

جنگ رمضان و مسائل حقوق بین‌الملل دریاها

ساسان صیرفی *

مقدمه

در برهه کنونی، اجرای حقوق دریاها بین ایران و دیگر طرف‌های تخاصم متوقف شده و حقوق جنگ دریایی (یا به عبارت دقیق‌تر، حقوق مخاصمه مسلحانه در دریا) حاکم بر وضعیت است که از بسیاری جهات در تقابل با حقوق دریاها است. در واقع، حقوق جنگ دریایی با تعلیق برخی اصول و قواعد حاکم بر حقوق دریاها، چارچوبی متفاوت و مبتنی بر ملاحظات مخاصمه مسلحانه را جایگزین آن می‌کند. در جریان جنگ چهل روزه یا همان جنگ رمضان، ایران اقدام سرنوشت‌سازی را رقم زد؛ و آن بستن تنگه هرمز بود که مسائلی را در پی داشت و تفاسیر متعددی نسبت به آن ارائه شده است. ازجمله مسائل اینکه نیمی از تنگه هرمز در دریای سرزمینی عمان قرار دارد و ایران انسداد را عملاً در دریای سرزمینی عمان انجام داده است؛ نیز اینکه با ایجاد منطقه خطر از سوی ایران که ترافیک مسیرهای ورود و خروج در تنگه را دربرمی‌گیرد و تردد در تنگه را مختل کرده است از نظر حقوق دریاها محل بحث است. علی‌رغم همه این مسائل، تمرکز ما در اینجا بر محاصره دریایی است زیرا آنچه سبب توقف تجاوز شد، بسته شدن تنگه هرمز بود که بر روی اقتصاد جهانی و بازارهای انرژی تأثیر گذاشته بود. در غیر این صورت، بسیار بعید و دور از ذهن بود که ایالات متحده و رژیم اسرائیل، تن به آتش بس بدهند. از وقایع بعد از آتش بس، برگزاری یک دور مذاکره در اسلام‌آباد بین ج.ا.ایران و ایالات متحده بود، که مسدود بودن تنگه هرمز و تسلط نظامی ایران بر آن، موضع برتری را به هیئت ایرانی مذاکره‌کننده بخشید. در واقع، با مسدود شدن تنگه هرمز، دسترسی کشورهای حوزه خلیج فارس به آب‌های آزاد قطع شد، در حالی که ایران صادرات خود را از مسیر تنگه هرمز انجام می‌داد. در نتیجه، ایالات متحده به دنبال اهرم فشاری متقابل بود. در این نقطه بود که به فکر محاصره دریایی ایران افتاد. با توجه به این وضعیت، برخی از محاصره دریایی ایالات متحده علیه ایران به عنوان «محاصره متقابل»^۱ تعبیر کرده‌اند. به عبارت ساده‌تر، ایالات متحده در صدد انتقال این پیام به ایران بود؛ حال که شما اجازه تجارت دریایی به متحدین ما از طریق تنگه هرمز را نمی‌دهید، ما هم مانع تجارت دریایی ایران خواهیم شد.



۱. مفهوم و انواع محاصره دریایی

محاصره دریایی، ابزار اصلی جنگ اقتصادی در دریا است. اقتصادهای مدرن به دریا وابسته هستند، به‌طوری که ۹۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا انجام می‌شود. بنابراین اگر کشوری از تجارت دریایی محروم شود - که هدف اصلی محاصره دریایی نیز همین موضوع است - اقتصاد آن کشور با تبعات ویرانگری مواجه خواهد شد. معروف است که آلمان در جنگ جهانی اول، فقط به علت محاصره دریایی از سوی متفقین، به‌خصوص انگلستان بود که شکست خورد. در زمان جنگ ایران و عراق نیز ایران به مدت هشت سال، بندرهای عراق را محاصره کرد. در وضعیت فعلی نیز هدف ایالات متحده این است که ایران را به‌ویژه از صادرات نفت و درآمدهای حاصل آن محروم کند تا تجارت خارجی آن به‌طور کلی مختل شود.

«محاصره دریایی»^۲ از شیوه‌های کلاسیک جنگ دریایی است که هدف از آن ممانعت از تردد کشتی‌های تجاری به بنادر دشمن از طریق عملیات نظامی است. در واقع، زمانی که یکی از طرف‌های متخاصم، طرف دیگر را محاصره کند، اعلام می‌کند که هیچ کشتی حق ورود به و خروج از بنادر کشور مورد محاصره را ندارد. محاصره دریایی را بر اساس زمان وقوع آن به دو دسته تقسیم می‌کنند؛ محاصره زمان صلح و محاصره زمان جنگ. هدف از محاصره در زمان صلح، اعمال فشار اقتصادی است. در قرن نوزدهم، اروپاییان از این روش علیه کشورهای ضعیف استفاده می‌کردند. از نمونه‌های آن، محاصره دریایی ونزوئلا در ۱۹۰۲ است که در نتیجه بدهی آن به چند کشور اروپایی، تحت محاصره دریایی قرار گرفته بود.

بند «c» ماده ۳ ضمیمه قطعنامه ۳۳۱۴ تعریف تجاوز، از محاصره دریایی به‌عنوان یکی از مصادیق تجاوز یاد می‌کند. محاصره یادشده در این قطعنامه در چارچوب «حقوق بر جنگ»^۳ مطرح می‌شود؛ بدین معنی که عمل محاصره دریایی اگر مسبوق به مخاصمه مسلحانه نباشد، خود به مثابه تجاوز و حمله مسلحانه است که حق دفاع مشروع را در پی خواهد داشت. از این جهت است که آنچه به‌عنوان محاصره زمان صلح یاد می‌شود در حقوق بین‌الملل امروز ممنوع است؛ در حالی که محاصره دریایی در جریان مخاصمه مسلحانه، توسط یکی از طرف‌های متخاصم علیه طرف دیگری اعمال می‌شود. بنابراین، محاصره دریایی در زمان جنگ، یک شیوه مجاز جنگی تلقی می‌شود و این امر، یک قاعده مسلم حقوق جنگ دریایی و به‌طور کلی حقوق بین‌الملل مخاصمات مسلحانه است.

به‌رغم تدوین معاهده‌ای بخش‌هایی از حقوق جنگ دریایی در اسنادی چون اعلامیه ۱۹۰۹ لندن، کنوانسیون‌های ۱۹۰۷ لاهه و کنوانسیون دوم از کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو، حقوق جنگ دریایی که شاخه‌ای از حقوق بین‌الملل مخاصمات مسلحانه است، تا حد زیادی ماهیت عرفی دارد.

2. Naval blockade.

3. Jus ad bellum

نیز از این رو است که منابع مدون غیررسمی نقش بسیار اساسی در حقوق بین‌الملل دریایی ایفا می‌کنند. راهنمای سان‌رمو،^۴ مجموعه‌ای است که از مرجعیت و اعتبار زیادی در حوزه جنگ دریایی برخوردار است. پس از جنگ تحمیلی عراق علیه ایران بود که مؤسسه مطالعات حقوق بشردوستانه مستقر در شهر سان‌رمو ایتالیا، با حضور برجسته‌ترین متخصصین حقوق جنگ دریایی و حقوق دریاها اقدام به تدوین آن کرد. بخش مفصلی از آن به «شیوه‌ها و ابزارهای جنگ در دریا» پرداخته که محاصره دریایی نیز ذیل آن مطرح شده است.

۲. شرایط لازم برای اعتبار حقوقی محاصره دریایی

در حقوق جنگ دریایی برای اینکه محاصره دریایی از لحاظ حقوقی معتبر تلقی شود، مستلزم رعایت برخی شرایط است. چنانچه محاصره دریایی مطابق با شرایط حقوقی باشد، همه کشتی‌های تجاری از جمله کشتی‌هایی که پرچم دولت بی‌طرفی را برافراشته‌اند، ناگزیر از رعایت محاصره خواهند بود. در صورتی که این کشتی‌ها اقدام به نقض کنند، حقوق جنگ دریایی این اختیار را به دولت محاصره‌کننده می‌دهد که کشتی‌های ناقض را توقیف کرده و حتی در شرایطی آن‌ها را هدف حمله خود قرار دهد. شرایط اعتبار حقوقی محاصره دریایی از منظر حقوق جنگ دریایی، ریشه در اعلامیه ۱۹۰۹ لندن دارد که راهنمای سان‌رمو آن‌ها را مدون کرده است.

الف. لزوم اعلان صریح محاصره

اولین شرط، اعلام صریح محاصره دریایی است؛ انسداد تنگه هرمز از سوی ایران در نوع خود، محاصره دولت‌های حاشیه خلیج فارس محسوب می‌شود؛ با این حال، از آنجا که ایران قصد خود بر محاصره آن‌ها را صریحاً اعلام نکرده است، نمی‌توان انسداد تنگه را محاصره محسوب کرد. مقامات ایران نیز مکرراً اعلام کرده‌اند که هدف آن‌ها انسداد تنگه نبوده بلکه در صدد لحاظ شرایطی برای مدیریت هوشمند تردد کشتی‌ها در تنگه، از جمله منع کشتی‌های متعلق به طرف‌های متخاصم یعنی ایالات متحده و رژیم اسرائیل و کسب مجوز کشتی‌ها از نیروی دریایی سپاه بوده‌اند. گفته می‌شود بیش از ۱۵۰۰ کشتی از زمان آغاز تجاوز، در خلیج فارس گیر افتاده‌اند که حداکثر ۵ درصد از آن‌ها تحت پرچم ایالات متحده تردد می‌کرده‌اند.^۵

در جنگ تحمیلی هشت ساله، ایران از طریق اعلامیه دریایی^۶ که به درخواست فرمانده وقت

4. San Remo Manual [on the Law of Naval Warfare]

۵. لازم به ذکر اینکه طرح تفکیک ترافیکی که در ۱۹۷۹ برای تنگه هرمز به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید، مسیرهای ورودی و خروجی تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز را در دریای سرزمینی عمان قرار داده است.

6. NOTMAR.

نیروی دریایی ارتش ج.ا.ایران از طرف سازمان بنادر صادر شد، رسماً اعلام کرد که عراق تحت محاصره دریایی است. ستاد فرماندهی مرکزی ایالات متحده (سنتکام) نیز طی بیانیه مورخ ۱۲ آوریل ۲۰۲۶ محاصره دریایی ایران را رسماً اعلام کرد. در این بیانیه آمده است: «نیروهای فرماندهی مرکزی ایالات متحده از ساعت ۱۰ صبح به وقت شرق آمریکا از روز ۱۳ آوریل، مطابق با اعلامیه رئیس‌جمهور، با اجرای محاصره دریایی، از تمام تردهای دریایی از مبدأ یا به مقصد بنادر ایران ممانعت خواهند کرد. این محاصره، بی‌طرفانه علیه کشتی‌های متعلق به همه کشورها که وارد بنادر و مناطق ساحلی ایران می‌شوند یا از آن‌ها خارج می‌شوند از جمله تمام بنادر ایران در خلیج فارس و دریای عمان، اعمال خواهد شد. نیروهای فرماندهی مرکزی، آزادی کشتی‌رانی کشتی‌هایی را که از طریق تنگه هرمز به مقصد یا از مبدأ بنادر غیرایرانی در حال عبور هستند، مختل نخواهند کرد». همان‌طور که ملاحظه می‌شود، منطقه محاصره نیز از نکات مهم در اعلامیه‌های مربوط به محاصره دریایی است. سواحل و بنادر کشورهای بی‌طرف نباید مورد محاصره قرار بگیرند. در بیانیه سنتکام نیز کشتی‌هایی که از مبدأ یا مقصد کشورهای دیگر حرکت می‌کنند از محاصره مستثنا هستند.

ب. لزوم اعمال مؤثر محاصره

اعمال مؤثر محاصره، شرط اساسی دیگری است که برای اعتبار محاصره دریایی در زمان جنگ در نظر گرفته شده است. زمانی که کشور محاصره‌کننده، نیروی لازم برای محاصره نداشته باشد و نیروی نظامی و دریایی مؤثری را مستقر نکند، محاصره دریایی اعتبار حقوقی نخواهد داشت. این شرط برای نفی «محاصره کاغذی»^۷ در نظر گرفته شده است؛ بدین معنی که یک کشور یا طرف متخاصم نمی‌تواند به صرف اعلام محاصره و بدون اینکه قدرت نظامی اعمال آن را داشته باشد، کشور دیگری را محاصره کند. در *راهنمای سان‌رمو* از آن به‌عنوان امر موضوعی یاد شده است. در هر حال، ایالات متحده نیروی لازم را برای اعمال این محاصره به‌صورت مؤثر در اختیار دارد. در این خصوص سنتکام اعلام کرد که ۱۲ ناو جنگی با پشتیبانی صدها هواگرد در اعمال محاصره دریایی ایران شرکت دارند.

در ارتباط با اجرای عملی محاصره دریایی، مفاهیم محاصره نزدیک و دور نیز شایان توجه است. در قرن ۱۸ و ۱۹ محاصره‌ها عموماً از نوع نزدیک بودند؛ به این ترتیب که یک خط فرضی را در دریا به‌عنوان خط محاصره در نظر می‌گرفتند و اعلام می‌کردند که کشتی‌ها نباید از آن عبور کنند. این خط را بیرون دریای سرزمینی کشور مورد محاصره در نظر می‌گرفتند.

در دوران معاصر، محاصره همیشه از نوع دور بوده است؛ در واقع، نیروهای محاصره‌کننده، به‌ویژه ناوهای جنگی، دورتر از سواحل طرف مورد محاصره مستقر می‌شوند. به نظر می‌رسد که

7. Paper blockade

محاصره دریایی آمریکا علیه ایران نیز از نوع محاصره دور است. ظاهراً آمریکا نوعی خط محاصره را به صورت خط فرضی بین خلیج گواتر (مرز زمینی ایران و پاکستان) و دماغه رأس‌الحد در ساحل عمان در نظر گرفته که در واقع دو سوی دهانه دریای عمان را به هم وصل می‌کند و نیروهای آمریکایی در محدوده این خط مستقر شده و محاصره را اعمال می‌کنند.

ج. لزوم عدم تبعیض در اعمال محاصره

شرط دیگر مربوط به لزوم برابرنگری در اعمال محاصره است. طرفی که اقدام به محاصره می‌کند، باید این محاصره را در مقابل تمام کشتی‌ها اعمال نماید؛ چه کشتی‌هایی که تحت پرچم دشمن یعنی کشور مورد محاصره هستند و چه کشتی‌هایی که تحت پرچم کشورهای بی‌طرف هستند. این نکته از آن رو دارای اهمیت است که بخش اعظم کشتی‌های تجاری تحت پرچم مصلحتی هستند و عملاً از نظر حقوق جنگ دریایی، کشتی بی‌طرف محسوب می‌شوند، هرچند مالک رسمی یا واقعی آن‌ها یکی از طرف‌های متخاصم باشد. کشتی‌های تحت پرچم قدرت محاصره‌کننده نیز از این قاعده مستثنا نیستند؛ برای نمونه، کشتی باری که تحت پرچم آمریکاست و به سمت بنادر ایران در حرکت باشد نیز باید شامل محاصره شود.

۳. اعمال محاصره دریایی در زمان آتش‌بس

همان طور که بیان شد، محاصره دریایی یک شیوه جنگ دریایی مجاز است. ایالات متحده مدعی است که میان آن و ایران صلح برقرار نشده و مخاصمه مسلحانه کماکان در جریان است؛ لذا حق توسل به این شیوه مجاز جنگی را برای خود متصور است. در مقابل، ایران استمرار محاصره را نقض آتش‌بس توسط ایالات متحده می‌داند. البته ابهام بسیاری در این بحث وجود دارد. از نظر رویه دولت‌ها، در جنگ جهانی اول نیز چنین واقعه‌ای رخ داده است. حتی بعد از ترک مخاصمه، متفقین محاصره آلمان را ادامه دادند تا اینکه آلمان مجبور به امضای معاهده ورسای شد. بعد از امضای قطعنامه ۵۹۸ هم ایران مدتی به محاصره دریایی عراق ادامه داد هرچند که طولی نکشید جنگ خلیج فارس آغاز شد و آنجا بود که ایالات متحده و متحدین‌اش عراق را محاصره کردند.^۸

ماهیت و شکل آتش‌بس بین ایران و ایالات متحده باعث ابهام در خصوص لزوم توقف یا امکان استمرار محاصره دریایی شده است زیرا برای این آتش‌بس سندی تنظیم نشد؛ نه قطعنامه‌ای از سوی سازمان ملل متحد صادر شد و نه سندی تحت عنوان ترک مخاصمه یا هر عنوان دیگر بین طرف‌های متخاصم تنظیم شد. این آتش‌بس نتیجه «توافق تویتری» بود؛ نخست‌وزیر پاکستان

۸. یادآوری این نکته نیز لازم است که محاصره دریایی در مفهوم حقوق جنگ دریایی با اجرای تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد در دریا تفاوت دارد.

ضمن توییتی اعلام کرد که طرفین با آتش‌بس موافقت کرده‌اند و متعاقب آن رئیس‌جمهور ایالات متحده و وزیر خارجه ایران هم هر کدام ضمن توییتی آن را تأیید کردند، در حالی که در سند ترک مخاصمه بین آلمان و متفقین تصریح شده است که محاصره دریایی ادامه خواهد یافت. در هر حال آنچه می‌توان گفت و موضع ایران نیز آن است اینکه محاصره دریایی نوعی عملیات نظامی است و ایالات متحده با اجرای آن در حال انجام نوعی عملیات نظامی علیه ایران است و از این رو می‌توان آن را نقض آتش‌بس محسوب کرد.

۴. نحوه اعمال محاصره دریایی

در خصوص نحوه اعمال محاصره دریایی نیز بحث‌های فراوانی وجود دارد. علی‌رغم اصل آزادی دریانوردی در حقوق دریاها، در زمان جنگ، حقوق دریاها بین طرف‌های متخاصم متوقف می‌شود. طرف‌های متخاصم می‌توانند آزادی کشتی‌های تجاری ولو کشتی‌های بی‌طرف را محدود کنند. در حقوق جنگ دریایی بیان شده است که نیروی محاصره‌کننده می‌تواند جلوی تردد کشتی‌های تجاری به بنادر و سواحل مورد محاصره را بگیرد و حتی می‌تواند کشتی‌ای را که مظنون به نقض محاصره است یا در برابر بازرسی مقاومت می‌کند توقیف کرده و با توسل به زور، کشتی ناقض محاصره را به‌عنوان غنیمت دریایی^۹ مصادره کند.

در این دوره نیز ملاحظه شد که ایالات متحده کشتی‌های تحت پرچم ایران را با این عنوان که این کشتی‌ها قصد نقض محاصره را داشتند، مورد حمله قرار داد، مانند کشتی کانتینر «توسکا» که ناوشکن «سپروانس» با توپ به موتورخانه آن حمله کرد یا تانکرهای نفتی «ام/تی سودا» و «ام/تی سی استار» که از خط محاصره عبور کرده بودند یا هنگام نزدیک شدن به آن با هواپیماهای اف ۱۸ مورد حمله قرار گرفته و به اصطلاح «disabled» شدند.

در ۲۲ و ۲۳ آوریل، دو تانکر نفتی ایران به نام‌های «ام تی تیفانی» و «مجستیک ایکس» در اقیانوس هند توقیف شدند. روایت‌های مختلفی نسبت به این توقیف منتشر شد؛ از سویی رسانه‌ها اعلام کردند که در راستای اعمال محاصره دریایی علیه ایران توقیف شده‌اند؛ از سوی دیگر وزارت دفاع ایالات متحده علت توقیف را بی‌پرچمی یا تردد با استفاده از پرچم جعلی اعلام کرده است. این مسئله از موارد مشمول ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها است و ربطی به بحث محاصره ندارد. در واقع این کشتی‌ها تحت پرچم بوتسوانا و گویان بودند. اما ایالات متحده اعلام کرد بود که در نتیجه استعلام از این کشورها، آن‌ها ثبت کشتی‌های مذکور را منکر شده یا اعلام کردند که ثبت آن‌ها را باطل کرده‌اند. البته این مسئله جدیدی نیست زیرا رویه ایالات متحده این گونه است که با اعمال فشار به کشور صاحب پرچم کشتی، آن را وادار به ابطال یا انکار تابعیت می‌کند و از این شیوه برای

9. prize.

توقیف کشتی‌های متعلق به کشورهای مورد تحریم یا حامل نفت تحریمی استفاده می‌کند. البته اعمال صلاحیت فراسرزمینی دستگاه قضایی ایالات متحده نسبت به این تانکرها به منظور توقیف و مصادره خود کشتی و محموله آن محتمل است. همان‌طور که رویه سال‌های اخیر ایالات متحده نشان داده، این دولت از طریق دستگاه قضایی خود، نوعی جبهه سوم علیه کشورهای مورد تحریم پدید آورده است. در موارد مختلف، وزارت دادگستری آمریکا با ادعاهایی همچون تعلق تانکر نفتی یا محموله نفتی آن به سپاه پاسداران که در آمریکا گروه تروریستی اعلام شده، در دادگاه‌های فدرال به صورت «دعاوی علیه شیء»^{۱۰} سبب توقیف تانکر می‌شود. سپس دادگاه دستور توقیف صادر می‌کند و با استفاده از نهاد معاضدت قضایی یا حتی با همکاری مالک کشتی، کشتی یا محموله به آمریکا منتقل می‌شود. سپس با حکم دادگاه، کشتی یا محموله از طریق مزایده فروخته و پول آن به صندوق دولت آمریکا واریز می‌شود. نمونه‌های متعددی در این زمینه وجود دارد از جمله می‌توان به پرونده «بلا و دیگران» (Bella et al.) اشاره کرد. توقیف «ام تی تیفانی» و «مجستیک ایکس» نیز از نوع به نظر می‌رسد.

۵. قاچاق جنگی

«قاچاق جنگی»^{۱۱} نیز از بحث‌های جالب حقوق جنگ دریایی است. منظور از این تأسیس، جلوگیری از حمل کالای جنگی به بنادر دشمن است. طرف‌های متخاصم حق دارند در دریای آزاد، هر کشتی را که به آن مشکوک می‌شوند بازرسی و چنانچه کالای قاچاق جنگی را حمل کند، آن را توقیف کنند. عموماً رویه این است که فهرست‌هایی از کالاهای قاچاق جنگی منتشر می‌کنند (اصولاً کالای قاچاق جنگی را به دو نوع تقسیم می‌کنند: مطلق، مثل انواع سلاح و مهمات و مشروط، مثل انواع کالاهای به اصطلاح دوکاربردی). سنتکام هم فهرست مفصلی در این خصوص منتشر و اعلام کرد که کشتی‌ها را در خلیج فارس و دریای عمان و سایر مناطق بازرسی می‌کند و اگر حامل کالای قاچاق جنگی برای ایران باشند آن‌ها را توقیف خواهد کرد.

در ادامه به برخی پرسش‌های مطرح شده در خصوص محاصره دریایی ایالات متحده نسبت به کشورمان می‌پردازیم.

۱. آیا نامه رئیس جمهور آمریکا به کنگره در مورد پایان عملیات نظامی (خشم حماسی)^{۱۲} برای فرار از محدودیت ۶۰ روزه، موضع حقوقی آمریکا در مورد عدم پایان مخاصمه و مشروعیت مخاصمه دریایی را زیر سؤال نمی‌برد؟

بله، به‌طور قطع می‌تواند به‌عنوان قرینه‌ای باشد برای اینکه آمریکایی‌ها وضعیت مخاصمه را

10. In rem

11. Contraband

12. Epic fury

پایان‌یافته تلقی می‌کنند ولی در دوران معاصر، مسئله پایان جنگ در هاله‌ای از ابهام هست زیرا مخاصمه تبدیل به امر موضوعی شده است.

۲. آیا در حقوق بین‌الملل در اعمال محاصره دریایی محدودیت‌هایی وجود دارد؟ به‌ویژه در خصوص اقلام بشردوستانه مانند دارو، تجهیزات درمانی و سایر ملزومات پزشکی استثنایی وجود دارد و اینکه در این صورت می‌توان در مراجع بین‌المللی علیه آمریکا طرح شکایت کرد؟

واقعیت اینکه در گذشته هدف از محاصره دریایی، به‌گرسنگی کشاندن طرف متخاصم بود اما در دوران معاصر که حقوق بشردوستانه تحولاتی ایجاد کرده است، تحمیل گرسنگی به مردم غیرنظامی جنایت جنگی است؛ لذا در زمان نگارش راهنمای سازمان‌رمو بدین موضوع توجه و تأکید شد که محاصره دریایی نباید به منظور تحمیل گرسنگی به غیرنظامیان باشد. در برخی منابع گزارش شده است که اقلام بشردوستانه از محاصره دریایی مستثنا شده‌اند ولی مستندی در این خصوص دیده نشده است. البته باید این را هم مدنظر داشت که تحریم‌های آمریکا هم چنین استثنایی داشتند ولی در عمل رعایت نمی‌شد.

۳. آیا بهتر نبود به جای منع عبور و مرور در تنگه هرمز، ایران نیز به محاصره دریایی اقدام می‌کرد، به‌ویژه درباره کشورهای حاشیه خلیج فارس که بی‌طرفی را نقض کردند؟

کشورهای حاشیه خلیج فارس، تکالیف بی‌طرفی را نقض کردند؛ بنابراین از مصونیت کشورهای بی‌طرف برخوردار نیستند. اما چرا ایران از محاصره دریایی استفاده نکرده است؟ به نظر می‌رسد که ایران چه از لحاظ نظامی، سیاسی و چه از لحاظ حقوق بین‌الملل در خصوص تنگه هرمز هوشمندانه عمل کرد. مقامات ایرانی از ابتدا تأکید داشتند که تنگه هرمز بسته نشده است؛ بنابراین منطقی نبود که حرف از محاصره دریایی بزنند. ایران مدعی بود که تنها مسیرهای ورود و خروج جایگزین را تعیین کرده‌اند که تردد کشتی‌ها را به درون دریای سرزمینی ایران منتقل می‌کرد. این اقدام به ایران امکان اعمال نظارت بر ترافیک دریایی در تنگه را می‌داد. همچنین محدوده خطر در دریای سرزمینی عمان تعیین و اعلام شد که در این محدوده احتمال وجود مین هست. باید توجه داشت ایران به جهات مختلف، منافع درازمدت خود را در بسته‌شدن تنگه هرمز نمی‌بیند. اتفاقاً آزادی در تنگه هرمز بود که دنیا را به این تنگه وابسته کرد. محاصره دریایی نیز انعکاس جهانی منفی دارد. آنچه ایران در پی آن است، ایجاد رژیم جدید یا به تعبیر مقامات ایرانی، ترتیبات جدیدی است که منافع ایران را تأمین کرده و احیاناً درآمدزایی از طریق اخذ هزینه خدمات را برای ایران فراهم کند.