردند.^{۲۸} بر اساس بند ۳ ماده ۴۹ پروتکل اول، مقررات بخش اول (مواد ۶۷-۴۸) «بر هر گونه جنگ زمینی، هوایی یا دریایی که ممکن است بر جمعیت غیرنظامی، افراد نظامی یا اهداف غیرنظامی واقع در خشکی (جنگ زمینی) تأثیر بگذارد، اعمال می‌گردد. این مقررات همچنین بر کلیه حملات از دریا یا از هوا علیه اهداف واقع در خشکی، اعمال می‌شود، اما قواعد حقوق بین‌الملل قابل اعمال در مخاصمات مسلحانه در دریا و هوا را تحت تأثیر منفی قرار نمی‌دهد. زیردریایی‌ها برای حمله از زمین علیه کشتی‌ها یا هواپیماها در دریا، در هنگام جنگ به کار برده می‌شوند»^{۲۹}.

عدم موفقیت کنفرانس‌های ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه در تدوین مقررات حقوقی ناظر به استفاده از زیردریایی‌ها در مخاصمات مسلحانه بین‌المللی موجب شد تا در جنگ‌های جهانی

طرفین به نحو گسترده و بدون هیچ‌گونه محدودیتی از زیردریایی‌های خود علیه ناوگان جنگی و تجارتي دشمن و حتی کشتی‌های بی‌طرف استفاده نموده و خسارات جانی مالی قابل توجهی وارد آوردند. امروزه نیز زیردریایی‌ها ممکن است با استفاده از تکنیک افزارهای هدایت شونده، موشک‌هایی را پرتاب کنند و یا تک‌های زیان باری را اجرا کنند.

۲-۲. زیردریایی‌ها و حمله به کشتی‌های تجاری

بنابر سوابق جنگ دریایی، «اهداف نظامی شامل اهداف نظامی قابل مشاهده، ناوهای جنگی دشمن، کشتی‌های تدارکی دشمن، و کشتی‌های تجاری مسلح و یدک‌کش‌های جنگی دریایی می‌باشند، به علاوه، در حمله زمینی، اهداف نظامی ساحلی، آن‌هایی هستند که در هر دو جنبه نظامی و اقتصادی نقش مؤثری در حمایت و تقویت آمادگی رزمی دشمنان، دارا می‌باشند».^{۳۰} به نظر می‌رسد چنین اهدافی را باید در وضعیت‌های حقوقی مطرح نمود که آیا ممکن است آن‌ها برای انجام مأموریت ضروری فرض شوند؟ یک ارزیابی کامل نشان می‌دهد که تعریف اهداف نظامی در وضعیت‌های خاص بهترین پیشنهاد ممکن و معیار برای ترسیم خط بین حملات قانونی و غیرقانونی در دریا می‌باشد.^{۳۱} «پایگاه دریایی و نظامی، انبارها، فرودگاه‌ها، و لنگرگاه‌ها، خطوط ارتباطی و اهداف صنعتی که در تلاش‌های دشمن مشارکت دارند به تناسب مشارکت، اولویت حمله را تعیین می‌کنند».^{۳۲} پس از جنگ جهانی اول، عقیده‌ای که کشتی‌های تجاری بایستی غرق شوند به طور کلی غیرقابل پذیرفتن بود. در سال ۱۹۱۷، آلمان جنگ زیردریایی نامحدود را آغاز کرد که تقریباً بریتانیا را به زانو در آورد. از سوی دیگر، چشم انداز حقوق جنگ دریایی، از جنگ جهانی دوم و زمانی که جنگ جهانی اول متوقف شد، آغاز شد. در اکتبر ۱۹۳۹، آلمان یک بار دیگر جنگ زیردریایی نامحدود را در مناطقی خاص به راه انداخت. هنگامی که جنگ بالا گرفت، بریتانیا عملیات جنگ زیردریایی نامحدود در اسکاگراک^{۳۳} آغاز کرد و ایالات متحده آمریکا جنگ زیردریایی نامحدود موفقیت‌آمیز شدیدی علیه ژاپن در اقیانوس آرام آغاز کرد.^{۳۴}

واژه «کشتی تجاری» باید به طور مضیق تفسیر گردد و این امر به طور ضمنی ناوگان کمکی را مستثنی می‌نماید؛ اما در مورد کشتی‌های تجاری مسلح تردید بر جای می‌گذارد. طبق پروتکل ۱۹۳۶ لندن نیز، در صورت اجتماع شرایط خاص، کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها مجاز به غرق کشتی‌های تجاری دشمن یا بی‌طرف هستند. در بدو امر، می‌بایستی موافقت نامه

ذی‌ربط به صورت مضیق تفسیر شود. غرق یک کشتی تجاری بدون اخطار قبلی و بدون اینکه مسافران، خدمه و اسناد و مدارک کشتی به محل امن انتقال داده شوند، تنها وقتی مجاز است که کشتی مورد نظر مصراً از دستور توقف سرپیچی کند و در برابر بازرسی و تفتیش مقاومت نماید. از همین‌رو، کشتی‌های تجاری دشمن که به واسطه فعالیتشان به عنوان هدف مشروع نظامی شناسایی می‌شوند، مورد حمایت پروتکل لندن (۱۹۳۶) قرار نمی‌گیرند و به عنوان یک اقدام استثنایی می‌توانند مورد حمله قرار گرفته و غرق شوند. این قاعده وقتی اعمال می‌شود که غرق کردن کشتی موجب یک پیشرفت قطعی شود و هیچ ابزار دیگری برای دستیابی به این پیشرفت موجود نباشد. در چنین مواردی، باید حداکثر احتیاط به عمل آید. اگر کشتی تجاری دشمن هیچ‌کدام از اعمالی را که ذکر می‌شود، صریحاً مرتکب نشود، فرمانده مسئول باید ثابت کند که کشتی مورد نظر به طور مؤثر به اقدام نظامی مبادرت ورزیده و نابودی کشتی تنها واکنش ممکن بوده است.^{۳۵} امروزه توافق گسترده‌ای وجود دارد که اگر این کشتی‌ها در عملیات جنگی درگیر شوند (به طور مثال مین‌گذاری)؛ داشتن سهم مؤثر در اقدام نظامی (به طور مثال حمل مواد نظامی)؛ ورود در سیستم اطلاعاتی دشمن یا کمک به آن، در صورت نیاز، کمک به تحقق یک نیت یا هدف سیاسی اولیه؛ حرکت در ستون کشتی‌های نظامی یا هواپیمای نظامی دشمن؛ سرپیچی از دستور توقف یا مقاومت جدی در برابر بازرسی، تفتیش یا ضبط کشتی؛ مسلح بودن تا حدی که این تسلیحات بتواند به کشتی جنگی آسیب زند؛ یا مبادرت به هر فعالیت دیگری که آن‌ها را در تعریف هدف نظامی قرار دهد، به محض رویت مورد حمله قرار گیرند.^{۳۶}

«سوا از استراتژی زیردریایی‌ها، بیشتر زیردریایی‌ها به طور صریح به وسیله نیروهای مسلح استفاده می‌شوند و دارای شرایط مناسب برای استقرار مسافران، خدمه و مدارک کشتی به یک مکان امن نخواهند بود، زیرا آن‌ها واقعاً برای گرفتن و سوار کردن مسافران کوچک هستند. علاوه بر این، آن‌ها به منظور عمل به تعهداتشان طبق ماده ۳ پروتکل ۱۹۳۶ لندن، مجبورند به سطح بیایند، بنابراین، به شدت در مقابل حملات دشمن آسیب پذیر خواهند بود. لذا، از یک دیدگاه واقع‌بینانه ممکن است که هرگز به عنوان ابزاری مناسب به منظور ایجاد یک منطقه جنگی ممنوعه از آن‌ها استفاده سازنده نشود، این زمانی بیشتر مورد تردید است که زیردریایی‌ها به منظور بازدید، تفتیش، یا تصرف کردن کشتی‌های تجاری بی‌طرف یا کشتی‌های تجاری دشمن به کار برده شوند.»^{۳۷} «رویه عرفی متخصصین، تأکید محض بر مسئولیت‌پذیری

زیردریایی نسبت به سلامتی مسافران، خدمه و اسناد و مدارک کشتی قبل از اینکه کشتی را تخریب کند، داشته است مگر اینکه مرتکب یکی از موارد مذکور شوند. مشارکت مؤثر برای فعالیت نظامی یک اصطلاح مشروع است که نیازمند تصمیمات سیاسی است که در عمل گرفته می‌شوند. چنین تصمیماتی وابسته به محدودیت، محتمل هستند و انتظار مزیت نظامی دارند. نیروهای مسلحی که به اصل محدودیت خسارت اکتفا می‌کنند ترجیحاً در این رابطه محدود خواهند بود. در همه شرایط، قاعده تناسب مسئولیت لازم را برای فرماندهان ایجاد می‌کند تا وقتی که ضبط یا تصرف به وسیله وسایل دیگر ممکن است، از حمله پرهیز کند.^{۳۸}

۳-۲. زیردریایی و حقوق بی‌طرفی در دریا

بی‌طرفی را می‌توان وضعیتی حقوقی یا رفتاری سیاسی در نظر گرفت. در تئوری کلاسیک آن چنان که در کنوانسیون‌های لاهه ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ آمده، بی‌طرفی اولاً عملی اختیاری است و ثانیاً آثاری حقوقی ایجاد می‌کند. اتخاذ موضع بی‌طرفی در حقیقت عملی حقوقی است که نتیجه آن اعمال قواعد حقوقی موضوعه‌ای است که قبل از آن بر دولت بی‌طرف بار نمی‌شده است.^{۳۹} اصل بنیادینی که در اینجا بایستی مد نظر قرار گرفته شود، صلاحیت اختیاری دولت بی‌طرف است که می‌تواند به میل خود ورود کشتی جنگی متخاصمین را به بنادر خود بپذیرد یا نپذیرد، در مورد ممنوعیت ورود نیز شرط آن است که نسبت به همه دول متخاصم اجرا شود و ممکن است عام یا خاص باشد. در ارتباط با دولت‌های بی‌طرف، یک تعدیل و اصلاح این است که کشتی‌های جنگی در بندرگاه‌ها و مناطق دریایی بی‌طرف نباید برای بیش از ۲۴ ساعت توقف نمایند. در غیر این صورت، حق کشتیرانی‌شان به وسیله متخاصمین به واسطه هدایت عملیات‌هایشان، تعدیل می‌گردد.

«قواعد اساسی بی‌طرفی در دریا، به طور خاص با جنگ زیردریایی مرتبط است که دولت‌ها می‌بایستی از آن پیروی کنند. متخاصمین بایستی به مصون بودن آب‌های بی‌طرف احترام بگذارند. در نتیجه، آن‌ها نمی‌توانند مخاصمه را به آب‌های بی‌طرف به جز در دفاع مشروع هدایت کنند (ماده اول و دوم کنوانسیون سیزدهم لاهه ۱۹۰۷ راجع به حقوق و تکالیف دول بی‌طرف در جنگ دریایی). به علاوه، در انتقال درگیری‌ها به نقطه دیگر، متخاصمین بایستی تا حد امکان ملاحظات ضروری را برای جلوگیری از ورود حداکثر خسارت به آب‌های بی‌طرف رعایت کنند و به هنگام انتقال مخاصمه به آب‌های بین‌المللی (برای مثال،

دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی)، متخاصمین بایستی ملاحظات ضروری را نسبت به دولت‌های بی‌طرف، به منظور استفاده از آزادی‌های مربوط به دریای آزاد، رعایت کنند.^{۴۰} کشتی‌های بی‌طرف بایستی از خطرات احتمالی و خطرات جدی ناشی از عملیات متخاصمین، در مناطقی که مخصصات دریایی عملاً رخ می‌دهد آگاه شوند. علاوه بر این، متخاصمین در مخصصات دریایی، اگر شرایط محیط اجازه بدهد، بایستی اقدامات معقولی که شامل اخطارهای متناسب می‌باشد، برای جلوگیری از ورود خسارت به کشتی‌های بی‌طرف به عمل آورند.^{۴۱} بایستی بر این نکته تأکید شود که تأسیس مناطق خاص به وسیله متخاصمین، به متخاصم، حقوقی فوری در ارتباط با تصرف کشتیرانی بی‌طرف، که نباید به تصرف غیر دربیایند، اعطاء نمی‌کند. به ویژه، تأسیس منطقه خاص (ممنوعه) نمی‌تواند برای متخاصم حق حمله فوری به کشتیرانی بی‌طرف را، فقط به صرف اینکه این کشتی‌ها در این منطقه حاضرند اعطاء کند.^{۴۲} اگرچه، یک متخاصم می‌بایستی به عنوان یک اقدام استثنایی، به طور ویژه مناطق مورد استفاده کشتیرانی بی‌طرف را که در معرض خطرات ایجاد شده توسط متخاصمین قرار می‌گیرد، اعلام کند. وسعت، مکان و مدت زمان بایستی به صورت عمومی ایجاد شود و نمی‌تواند فراتر از آن ایجاد شود و آنچه به واسطه ضرورت نظامی نیاز است، رعایت اصل تناسب می‌باشد.^{۴۳} در ذیل، به شرح اقدامات مهمی که توسط زیردریایی‌ها در مناطق بی‌طرف صورت می‌گیرد می‌پردازیم:

۱-۳-۲. ممانعت از کشتیرانی تجاری بی‌طرف به وسیله زیردریایی‌ها

هدف اصلی حقوق بی‌طرفی تنظیم فعالیت‌های متخاصمین در جهت احترام به تجارت بی‌طرف است. «تجارت بی‌طرف» هم شامل تجارت بین یک ملت بی‌طرف و ملت دیگر می‌شود که مواد جنگی یا جنگ افزارهایی را که به مقصد یک ملت متخاصم نیست، حمل می‌کنند و هم تجارت بین یک ملت بی‌طرف و یک ملت متخاصم که کالای قاچاق حمل نمی‌کند را شامل می‌شود یا مشارکت‌هایی، غیر از آن‌هایی که در جهت افزایش توانایی پشتیبانی رزمی یا آمادگی رزمی متخاصمین می‌باشد، را دربرمی‌گیرد. کشتی‌های بازرگانی بی‌طرف هدف تفتیش و بازرسی هستند اما ممکن نیست که به وسیله نیروهای متخاصم تخریب یا تصرف شوند، این قاعده شامل زیردریایی‌ها نیز می‌شود.^{۴۴} «این قواعد مناسب‌اند زیرا حقوق بی‌طرفی ملت‌های بی‌طرف را از تجارت با ملت‌های متخاصم ممنوع نمی‌کند. اگرچه یک ملت بی‌طرف نمی‌تواند

خودش مواد جنگی و جنگ افزارهای مربوط به یک متخاصم را بدون نقض حقوق بی‌طرفی تهیه کند، زیرا خودداری از تکالیف بی‌طرفی موجب در معرض خطر قرار دادن دولت بی‌طرف در وضعیت‌های خطرناک می‌شود. در نتیجه، از یک سو با تأسیس حقوق بی‌طرفی، منافع متعادلی را به منظور حمایت از تجارت بی‌طرف، از مداخلات غیرمعمول به محک می‌گذارد و از سوی دیگر، حق متخاصمین برای جلوگیری از رسیدن مواد جنگی به دشمن را به جریان می‌اندازد.^{۴۵} «بنابراین، اموال دولت بی‌طرف می‌توانند مبدل به هدفی مشروع برای انتقام بشوند، به شرط اینکه مرتکب عملی نادرست به نفع یکی از متخاصمین شده باشند. برای مثال، اگر یک دولت بی‌طرف به تکالیف بی‌طرفی‌اش وفادار نباشد این اجازه را به متخاصم متضرر می‌دهد که آب‌های دولت بی‌طرف، محل عملیات خصمانه‌اش شود و دولت متخاصم می‌تواند به طور صحیح واکنش نشان دهد و این به عنوان یک اصل مهم است».^{۴۶} دستورالعمل سان رمو قواعدی را به روش‌های دیگر مطرح کرده است. کشتی‌های تجاری که با پرچم دولت‌های بی‌طرف حرکت می‌کنند نمی‌توانند مورد حمله قرار گیرند مگر اینکه: به علت‌هایی مستدل معتقد باشند که کالاهای قاچاق حمل می‌کنند یا محاصره دریایی را نقض کرده‌اند، و بعد از اخطار آن‌ها مصرانه و آشکارا از توقف سرپیچی کنند، یا مصرانه و به وضوح در مقابل تفتیش، بازرسی یا تصرف مقاومت کنند؛ همواره از طرف دشمن در اعمال خصمانه به کار گرفته شوند؛ به عنوان کمکی به نیروهای مسلح دشمن عمل کنند؛ تحت پوشش کشتی‌های جنگی دشمن یا هواپیماهای دشمن به دریانوردی بپردازند؛ یا در غیر این صورت، مشارکتی مؤثر در عملیات نظامی دشمن داشته باشند، برای نمونه، حمل موادهای نظامی. حقیقت این است که یک کشتی تجاری بی‌طرف که مسلح است زمینه حمله به خود را فراهم می‌کند^{۴۷} و مورد حمله زیردریایی‌ها و دیگر کشتی‌های جنگی قرار می‌گیرد.

۲-۳-۲. تفتیش و بازرسی کشتی‌های بی‌طرف

«هنگامی که مخاصمه مدت زیادی ادامه می‌یابد، ضرورت بیشتری برای طرفین درگیری ایجاد می‌شود که به کشتی‌های در حال عبور اعلام بازدید نموده و به تفتیش کشتی‌هایی که احتمالاً کالاهای قاچاق حمل می‌کنند بپردازند. (قاچاق اسلحه و غیره). در هر صورت، این اعمال برای جلوگیری از پشتیبانی دشمن از طریق مسیرهای پشتیبانی دریایی مجاز می‌باشد».^{۴۸} «حق تفتیش و بازدید از کشتی‌های تجاری، مطلقاً برای این است که نیاز است تا از عبور احتمالی کالاهای

قاچاق نظامی برای دشمن، جلوگیری به عمل آید و با در نظر گرفتن این نکته، مداخله در کشتی‌های بی‌طرف ممکن است همراه با توسل به زور باشد، وسعت این مداخله‌های مجاز، بستگی به میزان دفاع کشتی بی‌طرف دارد»^{۴۹}. در جنگ ایران و عراق (جنگ تانکرها)، کشورهای غربی مختلفی ناوهای نیروی دریایی‌شان را برای اسکورت کشتی‌های تجاری بی‌طرف اعزام کردند. کشورهای بی‌طرف در ارائه چنین حمایتی مختارند؛ آن‌ها کمک می‌کردند که مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی آزاد را از مین حفظ نمایند و این تخطی (نقض) از حق عبور بی‌ضرر نیست. ریختن مین‌های دریایی در دریای آزاد و در خطوط کشتیرانی بین‌المللی، جایی که عبور بی‌ضرر را به مخاطره می‌اندازد، نقض حقوق جنگ است. دولت‌های بی‌طرف تحت قانون دفاع مشروع به پاک کردن میادین مین می‌پرداختند (قطعنامه ۵۴۰ شورای امنیت ۱۹۸۳).^{۵۰} «زمانی که حرکت کشتی‌های تجاری و بی‌طرف به صورت کاروانی و همراه با کشتی‌های جنگی بی‌طرف است، یک متخاصم می‌تواند همچنان از ناو جنگی بی‌طرف بخواهد که نوع و مقصد کالای این کاروان را معین کند. هم حقوق متخاصمین جهت تفتیش و بررسی و هم اصول کاروانی توسط ایالات متحده، ایتالیا، هلند، فرانسه و شوروی در طول جنگ نفت‌کش‌های ایران و عراق مورد تأیید قرار گرفته است»^{۵۱}.

۴-۲. ناحیه عملیات زیردریایی‌ها

جدا از پروتکل زیردریایی ۱۹۳۶ لندن و کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو، تنها کنوانسیون‌های ۱۹۰۷ لاهه، هفتم، هشتم، نهم، یازدهم و سیزدهم با جنبه‌های خاصی از جنگ دریایی سر و کار داشتند. تنها قواعدی که مناطقی مشروع را برای عملیات‌های دریایی در طول مخاصمه مسلحانه تعریف کرده‌اند که محتوایش در کنوانسیون سیزدهم لاهه آمده است. ماده ۱، متخاصمین را «مقید به احترام به حقوق حاکمیتی قدرت‌های بی‌طرف دانسته و آن‌ها را از هرگونه عملی که بی‌طرفی را در سرزمین بی‌طرف یا آب‌های بی‌طرف نقض کند، منع کرده است». ماده ۲ به شدت «هر عمل خصمانه‌ای را، شامل تصرف و اعمال حق تفتیش و بازرسی، که به وسیله کشتی‌های جنگی متخاصمین در آب‌های سرزمینی قدرت بی‌طرف ارتکاب یابد را ممنوع اعلام کرده است». علاوه بر این، «متخاصمین از اینکه، از آب‌ها و بنادر بی‌طرف به عنوان یک پایگاه برای عملیات دریایی علیه دشمنان استفاده کنند، منع شده‌اند» (ماده ۵). «علاوه بر این، کنوانسیون سیزدهم لاهه در زمانی پذیرفته شد که هنوز دو منطقه دریایی وجود داشت؛ یکی دریای

سرزمینی که بیش از سه مایل دریایی نبود و در آن سوی حد بیرونی دریای سرزمینی، دریای آزاد بود. آب‌های بی‌طرف به واسطه تأثیرشان بر روی حقوق بین‌الملل دریاها قابل توجه بوده‌اند. قواعد مربوطه در راهنمای سان رمو بازنگری شدند و در اصول هلسینکی ILA نیز آمده‌اند. آن‌ها به طور برابر در مورد کشتی‌های جنگی سطحی و زیردریایی‌ها، همچنین وسایل زیرآبی بدون سرنشین به کار برده می‌شوند.^{۵۲}

بمباران دریایی یا به عبارت بهتر، بمباران سواحل و بنادر یک کشور به وسیله نیروی دریایی دشمن متخصص، موضوع قرارداد نهم لاهه مورخ ۱۹۰۷ می‌باشد.^{۵۳} «بمباران دریایی (حمله ساحلی) نقش جدید نسبی برای زیردریایی‌ها ایجاد کرده است. توسعه و پیشرفت موشک دریایی کروژ مانند موشک T-LAM و موشک زیردریایی دریا به سطح تمام‌هاوک، زیردریایی‌ها را به عنوان سلاحی سهمگین برای حمله کردن به اهداف ساحلی مطرح کرده است»^{۵۴} که این ضرورتی برای پذیرش یا تعدیل حقوق موجود می‌باشد. حملات علیه اهداف روی زمین (بمباران دریایی) به طور واضح با راهنمای سان رمو در ارتباط نیستند. این تا حدی از این واقعیت ناشی شده است که این موضوع پیش از این تحت پوشش مقررات مربوطه پروتکل الحاقی اول ۱۹۷۷ مطرح شده بود. علاوه بر این، ممنوعیت حملات بدون تبعیض و تعهد به انجام همه اقدامات احتیاطی عملی، صرف نظر از اینکه منطقه آن‌ها در حال هدف گذاری باشد، برای نیروهای دریایی الزام‌آور است. از این رو، این قواعد در مورد دقت نظر موشک‌های پرتاب شده از زیردریایی، حتی وقتی که اهداف بالای افق‌اند، نیز مطرح است و متخصصین در بیشتر موارد متعهد خواهند بود که مسائل غیرقابل تفوق را مطرح نکنند.^{۵۵} از این رو، بند ۳ ماده ۴۹، مواد ۴۸ تا ۶۷ پروتکل را در موارد زیر قابل اعمال می‌سازد:

الف: عملیات دریایی که هر چند محل انجام آن‌ها زمین نیست و فقط در مناطق دریایی صورت می‌گیرد، لیکن ممکن است متوجه جمعیت غیرنظامی یا هدف‌های غیرنظامی روی زمین گردد.^{۵۶} ب: بمباران دریایی علیه هدف‌های روی زمین: از سوی دیگر بند ۴ ماده ۴۹ مقرر می‌دارد که مقررات بخش چهارم به دیگر قواعد حقوق بین‌الملل قابل اعمال در مورد حمایت از غیرنظامیان و اهداف غیرنظامی در دریا در مقابل آثار مخاصمات افزوده می‌شود و بر این اساس، روشن است که قواعد بخش چهارم نه فقط در مورد عملیاتی که از دریا علیه زمین صورت می‌گیرد بلکه در مورد درگیری کشتی‌ها با یکدیگر نیز اعمال می‌شود.^{۵۷} این قواعد، همان‌گونه که برای کشتی‌های جنگی سطحی در حمله به اهداف ساحلی به کار برده می‌شوند،

عیناً برای زیردریایی‌ها نیز به کار برده می‌شوند.

«عملیات ممانعتی در دریا حمله علیه نیروهای دریایی دشمن است که مربوط به عملیات پرتاب موشک، مین‌ریزی، ایجاد منطقه ممنوعه و محاصره می‌باشد و اگر ضرورت ایجاد کند با کشتیرانی تجاری بی‌طرف یا کشتیرانی دشمن تداخل می‌یابد. همان‌گونه که در حمله علیه اهداف ساحلی، اصول عمومی حقوق مخاصمات مسلحانه، تفکیک هدف و اقدامات احتیاطی اعمال می‌شود، در مخاصمات مسلحانه در دریا نیز این اصول به کار برده می‌شوند».^{۵۸} در عملیات ممانعتی در دریا، متخاصمین مانع استفاده نیروهای دشمن از دریاها می‌شوند، در نتیجه، زیردریایی‌ها می‌توانند برای دست‌یابی به این منظور مأموریت‌های خاص مانند مین‌گذاری حفاظتی با هدف دفاع از سواحل و حمله به کشتی‌های جنگی دشمن و سرزمین آن را انجام دهند.^{۵۹} این مهم‌ترین مأموریت برای زیردریایی‌هاست.

زیردریایی‌ها به حس‌گرهای پیچیده متنوع و دیگر وسایل الکترونیکی مجهزند که آن‌ها را قادر می‌سازد به طور مثبت اهداف نظامی مشروع را شناسایی کنند. مخصوصاً اژدرهایشان شدیداً مجهز به سلاح‌های تمیز دهنده‌ای هستند که به طور منظم استفاده خواهند شد و تا حدودی منجر به نقض اصل تفکیک یا دیگر قواعد حقوق مخاصمه مسلحانه نخواهند شد. «حقیقت این است که، زیردریایی‌ها، موشک‌های کروز (TASMS و TLAMS) و دیگر موشک‌های که مجهز به سنسور یا در اتصال به منابع داخلی برای کسب اطلاعات می‌باشند و در راستای هدف گیری دقیق به کار گرفته می‌شوند را پرتاب می‌کنند، که خود تضمینی موثر و کافی برای تفکیک هدف می‌باشند».^{۶۰} از این رو، وظیفه اصلی زیردریایی‌ها در طول مخاصمه مسلحانه - خنثی کردن نیروهای زیرسطحی و سطحی دشمن است - کنترل هدف به وسیله اصل عمومی تفکیک می‌باشد.

زیردریایی‌ها به منظور جنگ مین دریایی نیز استفاده می‌شوند. مین‌ها ابزاری مشروع برای جنگ دریایی هستند و آن‌ها برای محدود کردن مناطق دریایی دشمن، اجرای محاصره یا دفاع از اموال یا بندرها و خطوط ساحلی، پیوسته قابل استفاده‌اند. «مین دریایی خود یکی از سلاح‌هایی است که در زیر دریا مستقل از سایر تسلیحات دریایی به کار برده می‌شود. علاوه بر این، مین‌ها می‌توانند برای کانالی کردن کشتیرانی بین‌المللی استفاده شوند. اختفاء آن‌ها منجر به محصور شدن نیروهای دشمن خواهد شد که این امر اقدامات ضروری برای رویارویی با تهدیداتی که به واسطه مین‌های دریایی مطرح می‌شود را در بر می‌گیرد. میادین مین اگر به طور

معقول توسعه یابند، صرف نظر از اینکه آن‌ها اهداف عملیاتی یا استراتژیکی را پیگیری کنند، تنها اگر سلامت دریانوردی بی‌ضرر را فراهم کنند، در توافق با حقوق جنگ دریایی هستند.^{۶۱} اصولاً استفاده از مین‌های دریایی مشروع است اما از آنجایی که ممکن است چنین مین‌هایی به کشورهای بی‌طرف در جنگ نیز لطمه وارد آورد لذا مقررات قراردادی در این زمینه وضع شده است. مهم‌ترین معاهده بین‌المللی که حاکم بر وضعیت مین‌های دریایی است، قرار داد هشتم لاهه مورخ ۱۹۰۷ می‌باشد.

حقوق سنتی، ایجاد «مناطق ممنوعه» یا «مناطق جنگی» بزرگ و وسیع را که کلیه کشتی‌ها و هواپیماهای غیرمجاز را از دسترسی به آن‌ها محروم می‌ساخت، مجاز نمی‌دانست. این حقیقت که متخاصمین در دو جنگ جهانی چنین مناطقی را به عنوان ابزار جنگ اقتصادی به کار گرفتند، تا آنجا که چنین رویه‌ای بر حسب اقدامات تلافی‌جویانه علیه اعمال غیرقانونی دشمن توجیه می‌گردید به خودی خود برای ایجاد تغییر در حقوق موجود کافی نبود. دادگاه نورنبرگ رویه ایجاد مناطق ممنوعه را حداقل تا آنجا که دلالت بر جنگ نامحدود علیه کشتی‌های تجاری بی‌طرف داشت، محکوم کرد. در جریان جنگ ایران و عراق، دولت‌های ثالث به طور عمده، ولی نه همیشه، نسبت به حملات به کشتیرانی بی‌طرف در خارج از مناطق جنگی اعلام شده اعتراض می‌نمودند.^{۶۲} لیکن جنگ زیردریایی می‌تواند علی‌رغم سایر روش‌های جنگ دریایی، در منطقه ممنوعه، عوایدی را در بر داشته باشد. از یک سو، چنین مناطقی می‌توانند شناسایی اهداف را آسان کنند و شرایط بهتری برای حمایت از کشتیرانی بی‌ضرر فراهم کنند اما از سوی دیگر، تأسیس و اجرای منطقه ممنوعه دلالت بیشتری بر ناسازگاری با کشتیرانی بی‌طرف دارد زیرا مسیرهای دریایی مهم را مسدود خواهد کرد. با مطالعه کتابچه‌های نظامی گوناگون، از جمله راهنمای سان‌رمو، و اصول هلسینکی آشکار شد که در اصل منطقه ممنوعه یک روش مشروع در جنگ دریایی است «اگرچه، توافق عامی وجود دارد، که ایجاد یک منطقه ممنوعه، نمی‌تواند متخاصم را از انجام وظایفش که تحت حقوق جنگ دریایی است مبرا کند».^{۶۳} «چنانچه دادگاه نورنبرگ غرق نمودن کشتی‌های بی‌طرف در مناطق جنگی را، نقض صورت جلسه ۱۹۳۶ لندن در مورد جنگ زیردریایی دانست، در این صورت، حملات به کشتی‌های بی‌طرف در خارج از چنین مناطقی را نیز باید غیرقانونی تلقی نمود».^{۶۴} متخاصمین که چنین مناطقی ایجاد کردند بایستی شرایط عبور از میان منطقه را برای هواپیما و کشتی بی‌طرف فراهم کنند، حوزه جغرافیایی منطقه به طور عمده مانع

دست‌یابی سالم و مستقل به بنادر و سواحل دولت بی‌طرف می‌شود، مگر اینکه ضرورت نظامی نادیده گرفته شود. در جنگ فالكلند، رزم‌ناو ژنرال بلگرانو که یک هدف نظامی مشروع بود بیرون از منطقه ممنوعه تام غرق شد. از این نظر، مناطق ممنوعه دریایی و مناطق ممنوعه تام به طور واضح قصد ندارند که عملیات متخاصمین را به منطقه دریایی معین محدود کند.^{۶۵}

«محاصره یکی از قدیمی‌ترین روش‌های جنگ اقتصادی دریایی است و شرایط مشروعیت آن در اعلامیه ۱۸۵۶ پاریس معین شده است»^{۶۶}. محاصره، ابزار مسدود کردن ساحل یا بندر دشمن است به نحوی که کشتی‌ها و هواپیماها از ورود و خروج ممنوع شوند. هدف محاصره مسدود ساختن راه ورود و اقلام و کالاها به ساحل دشمن است، بدون آنکه چنان ساحلی به طور مستقیم فتح شده باشد. به قحطی کشاندن جمعیت غیرنظامی به عنوان یک روش جنگی ممنوع است. (ماده ۴۹، بند ۳ در ارتباط با ماده ۵۴، بند اول پروتکل الحاقی اول) ممانعت از ورود محموله‌های امدادی برای جمعیت غیرنظامی ممنوع شده است (ماده ۷ پروتکل الحاقی اول). گرچه متعاقب پذیرش پروتکل اول الحاقی به کنوانسیون ژنو ۱۹۴۹، تردیدهایی در مورد مشروعیت محاصره‌های دریایی ابراز گردید، اما دکتترین به اتفاق آراء، محاصره دریایی را به عنوان نوعی از عمل خصمانه مطابق با حقوق جنگ نشأت گرفته از اعلامیه ۱۶ آوریل ۱۸۵۶ پاریس و تأکید شده توسط اعلامیه ۲۶ فوریه ۱۹۰۹ لندن، مورد توجه قرار می‌دهد.^{۶۷} شایان ذکر است «سه شرط برای معتبر بودن محاصره وجود دارد: وجود حالت جنگی، مؤثر بودن و ابلاغ. با وجود این، برخی نویسندگان با توجه به ماده ۵ اعلامیه لندن، تبعیض‌آمیز نبودن محاصره را به عنوان یکی از شرایط آن ذکر کرده‌اند»^{۶۸}. راهنمای سان رمو، لزوم اعلامیه‌های رسمی را پذیرفته است که شامل جزئیاتی از ارتباط، مدت، مکان و وسعت محاصره است و اجرای آن را از طریق ترکیبی از روش‌ها و وسایل جنگ دریایی اجازه داده است. محاصره بایستی تأثیر گذار باشد و به طور بی‌طرفانه علیه کشتی‌های همه دولت‌ها به کار برده شود؛ و تنها محدودیت‌های وارده بر استفاده از محاصره این است که اگر هدف فقط به قحطی کشاندن جمعیت غیرنظامی و عدم مجوز به عبور حمایت‌های دارویی و پزشکی باشد، ممنوع خواهد بود.^{۶۹} بعد از جنگ جهانی دوم، رویه‌ای (عملی) برای آزمون وضعیت محاصره وجود نداشت. به نظر می‌رسد که محاصره رسمی یک روش جنگی کامل باشد نسبت به دیگر روش‌های جنگی از قبیل مین‌گذاری یا ایجاد منطقه جنگی ترجیح داده می‌شود. در طول جنگ هند و پاکستان در سال ۱۹۷۱، شایعاتی در مورد محاصره خلیج بنگال به وجود آمد، اما

محاصره رسمی اعلام نشده بود. محاصره حقوق دولت‌های ثالث را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۵-۲. چالش‌های اجرای حقوق بشردوستانه در جنگ زیردریایی

قواعد حاکم بر جنگ دریایی، آن طور که در مورد قواعد قابل اعمال بر جنگ زمینی مشاهده می‌شود تا حدود زیادی مورد توجه قرار نگرفته است. چرا که احتمال کمی وجود دارد که قواعد پیچیده‌تر، واقعاً رعایت شوند. این موضوع در زمینه حقوق جنگ دریایی تعیین دارد؛ موضوعی که درباره آن نه تنها از سال ۱۹۰۷، هیچ معاهده جامعی وجود نداشته، بلکه قواعد عرفی پیچیده مربوط به آن در سطح وسیعی در جریان جنگ جهانی دوم، نقض گردید. حتی دادگاه نورنبرگ، در قضایای مربوط به دریاسالار «کارل دونیتز» و «اریک ریدر»، نظریه‌های متمایز «نجات پس از غرق شدن یک کشتی» و «انتقال پرسنل قبل از غرق کردن در جایی که اسیر کردن ممکن نیست» را با یکدیگر خلط کرد.^{۲۰} صرف‌نظر از کنوانسیون دوم ژنو که به مجروحان، بیماران، کشتی‌شکسته‌ها مرتبط می‌شود، هیچ یک از معاهدات منعقد شده پس از سال ۱۹۴۵ به صورت خاص به موضوع جنگ دریایی نپرداخته‌اند و برخی از مهم‌ترین مقررات پروتکل اول الحاقی، در مورد جنگ دریایی قابل اعمال نیستند، مگر تا آنجا که بر جمعیت غیرنظامی مستقر در خشکی تأثیر داشته باشند یا علیه اهداف زمینی هدف‌گیری گردند. نتیجه آن که بیشتر قواعد جنگ دریایی هنوز قواعد بین‌الملل عرفی هستند. مؤسسه بین‌المللی حقوق بشردوستانه، در قالب طرح سان رمو، به بررسی حقوق جنگ دریایی پرداخته که حاصل آن ارائه گزارشی درباره قواعد قابل اعمال در جنگ‌های دریایی معاصر است. از این گذشته، قواعد بشردوستانه مربوط به جنگ زیردریایی بسیار محدود بوده و آن هم به گونه‌ای است که از یک سو، از قدرت الزام‌آور بالایی برخوردار نیستند، از سوی دیگر، سال‌هاست که زیردریایی‌ها به طور گسترده در مخاصمه‌ای (به جز فالکلند) به کار گرفته نشده‌اند تا این حداقل قواعد در معرض تفسیر و اجرا قرار بگیرند، اما اکثریت قواعد مربوط به جنگ دریایی از قواعد حقوق بین‌الملل عرفی پیروی می‌کنند و زیردریایی‌ها نیز از این قاعده مستثنی نبوده و تابع قواعد عمومی حقوق بشردوستانه، به ویژه، قواعد جنگ دریایی می‌باشند. در این قسمت، به تشریح این قواعد می‌پردازیم. اما قبل از ورود به این بحث اصول کلی جنگ دریایی که کاملاً در مورد زیردریایی‌ها نیز قابل کاربرد است را بیان می‌کنیم:

حق طرف‌های مخاصمه در انتخاب روش‌های جنگی، نامحدود است.

نه جمعیت غیر نظامی و نه افراد غیرنظامی را نمی‌توان هدف حمله قرار داد.

طرف‌های متخاصم باید همواره بین رزمندگان و غیر رزمندگان تفکیک و تمایز قائل شوند.

حملات را صرفاً باید به اهداف نظامی محدود نمود.

در برنامه‌ریزی یا تصمیم‌گیری پیرامون اقدام به جنگ در دریا و یا در هوا، کلیه طرف‌های متخاصمه باید تضمین نمایند کلیه احتیاط‌های ممکن را براساس حقوق بین‌الملل در مخاصمات مسلحانه به منظور احتراز از سلب حیات غیرنظامیان و صدمه به اهداف غیرنظامی، به عمل آورده‌اند.

کشتی‌ها و هواپیماهایی که مثلاً با پایین کشیدن پرچم یا هر شیوه دیگر تسلیم شده‌اند، دیگر نباید مورد حمله قرار گیرند.

بعد از هر مخاصمه، طرف‌های درگیر باید بدون تأخیر کلیه اقدامات و تدابیر ممکن را به منظور پی‌جویی و نجات کشتی‌شکستگان، مجروحان و بیماران و حمایت از درمان مناسب یا عدم معالجه صحیح و همچنین پی‌جویی از مردگان و حمایت از آن‌ها در برابر غارت به عمل آورند.^{۲۱}

طبق ماده ۱ پروتکل لندن ۱۹۳۶ و با توجه به تداوم اعتبار پروتکل لندن (۱۹۳۶) و از آنجا که هیچ قاعده معارض حقوق عرفی توسعه نیافته است، زیردریایی‌ها تابع قواعد مشابه حقوق بین‌الملل در مورد کشتی‌های روی آب هستند. صرف‌نظر از اقدامات علیه کشتی‌های تجاری دشمن، وقتی که زیردریایی در دریا، هوا یا خشکی به اهداف حمله می‌کند، اصول بنیادین حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی و همین‌طور قواعد روش‌های خاص جنگ دریایی باید به طور دقیق رعایت شوند؛ لذا، علیرغم قابلیت‌های محدود، زیردریایی هم تابع قواعد تفکیک اهداف هستند.^{۲۲} از آنجا که اصل تفکیک ماهیت عرفی نیز دارد و از این رو در جنگ زیردریایی نیز معتبر است، در ماده ۴۸ پروتکل تدوین شده است. البته، ماده ۴۸ پروتکل تنها در چهارچوب محدودیت‌های ذکر شده، در جنگ دریایی قابل اعمال است. با این حال، قابلیت اعمال اصل تفکیک بر جنگ دریایی بر اساس حقوق عرفی، عاری از اختلاف است. از این رو، به کارگیری روش‌های جنگ دریایی که علیه یک هدف نظامی مشخص جهت‌گیری نشده یا قابل جهت‌گیری نباشد یا آثار آنها را نتوان به این اهداف محدود کرد، ممنوع است. البته، این اصل حملات منتهی به خسارت تبعی و جنبی را که در پرتو اصل تناسب قابل تحمل است، منع نمی‌نماید.^{۲۳}

با توجه به اصول بنیادین مخاصمات مسلحانه دریایی و اصل کلی بشریت، به عبارت دیگر توجیه وجود مجموعه متفاوت برای نیروهای سطح و زیر آب تنها با اشاره به ملاحظات عملی دشوار است. در هر حال، حملات توسط زیردریایی‌ها همین طور کشتی‌های روی دریا باید به اهداف نظامی محدود باشد. تنها اگر در یک هدف به وضوح ویژگی نظامی بودن آن مشخص شود، می‌تواند مورد حمله قرار بگیرد.^{۷۴} حقوق (تا حدی عرف) یا به طور خاص شرایط جنگی اجازه می‌دهد که تحت شرایط خاصی، کشتی‌های غیرنظامی به ناو جنگی تبدیل شوند و این می‌تواند عاملی در عدم تشخیص، تفکیک بین کشتی‌های تجاری و ناوهای جنگی باشد. در جنگ جهانی دوم، بریتانیا تاکتیک استفاده از کشتی‌های فریبنده (کشتی‌های تجاری مسلح شده) را ایجاد کرد و به کشتی‌های جنگی به عنوان کشتی‌های تجاری مجوز داده بود به این امید که وقتی زیردریایی دشمن برای اعلام خطر به سطح آب می‌آید، با سلاح‌هایی که بر روی آن نصب شده بود به طور ناگهانی ظاهر شده و زیردریایی را غرق کنند، بدیهی است که این وضعیت فرماندهان زیردریایی را ترغیب نمی‌کرد که عملیاتشان را با حقوق مرتبط با اعلام خطر اولیه به کشتی‌های تجاری تطبیق بدهند، اسناد و مدارک خدمه کشتی را تفتیش و بازرسی کنند، و بعد تصمیم بگیرند که آیا می‌توانند آن کشتی را تخریب کنند. «آنچه که واضح است نه حقوق دریاهای، نه حقوق بشردوستانه و یا حقوق جنگ از مصادره کشتی‌های غیرنظامی که وظایف نظامی را در یک شرایط اورژانسی انجام می‌دهند، جلوگیری نمی‌کنند. بدیهی است که این کشتی‌های غیرنظامی تبدیل به اهداف نظامی می‌شوند».^{۷۵} اما در صورت شک و تردید، فرض ویژگی غیرنظامی بودن هدف، حاکم است و حملات باید متوقف گردند. در اینجا، بحث احتیاط در حمله مطرح می‌شود. از آنجا که تعهد به اتخاذ احتیاط‌های مقتضی قبل از آغاز یا دستور به حمله، در ماده ۵۷ پروتکل اول تدوین شده است که متخصصین متعهد به محدود کردن حملات خود به اهداف نظامی و حتی الامکان مصون داشتن افراد و اهداف غیرنظامی هستند و متعهد به اتخاذ احتیاط‌های مقتضی نیز می‌باشند. در غیر این صورت، تعریف اهداف نظامی و اصل تفکیک، بی‌معنا خواهد بود.^{۷۶} در چنین مواردی فرمانده تمایل به پذیرش ریسک نهفته در بازرسی و تفتیش توسط زیردریایی خود را ندارد و تنها می‌تواند کشتی مربوط را با پریسکوپ خود کنترل و آن را رها نماید.

اصول ضرورت نظامی و تناسب، در عملیات حقوق جنگ زیردریایی اصولی بنیادین و اساسی هستند. منطق رایج و مشهورترین دلیل در جهت حقوق جنگ، درخواست برای انسانی

کردن جنگ از طریق متعادل ساختن «ضرورت نظامی» با «علاق و نگرانی‌های بشری» است. اصول بنیادین ورای این مقررات، «تمایز» و «تناسب» پیرامون محور ضرورت و نیاز به حفظ این تعادل دور می‌زند. اصل «تناسب» نیز متخصصین را به خودداری از ایراد خسارت غیر متناسب به منظور برتری نظامی که باید حاصل و عاید گردد، ملزم می‌کند.^{۷۷} اصل ضرورت در فعالیت نظامی باید بر اساس دلایل نظامی توجیه شده باشد؛ فعالیت‌هایی که فاقد ضرورت نظامی باشد، ممنوع است. این بدان معناست که حمله به غیرنظامیان و کسانی که خارج از صحنه نبرد قرار دارند ممنوع است، زیرا با این کار هیچ مزیت نظامی به دست نمی‌آید. همچنین، هر اقدامی که بر حسب ضرورت برای انهدام اموال دشمن به عمل می‌آید، باید با قواعد مربوط به تمایز و تناسب مطابقت داشته باشد.^{۷۸} اصول ضرورت و تناسب از مهم‌ترین اصولی هستند که زیردریایی‌ها ملزم به رعایت آن‌ها در تمام شرایط می‌باشند.

اصل محدودیت. در جنگ‌ها طرف‌های درگیر در به‌کارگیری ابزارها، سلاح‌ها، وسایل و شیوه‌های نبرد، محدودیت دارند. سایر محدودیت‌ها روی وسایل و شیوه‌های جنگ زیردریایی احتمالاً از مجموع حقوق بشردوستانه و پروتکل الحاقی اول به کنوانسیون‌های ژنو گرفته شده است که در راهنمای سان رمو نیز دیده می‌شود. «به ویژه انتخاب وسایل و روش‌های جنگی نیز نامحدود نیستند، یکسری ممنوعیت‌ها برای به‌کارگیری سلاح‌ها و موشک‌ها وجود دارد و وسایل و روش‌های جنگی که موجب آسیب‌های بسیار زیاد و یا درد و رنج بی‌هوده می‌شوند یا آن‌هایی که موجب آسیب‌های شدید، طولانی مدت و گسترده به محیط زیست می‌شوند، ممنوع‌اند».^{۷۹} معنای این اصل آن است که استفاده از سلاح‌هایی که آسیب‌های غیرضروری یا جراحات بیش از حد لزوم وارد نمایند، ممنوع است.^{۸۰} هدف جلوگیری از آسیب غیرضروری برای اولین بار در اعلامیه سن‌پترزبورگ ۱۸۶۸ طراحی شد که استفاده از پرتابه‌های انفجاری دارای وزن کمتر از ۴۰۰ گرم را غیرقانونی اعلام کرد. این قاعده اساسی در ماده ۲۲ منضمات هر دو کنوانسیون ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه نیز تعیین شده و تأکید می‌نماید که «حق متخصصین در توسل به وسایل آسیب‌زننده به دشمن نامحدود نیست». ماده ۲۳ قواعد لاهه نیز استفاده از سلاح‌ها و موادی را که موجب ورود آسیب غیرضروری می‌شوند ممنوع اعلام کرد. قاعده موسوم به محدودیت در قطعنامه شماره ۲۴۴۴ مجمع عمومی سازمان ملل متحد مصوب ۱۹۶۸ در رابطه با پذیرش حقوق بشر در مخاصمات مسلحانه دوباره مورد تأیید قرار گرفت. همچنین، ماده ۳۵ پروتکل الحاقی اول به کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۴۹ در پاراگراف دوم یادآور

می‌شود که «استفاده از سلاح‌ها، پرتابه‌ها، مواد و روش‌های جنگی که باعث ورود جراحت غیرضروری یا رنج زائد شود ممنوع است» و زیردریایی‌ها نیز ملزم به رعایت آن می‌باشند.

۶-۲. زیردریایی‌ها و محدودیت‌های مربوطه

زیردریایی‌ها خواه به اژدر یا سلاح دیگری مسلح باشند ابزارهای مشروع برای حمله به کشتی‌های جنگی هستند، حمله به کشتی بازرگانی بدون اخطار قبلی غیرقانونی است و افسرانی که مرتکب نقض این قواعد شده‌اند، مرتکب یک جنایت جنگی شده‌اند. زیردریایی‌ها وسیله‌ای مشروع برای حمله به کشتی‌های تجاری دشمن هستند، تنها اگر آن‌ها طبق قوانین جنگ دریایی که به وسیله کشتی‌های جنگی سطحی رعایت می‌شدند، عمل نمایند. اما اگر به طور واقع بینانه به زیردریایی‌ها نگرسته شود، زیردریایی‌ها با توجه به ساختار و نحوه رزمشان از یک سری محدودیت‌ها و مسائل برخوردار می‌باشند، «از جمله مسئله اندازه زیردریایی‌ها و قابلیت دسترسی به فضای مذکور در آنهاست»^{۸۱} و مشکل دیگر ناشی از اجرای قواعد جنگ دریایی می‌باشد که در مورد زیردریایی محلی از اعراب نداشت. طبق ماده ۳ پروتکل ۱۹۳۶ لندن، اگر یک کشتی تجاری توقیف شده، می‌بایست ویران شود، این زیردریایی‌ها قادر نبودند تا خدمه، مسافران و اسناد و مدارک کشتی‌ها را به جای امنی برسانند. انتقال مجروحان و کشتی شکسته‌ها غیرممکن بود. علاوه بر این، عملیات نجات با توجه به آسیب پذیری زیردریایی‌ها در سطح آب، مسائل و خیمی را به دنبال داشت.^{۸۲} در حالی که به طور مشابه یک ناوچه موشک‌انداز نیز ممکن است از کنار مصدومین جنگی که به کمک فوری نیاز دارند عبور کند، در حالی که ظرفیت آن هم برای فراهم آوردن کمک محدود است.

سابقاً قبل از اینکه زیردریایی‌ها توسعه یابند، این کشتی‌ها به طور نسبی در ابعاد کوچکی بودند و تنها می‌توانستند به اندازه کافی خدمه و نیازمندی‌هایشان را فراهم کنند. مدت زمانی بعد نمونه‌هایی مانند زیردریایی‌های هسته‌ای در اندازه‌هایی بزرگ‌تر ایجاد شدند و گاهی اوقات می‌توانستند فضای کافی برای یک صد نفر بیش از اعضای خدمه فراهم کنند و فضایی برای خدمه کشتی‌های تجاری تخریب شده در موقعیت‌هایی که امکان دارد، تهیه کنند. حقیقت این است که یک زیردریایی می‌تواند مشابه یک کشتی جنگی سطحی برای تخریب کشتی‌های تجاری به کار گرفته شود، تنها اگر زیردریایی موقعیتی با تسهیلات ایمنی و کافی برای کشتی شکستگان فراهم کند. به علاوه، مسئله دیگر توانایی زیردریایی‌ها برای شناسایی مناسب کشتی‌های تجاری دشمن یا بی‌طرف است که به رعایت قواعد حقوق بین‌الملل در جنگ

دریایی مربوط است و از آنجا یک فرمانده زیردریایی نمی‌تواند با حرکت بر روی آب جهت بازرسی و تفتیش، و تلاش برای اثبات این امر که کشتی تجاری واقعاً یک کشتی جنگی است یا خیر، زیردریایی خود را در معرض خطر قرار دهد. سابقاً این به عنوان معضلی بزرگ برای زیردریایی‌ها، شناخته شده بود چرا که پریسکوپ‌های زیردریایی‌های پیشین دید محدودی در سطح دریا ایجاد می‌کردند و شناسایی کشتی‌های سطحی در هوای بد و شب را با مشکل مواجه می‌کردند که به نظر می‌رسد این عامل در تخریب بدون تفکیک کشتی‌های تجاری در جنگ جهانی اول سهم عمده‌ای داشته است، «پریسکوپ‌های مدرن ویژگی‌های خاصی را دارا می‌باشند که بزرگنمایی قابل توجه دید در شب، عکاسی از طریق پریسکوپ‌ها و مشاهده هوای اطراف زیردریایی، بعلاوه سطح، را شامل می‌شود، بنابراین احتمال اشتباه را، به حداقل کاهش می‌دهد».^{۸۳}

معضل دیگری که در رابطه با زیردریایی‌ها وجود داشت این بود که بعد از حمله به کشتی‌های سطحی نه تنها خود قادر نبودند آن‌ها را نجات دهند بلکه ارتباط با محل کنترل نیز برای نجات بازماندگان تقریباً به دلیل خطرات توقیف و مورد حمله قرار گرفتن زیردریایی غیرممکن بوده و می‌باشد،^{۸۴} اما به نظر می‌رسد با توجه به این که عمده سلاح‌هایی که به وسیله زیردریایی‌ها به کار برده می‌شوند موشک‌ها و اژدهای هوشمند می‌باشند و با نصب فرستنده و گیرنده‌های قوی بر روی این سلاح‌ها بتوان مشکل ارتباط با مرکز کنترل را حل نمود، به گونه‌ای که مرکز با اعزام کشتی‌های بیمارستانی این مشکل را نیز حل نماید. علاوه بر این، با توجه به توسعه و تولید زیردریایی‌های اتمی، این زیردریایی‌ها از توانایی و فضای کافی برای نجات کشتی‌شکستگان برخوردار می‌باشند و از سوی دیگر، به نظر می‌رسد وقت آن رسیده است که کشورها زیردریایی‌های بیمارستانی را ایجاد نمایند تا در شرایط جنگی همراه با ناوگان زیرسطحی باشند و در مواقعی که حمله صورت می‌گیرد بتوان از آن‌ها برای نجات مغروقین و کشتی‌شکستگان استفاده نمود.

۲-۷. تعهد به نجات مجروحین، بیماران و کشتی‌شکستگان

اصل حمایت بشردوستانه از مجروحان، بیماران و کشتی‌شکسته‌ها، در اولین کنفرانس بین‌المللی نیمه رسمی کمیته صلیب سرخ در اکتبر ۱۸۶۳، پیش بینی گردید که مجروحان، بیماران و کشتی‌شکسته‌ها باید مورد احترام واقع شده و در کلیه شرایط حمایت شوند (بند یک ماده ۱۲ و بند یک ماده ۳۵ کنوانسیون اول ژنو، بند یک ماده ۱۲ کنوانسیون دوم ژنو، قسمت

دوم بند یک ماده ۳ کنوانسیون سوم ژنو، بند یک ماده ۱۰ پروتکل الحاقی اول، بند یک ماده ۷ پروتکل الحاقی دوم) هرگونه ایراد صدمه بر حیات یا خشونت نسبت به شخص آن‌ها ممنوع است. با آن‌ها باید به طور انسانی رفتار شده و مورد مراقبت قرار گیرند (بند ۲ ماده ۱۲ کنوانسیون دوم ژنو، بند ۲ ماده ۱۰ پروتکل الحاقی اول، بند ۲ ماده پروتکل الحاقی دوم). «در مورد زیردریایی‌ها برای انجام تعهد به نجات دو بنیان حقوقی جداگانه وجود دارد. از یک سو، ماده ۱۸ کنوانسیون دوم ژنو وجود دارد و از سوی دیگر، یک تکلیف به نجات در محتوای پروتکل ۱۹۳۶ لندن است. این به تأکید نیاز دارد که تعهد به استقرار مسافران، خدمه و مدارک کشتی در یک جای امن بایستی به طور کامل و صرفاً قبل از اینکه کشتی تجاری تصرف شده را به عنوان یک غنیمت تخریب کنند، برآورده شود. نص صریح این بحث کمی متفاوت از بحث نجات است، زیرا استقرار خدمه و مسافران در یک مکان امن که هنوز در یک وضعیت اضطراری نیستند یک تعهد به نجات نیست. این تا حدی یک اقدام احتیاطی است که بایستی انجام بگیرد. حال اگر یک فرمانده زیردریایی در حال تجسس تصمیم گرفت که هدف مربوطه یک غنیمت خیلی مهم است اما نسبت به برآوردن تعهد احساس ناتوانی کند او متعهد است تا از هر اقدام زائدی علیه کشتی تجاری خودداری کند، و به ادامه سفرش اجازه دهد و یا اینکه آن‌را از ادامه مسیر به سوی یک بندر متحد یا خودی منحرف سازد»^{۸۵}. همچنین نیاز به تأکید است که چنین تعهدی برای کشتی که مصرانه از درخواست به موقع برای توقف سرپیچی می‌کند، یا در مقابل بازدید و تفتیش مقاومت فعال می‌کند، وجود ندارد. اگر یک کشتی تجاری هدف مشروع نظامی تلقی شود هیچ تعهدی وجود ندارد که مورد حمله قرار نگیرد. از سوی دیگر پروتکل ۱۹۳۶ مقرر می‌دارد که کشتی‌های تجاری دشمن نباید نابود شوند اگر انتقال آن‌ها به بندر خود دولت توقیف‌کننده یا یکی از دولت‌ها بدون انتقال مسافران خدمه یا اسناد کشتی به محل امن غیرممکن باشد (ماده ۲ پروتکل ۱۹۳۶ لندن). قایق‌های نجات کشتی، محلی امن تلقی نمی‌شوند مگر اینکه از امنیت مسافران و خدمه در شرایط هوایی یا دریایی موجود در مجاورت خشکی یا حضور یک کشتی دیگر که محل حمل مسافران و استفاده آن‌ها قرار گیرد، اطمینان حاصل شود. (ماده ۲ پروتکل ۱۹۳۶ لندن) در صورت امکان، اموال شخصی مسافران و خدمه باید تحت حمایت قرار گیرد.

بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون دوم ژنو مقرر می‌دارد: «بعد از هر درگیری، طرفین مخاصمه با سیستمی، بدون تأخیر همه اقدامات ممکن را برای جستجو و جمع‌آوری کشتی شکستگان،

مجروحین و بیماران، حمایت از آن‌ها در مقابل غارت و بدرفتاری، تأمین مراقبت کافی، جستجو برای مردگان و جلوگیری از غارت اموال آن‌ها، به عمل آورند» و این ماده از ماده ۱۳ کنوانسیون دوم ژنو پیروی می‌کند که این تعهد تنها مربوط به اعضای نیروهای مسلح دشمن نیست. این امر از اصل بشریت نیز مستفاد می‌شود و نسبت به جنگ دریایی قابل اعمال است. بنابراین، تفاوتی ایجاد نمی‌کند خواه یک کشتی جنگی دشمن یا یک کشتی تجاری دشمن (بی‌طرف) غرق شده باشد. گرچه ماده ۱۸ نمی‌تواند طوری تفسیر شود که فرماندهان نیروی دریایی را به جستجو کردن و نجات بازماندگان در هر زمانی متعهد نماید. چنین تعهدی تنها برای جنگ زمینی وجود دارد.^{۸۶} در جنگ دریایی، طرف‌های مخاصمه مسلحانه در دریا، متعهد به پی‌جویی و جمع‌آوری بازماندگان در کلیه شرایط و به ویژه بعد از هر مخاصمه، بلکه پس از هر گونه مخاصمه، نیستند. البته، خودداری از پی‌جویی و جمع‌آوری کشتی شکسته‌ها، بیماران و مجروحان تنها در صورتی قابل توجیه است که این اقدامات در پرتو ضرورت ملاحظات ضرورت نظامی یا اوضاع و احوال حاکم بر زمان، امکان‌پذیر نباشد.^{۸۷} تعهد به انجام عملیات بعد از هر درگیری می‌آید و چنین توافقی بستگی محض، به شرایط حاکم بر زمان خواهد داشت، اما این کاملاً واضح است که، ضروری نیست که یک درگیری به محض اینکه یک کشتی غرق شد، خاتمه یابد. علاوه بر این، متخصصین متعهدند که تنها اقدامات ممکن را انجام دهند. این ارتباط خاصی با زیردریایی‌ها دارد. به طور کلی، زیردریایی‌ها متعهد به نجات مجروحان و کشتی شکسته‌ها هستند. این تعهد ذیل ملاحظات نظامی و شرایط مورد نظر زمانی قرار دارد. پس، یک زیردریایی می‌تواند از عملیات نجات خودداری کند اگر خطر ناشی از این عملیات بسیار بالا باشد. مثال این مورد وقتی است که زیردریایی بعد از آمدن بر روی آب توسط هواپیما مورد حمله قرار بگیرد. عملیات نجات پیش‌بینی نخواهد شد اگر هیچ فضای کافی برای مجروحان و کشتی شکستگان در زیردریایی وجود نداشته باشد، اما فرمانده متعهد است تا وضعیت کسانی را که احتیاج به کمک دارند تا حد امکان بدون در خطر قرار دادن کشتی خود، اطلاع دهد.^{۸۸}

فرجام

توسعه روزافزون تجهیزات دریایی و پیشرفت تکنولوژی در حوزه زیردریایی‌ها، پس از جنگ‌های جهانی خود تأکیدی بر آن می‌باشد که زیردریایی‌ها در مخاصمات آینده هم‌چون

قبل، نقش اساسی را ایفا خواهند کرد. پر واضح است که زیردریایی‌های هسته‌ای حامل انواع موشک‌های دریایی، به ویژه موشک‌های بالستیک و حتی زیردریایی‌های بدون سرنشین اهمیت به‌کارگیری آن‌ها را افزون ساخته است. رعایت قواعد حقوق بشردوستانه در مخاصمات مسلحانه دریایی با توجه به شرایط جوی و محیطی از اهمیت ویژه‌ای نسبت به زمین برخوردار خواهد بود و از حساسیت بیشتری برخوردار است. در قلمرو جنگ دریایی، از آنجایی که تمام دولت‌ها توانایی تسلط بر دریای آزاد را ندارند، لذا بازیگران در صحنه مخاصمات مسلحانه دریایی محدود هستند، زیرا مبنای تمام ملاحظات قانونی در دریا، اصل آزادی دریا و آزادی دریانوردی صلح‌آمیز می‌باشد. مقررات حقوق موضوعه بین‌المللی نیز در این زمینه پاسخ‌گوی توسعه روزافزون زیردریایی‌ها نمی‌باشد. تنها بخشی از ماده ۲۰ کنوانسیون حقوق دریاهای پروتکل ۱۹۳۶ لندن به طور محدود این حوزه را مقید کرده‌اند، لیکن قواعد جنگ دریایی که به طور انحصاری، حاکم بر عملیات زیردریایی‌ها باشند، وجود ندارد. به نظر می‌رسد، نبود قواعد خاص در بیشتر موارد منجر به مسائل قابل ملاحظه‌ای خواهد شد. به طور کلی، حقوق قابل اجرا در مورد کشتی‌های جنگی سطحی، نسبت به زیردریایی‌ها نیز قابل اعمال می‌باشند، اما واقعیت این است که زیردریایی‌ها در موقعیتی نیستند که به طور دقیق واکنش یکسانی همانند کشتی‌های سطحی انجام دهند، که این مرهون نحوه طراحی و شرایط ساختاری آن‌ها می‌باشد و یقیناً توانایی کافی برای منطبق و وفق نمودن خود با قواعد حقوق بین‌الملل را ندارند. این در هر دو زمان صلح و جنگ واقعیت دارد. بخشی از عملیات زیردریایی‌ها که نیاز بیشتری به روشن شدن دارد، استفاده از وسایل زیرآبی بدون سرنشین است. این مسائل مربوط به وضعیت حقوقی آن‌ها در قلمروهای مختلف دریایی و مصونیت آن‌ها در برابر دیگر دولت‌ها می‌باشد و نیز مسئله حقوق دریانوردیشان در زمان صلح و در زمان جنگ، خصوصاً جنبه اخیر که کمی دور از ترسیم و انتظار است.

به نظر می‌رسد یکی از دلایلی که قواعد مربوط به زیردریایی‌ها در طول جنگ جهانی اول و دوم نقض گردیدند این بود که بیشتر بر منع و محدودیت به‌کارگیری زیردریایی‌ها تأکید داشتند و تنها بر کشورهایی که عضو این پروتکل‌ها بودند قابل اعمال بوده و از قدرت الزام‌آور کافی برخوردار نبودند و تا حدودی از رعایت قواعد حقوق بشردوستانه غافل بوده‌اند. اما امروزه با تصویب کنوانسیون‌های چهارگانه ۱۹۴۹ ژنو و پروتکل‌های الحاقی ۱۹۷۷، به ویژه کنوانسیون دوم و پروتکل اول (با توجه به اینکه در برگیرنده قواعد عرفی می‌باشند و با

کنوانسیون‌های لاهه نیز هم‌پوشانی دارند و اکثریت کشورهای جهان نیز ملزم به رعایت آن‌ها می‌باشند) تا حدودی نواقص قواعد گذشته، آن هم به طور محدود به ویژه در حمله به اهداف ساحلی جبران گردیده‌اند. اما این واقعیت را باید همواره در نظر داشت به قواعدی که هدفشان کنترل مخاصمات مسلحانه است، به اندازه کافی عمل نمی‌شود. مشکلات جدید ایجاد می‌شوند و این خود مستلزم روش‌های جدید و بحث‌های جدید در مورد متناسب و کافی بودن قواعد موجود و به‌کارگیری آن‌ها مطابق با واقعیت‌های جدید می‌باشد. هدف حقوق بشردوستانه کاهش درد و رنج انسان و تأمین شأن و کرامت والای انسان در مخاصمات مسلحانه می‌باشد. در حقیقت، به نظر می‌رسد که این هدف در میان درد و رنج جنگ‌های بی‌شمار محو شده است. به طور کلی، نقض حقوق بین‌المللی بشردوستانه به دلیل ناکافی بودن قواعد آن نیست، بلکه به دلیل عدم تمایل به رعایت آن‌ها، عدم وجود تسهیلات و اطمینان برای اجرای آن‌ها در برخی از اوضاع و احوال است. ولی با تمام این تفاسیر، به ویژه با تهیه راهنمای سان رمو، به نظر می‌رسد که قواعد مربوط به جنگ دریایی، به ویژه جنگ زیردریایی، نیازمند به تدوین منسجم‌تری می‌باشد و باید در قالب معاهده‌ای الزام‌آور که در برگیرنده قواعد حقوق بشردوستانه باشد، تدوین شوند. اما تا تصویب معاهده‌ای الزام‌آور، به نظر می‌رسد، بهترین راه حل تصدیق دوباره حداقل قواعد عرفی جنگ دریایی به خصوص جنگ زیردریایی و پروتکل ۱۹۳۶ می‌باشد. امروزه نیز، ایجاد و حفظ صلح و تأمین امنیت جهانی، در چهارچوب اجتماع جهانی دولت‌ها جستجو می‌شود که مبتنی بر همکاری و یکپارچگی میان دولت‌هاست. این مهم، در چهارچوب موازین و سازوکارهایی دنبال می‌شود که از مهم‌ترین و ضروری‌ترین وظایف انسان‌ها در آغاز هزاره جدید تلقی شده است.^{۸۹} از این رو، حقوق بین‌الملل ناظر بر مخاصمات مسلحانه دریایی، به‌کارگیری زیردریایی را به عنوان یک سلاح در جنگ‌ها مورد پذیرش قرار داده و کاربرد آنرا مشروع قلمداد می‌نماید و آن‌ها را ملزم به رعایت قواعد بشردوستانه، حقوق بی‌طرفی و حقوق دریاها می‌نماید و محدودیت‌های مبتنی بر ملاحظات بشردوستانه؛ اصل ضرورت، اصل تناسب و تفکیک بر آن‌ها قابل اعمال می‌باشد.

تحولات ناظر بر حاکمیت دولت‌ها در قلمروهای دریایی مندرج در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و گسترش تفکرات بشردوستانه در جامعه بین‌المللی و توسعه روزافزون تسلیحات دریایی از جمله انواع موشک‌ها و اژدرهای دریایی به ویژه زیردریایی‌های اتمی حامل موشک‌های بالستیک، ضرورت تدوین قواعد حاکم بر حقوق جنگ دریایی و جنگ

زیردریایی را هماهنگ با قواعد نوین حقوق دریاها و حقوق بشردوستانه می‌طلبد. با این وجود، مبهم بودن قواعد حقوق جنگ دریایی، به ویژه جنگ زیردریایی از یک سو و تحولات دریایی و گرایش به کاربرد وسیع تسلیحات مستقر در دریا از دیگر سو، مشارکت روزافزون دولت‌ها و لزوم توجه بیشتر جامعه بین‌المللی به این بخش از حقوق را فرا می‌خواند. ❖

پی‌نوشت‌ها

۱. آنتونیوکسسه، *حقوق بین‌الملل در جهانی نامتحد*، ترجمه مرتضی کلاتریان، چاپ اول، تهران: دفتر خدمات حقوق بین‌المللی، ۱۳۷۰، ص. ۲۹۱.
۲. آنتونیوکسسه، *حقوق بین‌الملل*، ترجمه، حسین شریفی طراز کوهی، چاپ دوم، تهران: میزان، ۱۳۸۸، ص. ۱۲.
۳. هاجر سیاه رستمی، *حقوق بین‌الملل بشردوستانه، پاسخ به سئوالات شما*، تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۱، ص. ۱۳.
۴. مجتبی مروت، *«حقوق کودکان در مخاصمات مسلحانه»*، مجله پژوهش حقوق و سیاست، سال هشتم، ش ۱۸، ص. ۱۴۱.
6. Curtis to F. J. Doebbler, *Introduction to International Humanitarian Law*, published and distributed by CD publishing, Washigton, 2005, p. 39.
7. *Ibid*, p. 42.
۷. دیتر فلک، *حقوق بشردوستانه در مخاصمات مسلحانه*، سید قاسم زمانی، نادر ساعد (با اهتمام و ویرایش)، تهران: شهر دانش، ۱۳۸۷، ص. ۶۰۸.
۸. رضا موسی‌زاده، *بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ شانزدهم، تهران: میزان، پاییز ۱۳۸۹، ص. ۴۷۶.
۹. علی اصغر کاظمی، «مباحث حقوق بین‌الملل: وضعیت ناوهای جنگی در کنوانسیون جدید حقوق دریاها»، مجله سیاست خارجی، دی و اسفند ۱۳۶۵، شماره ۱، ص. ۱۶۵. در تعاریف بالا، چهار عامل مهم وجود دارد: نخست آن که کشتی می‌بایست 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؛ دوم، کشتی می‌بایست تحت فرماندهی یک نفر افسر کادر نیروی دریایی قرار داشته باشد؛ سوم، پرسنل کشتی باید جزء ابواب جمعی نیروی دریایی جنگی باشند و چهارم این که کشتی باید پرچم‌های ملی و شعله کشور متبوع خود را حمل کند.
۱۰. دیتر فلک، *پیشین*، ص. ۵۳۷.
11. J. Ashley Roach, "Legal Aspect of Moder Submarine Warfare", **Max**

Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 6, 2002, p. 378.

12. Wolff Heintschel Von Heinegg, "the International Legal Framework of Submarine Operation", *Yearbook on Human Rights*, Tel Aviv University, 2009, pp. 339-340. This is a modified version of an article with the title "Submarine Operation and International Law", published in Law at War – The Law as it was and the Law as it Should be 141-62 (O. Engdahl & p. Wrange ed., 2008).

۱۳. دیتر فلک، پیشین، ص. ۶۰۵.

۱۴. شارل رسو، *حقوق منحصمات مسلحانه*، ترجمه سید علی هنجنی، چاپ اول، جلد اول، تهران: دفتر خدمات حقوق بین الملل، ۱۳۶۹، ص. ۲۸۶.

15. Rene Provost, *International Human Rights and Humanitarian Law*, Cambridge Studies in International and Comparative law, 2002, p. 174.

۱۶. محمد رضا ضیایی بیگدلی، *حقوق جنگ*، تهران: انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۷۳، ص. ۲۰۶.

۱۷. شارل رسو، پیشین، ص. ۲۸۷.

۱۸. محمد رضا ضیایی بیگدلی، پیشین، ص. ۲۰۶.

19. Natalie Klein, *Maritime Security and the Law the Sea*, Oxford University Press, 2011, p. 288.

۲۰. کریستین تاموشات، *حقوق بشر*، ترجمه حسین شریفی طرازکوهی، چ. اول، تهران: میزان، بهار ۱۳۸۶، ص. ۴۳۷.

۲۱. علیرضا دلخوش، *مقابله با جرایم بین المللی: تعهد دولت ها به همکاری*، چ. اول، تهران: شهر دانش، سال ۱۳۹۰، ص. ۷۱.

۲۲. محمد رضا ضیایی بیگدلی، "نگرشی بر مسئولیت بین المللی ناشی از نقض حقوق بشر و حقوق بشردوستانه"، *پژوهش حقوق و سیاست*، ش. ۱۳، ۱۳۸۳، ص. ۸.

۲۳. ابوالفضل حلیم زههریر، "بررسی نقض حقوق بشر و حقوق بشردوستانه در فاجعه غزه"، *گروه پژوهش بین المللی*، ش. ۳۹، ۱۳۸۸، ص. ۲۳.

۲۴. اردشیر امیر ارجمند، "تروریسم و تحولات حقوق بشردوستانه بین المللی"، *پژوهش حقوق و سیاست*، مجموعه مقالات همایش رسالت رسانه های گروهی در ایران دیدگاه و چالش های بشردوستانه، اسفند ۱۳۸۳، ص. ۲۹.

۲۵. محمد عباسی، "حقوق بشردوستانه"، *فصلنامه امنیت پژوهشی*، شماره ۲۹، سال نهم، ۱۳۸۹، ص. ۱۳.

۲۶. محمد رضا ضیایی بیگدلی، **حقوق جنگ**، صص. ۹۹-۱۰۰.
۲۷. احمد نیکنام، "جنگ دریایی از منظر حقوق بین‌الملل"، **مجله دادرسی**، ش ۶۶، سال یازدهم، بهمن و اسفند ۱۳۸۶، ص. ۵۱.
۲۸. سید قاسم زمانی، "حقوق جنگ دریایی و تحولات جدید"، **مجله سیاست دفاعی**، شماره ۱۷، زمستان ۷۵، ص. ۴۱.
29. Frits, Kalshoven, Sterid J. M. Delissen, And Gerard J. Tanja, **Humanitarian Law Of Armed Conflict Challenges Ahead**, Martinus Nijhoff Pulishers Dordrecht/ Bosston/London, 1991, p. 408.
30. J. Ashley Roach, **Op.cit**, p. 376.
31. Frits Kalshoven, Sterid J. M. Delissen, and Gerard J. Tanja, **Op.cit**. p. 413.
32. Wolff Heintschel Von Heinegg, Volker Epping, **International Humanitarian Law facing New Challenges Symposium in Honour of Knut Ipsen**, Springer – Verlage Berline Heidelberg 2007, p.70.
33. Skagerak
34. Frits Kalshoven, Sterid J. M. Delissen, and Gerard J. Tanja, **Op.cit**. p. 428.
۳۵. دیتر فلک، پیشین، ص. ۵۶۶.
۳۶. همان، ص. ۵۶۵.
37. **Ibid**, p. 353.
38. **Ibid**, p. 419.
۳۹. شارل رسو، **حقوق مخاصمات مسلحانه**، ترجمه سید علی هنجنی، جلد دوم، تهران: دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۴، صص. ۵۶-۵۷.
40. J. A. Roach, And R. W. Smith, **United States Responses to Excessive Maritime Claims**, 2 nd edition, Martinus Nijhof f Publisher, Cambridge (MA) 1996, p. 565.
41. Charles Clore House, **Helsinki principles on the law of maritime Neutrality**, International Law Association, ILA Conference Report 68 (1998) , See note 10, para. 1.4, 500.
42. **Ibid**, see note 10, paras. 33, 504-505.
43. **The San Remo Manual on International Law Aplicable to Armed Conflicts at See**, International of The Red Corss, November/December/1995, Note 9, paras 106, 28.

44. *The Commanders Handbook The Law Of Naval Operations*, Department Of The U.S. Navy, 1995, see note 7, paras 74, 75.
45. J.Ashley Roach, *Op. cit.*, p.382.
46. N. Ronzitti, *The law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Kluwer Academic Publisher 1988, p. 49.
47. *The San Remo Manual*, see note 9, para.67, 21-22.
48. Th. A. van Baarda, And D. E. M. Verwij, *Military Ethics the Dutch Approach a Practical Guide*, Konink Lijke, Brill N V, The Netherlands, 2006, p. 107.
49. Natalie Klein, *Op. cit.*, 2011, p. 290.
50. Th. A. van Baarda, And D. E. M. Verwij, *Op. cit.* p. 180.
51. Natalie Klein, *Op. cit.* p.290.
52. Wolff heintschel Von Heinegg, “*the International Legal Framwork of Submarine Operation*”, *Yearbook On Human Rihgt*, Tel Aviv University, *Op. cit.* p. 342.
۵۳. محمد رضا ضیایی بیگدلی، پیشین، ص. ۲۰۰.
54. J. Ashley Roach, *Op. cit.* p. 383.
55. Wolff Heintschel Von Heinegg, *Op.cit.* p. 345.
۵۶. سید قاسم زمانی، پیشین، ص. ۵۹.
۵۷. همان، ص. ۶۰.
58. *Ibid*, p. 346.
۵۹. دیتر فلک، پیشین، ص. ۶۰۸.
60. *Ibid*, p. 346.
61. *Ibid*, p. 347.
۶۲. آندره گاتری، و ناتالینو رونزیتی، جنگ ایران و عراق (۱۹۸۸-۱۹۸۰) و حقوق جنگ دریایی، ترجمه حمیدرضا ملک محمدی نوری و همکاران، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۷۴، ص. ۸۹.
63. *The San Remo Manual*, supra note 54, para. 105.
۶۴. همان، ص. ۸۳.
66. Wolff Heintschel Von Heinegg, *Op. cit.* p. 348.
۶۶. دیتر فلک، پیشین، ص. ۶۱۷.

۶۷. جمشید ممتاز، حسین شریفی طرازکوهی، "حقوق جنگ دریایی و عملکرد جمهوری اسلامی ایران در طول جنگ عراق و ایران"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۳۲، تیر ۱۳۷۳، ص. ۱۰.
۶۸. سید قاسم زمانی، پیشین، ص. ۶۲.
69. Natalie Klein, *Op. cit.*, p. 293.
۷۰. حسین شریفی طراز کوهی، حقوق بشردوستانه بین‌المللی، تهران: میزان، ۱۳۹۰، ص. ۱۹۴.
۷۱. دیتر فلک، پیشین، ص. ۵۵۲.
۷۲. همان، ص. ۶۰۸.
۷۳. همان، ص. ۵۵۴.
۷۴. همان، ص. ۶۰۸.
75. Th. A. van Baarda, D. E. M. Verwij, *Op. cit.*, pp. 109-110.
۷۶. دیتر فلک، پیشین، ص. ۵۵۶.
۷۷. حسین شریفی طرازکوهی، حقوق جنگ، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین (ع)، ۱۳۷۵، ص. ۲۳.
۷۸. محمد طاهر کنعانی، هاجر سیاه رستمی، کتابیون حسین‌نژاد، حقوق بین‌الملل بشردوستانه ناظر بر حمایت از افراد در درگیری‌های مسلحانه، تهران: کمیته ملی حقوق بشردوستانه ایران، ۱۳۸۵، ص. ۲۰.
79. Natalie Klein, *Op. cit.*, p. 288.
۸۰. محمد طاهر، کنعانی، هاجر، سیاه رستمی، کتابیون حسین‌نژاد، پیشین، ص. ۲۰.
81. N. Ronzitti, *Op. cit.*, p. 362.
۸۲. دیتر فلک، پیشین، ص. ۶۰۵.
83. *Ibid*, p. 363.
۸۴. همان، ص. ۶۰۵.
85. Wolff Heintschel Von Heinegg, *Op. cit.* pp. 453-454.
86. *Ibid*, p. 354.
۸۷. همان، ص. ۵۵۶.
۸۸. همان، ص. ۶۰۹.
۸۹. حسین شریفی طراز کوهی، حقوق بشر؛ ارزش‌ها و واقعیت‌ها، تهران: میزان، بهار ۱۳۹۰، ص. ۱۴.