

对人道车队的武装 护送：国际人道法 下未探索的框架

安娜贝尔·巴西勒*著/耿斯文**译

摘要

对提供人道援助的人道车队使用武装护送增加了其被作为攻击目标的可能性。然而，迄今为止，尚未从国际人道法的角度对武装护送的使用进行审查。本文试图确定诉诸武装护送是否符合国际人道法中的被动预防原则，在护卫队受到攻击时如何适用比例原则，以及车队被护送时是否会转化为军事目标。最后，本文探讨了这一框架的边界，以界定其涵盖的情况。

关键词：国际人道法；人道援助；人道准入；武装护送；救援车队。

* 安娜贝尔·巴西勒（Annabel Bassil）是位于黎巴嫩的蒂亚克尼亚国际人道法中心的初级法律顾问。本文所表达的观点仅属作者本人，并不必然反映她所属组织的观点。

** 吉林大学法学院 2022 级博士研究生。

引言

国际人道法（IHL）中人道援助与人道准入的法律框架是明确的。提及救济行动，《第一附加议定书》（AP I）隐晦地将人道援助定义为食物、医疗用品、衣服、被褥、住所和居民生存所需的其他用品以及宗教礼拜所必需的物体。¹在被占领领土内，若上述物资供给不足，占领国必须提供这些物资。²此外，占领国必须同意这些物资自由通过。³在所有其他情况下，运送救济装运物资必须得到国际性武装冲突（IAC）中的国家的同意⁴和非国际性武装冲突（NIAC）中有关缔约方的同意，⁵国家及有关缔约各方不能任意拒绝同意。⁶从实际情况来看，在非国际性武装冲突中，可能还需要得到控制开展救济行动的领土或在该领土活动的武装团体的同意。⁷此外，冲突各方必须准许和便利救济装运物资迅速并无阻碍地通过。⁸

然而，在实践中，由于当前对于人道安全的担忧，提供人道援助越来越困难。⁹面对机会主义犯罪的不安全环境或冲突方的攻击，人道组织寻求军队、联合国（UN）维和特派团、¹⁰私营军事和安保公司（PMSCs）和非国家武装团体的武装护送。¹¹

然而，国际人道法在很大程度上没有提及专就救援车队的武装护送。仅评注提及了“（当救济组织）不能从保护性标志受益时，”授权在“各方对控制权有争议的地区”使用武装护送。¹²日内瓦四公约仅在医疗队和医疗所的语境下明确提到了武装护送的实践。¹³在这种情况下，评注将护送

¹ 《一九四九年八月十二日日内瓦四公约关于保护国际性武装冲突受难者的附加议定书》，1125 UNTS 3，1977年6月8日（1978年12月7日生效）（《第一附加议定书》），适用于被占领领土的第69条第1款和适用于非占领区的第70条第1款，该款提及了第69条第1款以列举本款所涵盖的对象。See also Marco Sassòli, *International Humanitarian Law: Rules, Controversies and Solutions to Problems Arising in Warfare*, 1st ed., Edward Elgar, Cheltenham, 2019, p. 575.

² 《一九四九年八月十二日关于战时保护平民之日内瓦公约》，75 UNTS 287（1950年10月21日生效）（《日内瓦第四公约》），第55条和第60条；《第一附加议定书》第69条。

³ 《日内瓦第四公约》第59条和第61条；《第一附加议定书》第69条。

⁴ 《日内瓦第四公约》第23条；《第一附加议定书》第70条。

⁵ 《一九四九年八月十二日日内瓦四公约关于保护非国际性武装冲突受难者的附加议定书》，1125 UNTS 609，1977年6月8日（1978年12月7日生效）（《第二附加议定书》），第18条；让-马里·亨克茨和路易丝·多斯瓦尔德-贝克：《习惯国际人道法第一卷：规则》，红十字国际委员会、剑桥大学出版社2005年版，中文译本由红十字国际委员会组织编译，红十字国际委员会、法律出版社2007年版（简称《红十字国际委员会习惯法研究》），规则55，载：<https://ihl-databases.icrc.org/zh/customary-ihl/v1>（所有互联网参考文献的获取时间均为2021年11月）。

⁶ M. Sassòli, above note 1, pp. 579, 580.

⁷ *Ibid.*, p. 578. 还需注意，这种同意并不赋予武装团体任何法律地位：例如，见日内瓦四公约共同第3条第4款。

⁸ 《日内瓦第四公约》第23条、第59条和第61条；《第一附加议定书》第70条第2款；《红十字国际委员会习惯法研究》，前注5，规则55。

⁹ Abby Stoddard, Paul Harvey, Monica Czwarno and Meriah-Jo Breckenridge, *Aid Worker Security Report 2020: Contending with Threats to Humanitarian Health Workers in the Age of Epidemics*, Humanitarian Outcomes, London, August 2020, pp. 1–21, available at: www.humanitarianoutcomes.org/sites/default/files/publications/awsr2020_0_0.pdf.

¹⁰ 例如，中非共和国的中非稳定团和刚果民主共和国的联刚稳定团就是这种情况。See, respectively, UN Office for coordination of Humanitarian Action (OCHA), *Country Specific Guidelines for Civil-Military Coordination between Humanitarian Actors and MINUSCA in the Central African Republic*, 2017, p. 7, available at: <https://ccorca.org/wp-content/uploads/2018/10/country-specific-guidelines-civil-military-coordination.pdf>; “La première aide alimentaire arrive dans l’Est du pays”, *France 24*, 14 November 2011, available at: www.france24.com/fr/20081114-premiere-aide-alimentaire-arrive-lest-pays-rd-congo.

¹¹ 例如，“在无法取得国家同意的情况下，红十字国际委员会采取了由部族代表武装护送粮食车队的做法”：见 Stephen Tully, “Soldiers Bearing Gifts”, *Australian Defence Force Journal*, No. 125, 1997, p. 26. 塔利（Tully）进一步区分了单边的由国家主导的车队、联合国车队、联合国难民事务高级专员署的车队以及由援助机构雇佣的当地人员组成的车队：*ibid.*, p. 26.

¹² Yves Sandoz, Christophe Swinarski and Bruno Zimmerman (eds), *Commentary on the Additional Protocols*, ICRC, Geneva, 1987 (ICRC Commentary on AP I/AP II), p. 834, para. 2888.

¹³ 《一九四九年八月十二日改善战地武装部队伤者病者境遇之日内瓦公约》，75 UNTS 31（1950年10月21日生效）（《日内瓦第一公约》），第22条第2款。

卫士定义为“为提供保护……而陪同他人的个人、车辆或小组”，¹⁴保卫医疗队或医疗所“免受暴徒或劫匪的攻击或敌方士兵的非法攻击，……或确保能够维持秩序”。¹⁵

各国际组织为武装护送人道车队问题提供了不具拘束力的准则。例如，联合国机构间常设委员会（IASC）发布了不具拘束力的框架，对诉诸武装护送进行规制。¹⁶根据这些准则，只有在同时满足四个累积标准的情况下，才可以将武装护送作为最后的例外情况使用：第一，“人道需求的程度高，若不采取人道行动将导致不可接受的人类痛苦”；¹⁷第二，“国家当局或当地的非国家参与方在没有武装护送的情况下不能或不愿准许人道物资或人员的流动”；¹⁸第三，“所使用的武装护送能够提供为加强人道人员的安全所必需的可信的威慑”；第四，“使用武装护送不会对人道行动环境和人道组织后续安全与有效行动的长远能力造成不可逆的损害”。¹⁹在1995年，红十字国际委员会制定的准则²⁰指出，武装护送一般应受到严格禁止，并一直坚持这一立场。²¹在同一准则中，红十字国际委员会亦表示，仅在“拒绝武装护送将导致人道行动瘫痪”的特殊情况下才准许使用武装护送。²²这一准则还表明，在武装护送被准许的情况下，也应遵循人道、独立、公正与中立原则。²³该准则进一步强调，使用武装护送应当至少综合考虑人道需求的紧迫性、在没有其他组织的情况下红十字国际委员会满足人道需求的能力、受益人的安全、武装护送的威慑功能、车队即将通行地区所涉及的一方或当局对通行的同意，以及武装护送保卫车队的行为所针对的参与方的性质。²⁴

尽管存在这一不具拘束力的框架，但“在不安全的情况下，一刀切地为人道参与方提供武装护送往往成为原则而不是例外”。²⁵虽然使用武装护送可能导致风险²⁶，但使用武装护送保护人道车队免遭武装冲突一方或机会主义犯罪攻击的法律框架在很大程度上仍未被探索。因此问题是：国际人道法规制武装护送人道车队的法律框架是什么？

本文分析了现行国际人道法规则中适用于冲突各方的关于使用或攻击人道车队武装护送的规则，以及被护送车队的法律地位。本文没有考察医疗队与医疗所的武装护送问题，因为《日内瓦第一公约》第22条第2款已对此种实践作出了具体规定。²⁷篇幅所限，本文重点关注车队的救援物资，而不是通常包括救援人员的整个车队。更具体地说，本文认为，尽管国际人道法没有明确地、特别地处理人道车队武装护送的实践，但被动预防原则、比例原则和区分原则也为此种实践提供了法律框架。通过论证，本文旨在分析关于人道救援保护的一个未被探索的角度。

¹⁴ 红十字国际委员会，《〈日内瓦第一公约〉评注：改善战地武装部队伤者病者境遇之日内瓦公约》，第二版，日内瓦，2016年，中文版由红十字国际委员会组织编译，2022年（红十字国际委员会《〈日内瓦第一公约〉评注》），第1871段。

¹⁵ 同上注，第1874段。

¹⁶ IASC, *Non-Binding Guidelines on the Use of Armed Escorts for Humanitarian Convoys*, 2013, available at: www.unocha.org/sites/unocha/files/Armed%20Escort%20Guidelines%20-%20Final.pdf. 与之相比，关于武装护送人道车队以外的军民合作，见 OCHA, *Guidelines on the Use of Military and Civil Defence Assets to Support United Nations Humanitarian Activities in Complex Emergencies*, 2003 (revised in 2006), available at: www.unocha.org/publication/guidelines-use-military-and-civil-defence-assets-support-united-nations-humanitarian。

¹⁷ IASC, above note 16, p. 6.

¹⁸ *Ibid.*, p. 6.

¹⁹ *Ibid.*, p. 6.

²⁰ ICRC, *Report on the Use of Armed Protection for Humanitarian Assistance*, Geneva, 1995, available at: www.icrc.org/en/doc/resources/documents/report/57jneg.htm.

²¹ ICRC, “The ICRC and the Use of Armed Guards”, News Release 97/04, Geneva, 2009, available at: www.icrc.org/en/doc/resources/documents/news-release/2009-and-earlier/57jncq.htm.

²² ICRC, above note 20.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ OCHA, *United Nations Civil-Military Coordination: Field Handbook*, 2018, p. 162, available at: <https://tinyurl.com/9ut8ctmv>.

²⁶ Kate Mackintosh, “Beyond the Red Cross: The Protection of Independent Humanitarian Organizations and their Staff in International Humanitarian Law”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 89, No.864, 2007, p. 122.

²⁷ 《日内瓦第一公约》第22条第2款。

国际人道法为被护送车队提供的保护

被动预防原则：对被护送车队的保护而非使用武装护送之合法性的障碍

直观地，武装冲突一方进行的武装护送由于保护人道车队不受潜在攻击，因此可构成《第一附加议定书》第 58 条第 3 款所涵盖的措施。确实，第 58 条第 3 款提到了“其他必要的预防措施，保护在其控制下的……民用物体不受军事行动所造成的危害”。²⁸然而，更仔细地考察武装护送的使用，就会揭示这种护送本身可能与第 58 条第 3 款相违背，因为武装护送可能因增加了车队作为附带损害受到伤害的风险，而被定性为危及民用物体的军事行动。因此，考虑到下文阐释的被动预防原则的适用，有人质疑国际人道法是否准许冲突一方使用武装护送的做法。为解决这一问题，下文对第 58 条第 3 款的实质范围的每一要素进行了检视。

关于《第一附加议定书》第 58 条第 3 款规定的“军事行动”的概念，“使用‘军事行动’而非（一般规则中的）‘攻击’一词，很可能意味着第 3 款适用于更广泛的活动”，²⁹例如武装护送。一些人对此种解释提出了质疑，认为“不论使用了何种不同用语，其适用范围没有什么不同”。³⁰然而，后一种解释违背了第 58 条第 3 款的用语以及日内瓦四公约中对于军事行动这一概念的理解。在该条文中，军事行动以其通常含义理解，即“武装部队采取的一切有关敌对行动的调动或行为”。³¹因此，应秉持第一种解释，武装护送应属于第 58 条第 3 款所理解的军事行动。

至于危害的概念，在《第一附加议定书》第 58 条的语境下，其适用是不清晰的。³²其通常含义是指“对某人造成伤害或死亡的可能性”。³³因此，危害可以等同于军事行动引起的行为的风险，例如在武装护送情况下的攻击。这一点得到了第 58 条规定的属时范围的支持，即被动预防措施应在实际攻击发生之前采取。³⁴

对于控制这一概念的解释各不相同。一方面，桑多（Sandoz）、斯维纳尔斯基（Swinarski）和齐默尔曼（Zimmerman）将控制的概念解释为对领土的控制。³⁵另一方面，詹森（Jensen）认为控制的概念应当理解为对于人或物体的控制。³⁶在被护送车队的情况下，两个门槛在实践中是重叠的。事实上，护送车队意味着护送方对物资运送具有控制权，因为这是该方可以接受、拒绝或强加的运送方式。此外，控制领土的一方是同意这种模式化的运输并在其控制的领土上提供护送的一方。由于这两个门槛发生重叠，由冲突一方的国家部队以外的人员进行护送，也可以被视为与第 58 条第 3 款相当的习惯规则意义上的控制救援装运物资。³⁷

鉴于上述情况，可以说使用武装护送本身构成了危险的军事行动，因为它增加了车队作为附带损害被攻击的风险。因此，武装护送的使用可能与第 58 条第 3 款相违背，该条款要求武装冲突当事方避免危及其控制之下的平民与民用物体的军事行动。虽然在国际性武装冲突中情况确实如此，但在非国际性武装冲突中则会引发一些困难。实际上，《红十字国际委员会习惯法研究》将进行被动预防的义务定性为习惯性质。³⁸前南斯拉夫问题国际刑事法庭（ICTY）在“库布雷斯基奇”（*Kupreskic*）案中进一步明确了该规则的习惯性质。³⁹然而，红十字国际委员会仅在国际性武装冲

²⁸ 《第一附加议定书》第 58 条第 3 款。

²⁹ Eric T. Jensen, “Precautions against the Effects of Attacks in Urban Areas”, *International Review of the Red Cross*, Vol. 98, No. 1, 2016, p. 161.

³⁰ *Ibid.*, p. 161.

³¹ ICRC Commentary on AP I, above note 12, p. 600, para. 1875. 评注为《第一附加议定书》第 3 条语境下的军事行动提供了补充定义，即“武装部队为作战（后加着重号以示强调）而进行的所有类型的调动、机动和行动”：see *ibid.*, p. 66, para. 152。可以说，若采用此种意义，武装护送的行为就不属于军事行动的范围，因为武装护送本身并非是为了作战而进行的。然而，当涉及平民居民的保护时，如评注本身所述：“本编的若干条文使用了这一用语……参考有关评注可能会有所助益”，应当优先考虑《第一附加议定书》第 48 条的评注给出的定义。See *ibid.*, p. 600, para. 1875.

³² E. T. Jensen, above note 29, pp. 61, 156.

³³ “Danger”, *Cambridge Dictionary*, available at: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/danger>.

³⁴ Marco Sassòli, “The Obligation to Take Feasible Passive Precautions and the Prohibition of the Use of Human Shields: Can Military Considerations, including Force Protection, Justify Not to Respect Them?”, *Collegium*, No. 46, 2016, p. 78.

³⁵ ICRC Commentary on AP I, above note 12, p. 692, para. 2239.

³⁶ E. T. Jensen, above note 29, p. 162; see also William H. Boothby, *The Law of Targeting*, Oxford University Press, Oxford, 2012, p. 132.

³⁷ 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 22。

³⁸ 同上注，规则 22 至规则 24。

³⁹ ICTY, *Prosecutor v. Kupreskic et al.*, Case No. IT-95-16-T, Judgment (Trial Chamber), 14 January 2000, para. 524.

突的情形下完全将习惯规则的范围与条约规则的范围相等同。⁴⁰在非国际性武装冲突中，被动预防原则的范围更窄，因为冲突方的唯一义务是采取一切可能的预防措施，保护在其控制下的民用物体不受攻击（而非更宽泛的军事行动这一概念）的影响。⁴¹为克服这一困境，可以说预防的义务是一项总体原则，源于传统上施加给攻击方的“不伤害平民居民、平民与民用物体”的经常注意义务，⁴²从而适用于更广泛的行动。⁴³

然而，若认为第 58 条第 3 款中所表达的被动预防原则意味着禁止冲突各方每一次的武装护送，则有失偏颇。实际上，这一义务应在“合理可行”或“实际可能”的限度内履行。⁴⁴对可行措施的评估特别依赖于具体情况，这是一种共识。它是一个“事实问题”，⁴⁵要根据“当时的情况”进行评估。⁴⁶传统上，这种提法被理解为允许在措施的可行性要求下考虑合法的军事要求。⁴⁷然而，除这种传统理解之外，人道关切可能也会在可行性评估中发挥作用。例如，美国的《战争法手册》（*Law of War Manual*），将采取预防措施带来的人道利益纳入被动预防原则的可行性所包含的情形中。⁴⁸在武装护送的情况下，采取上述预防措施包括避免护送车队——但这样一来采取预防措施所带来的人道利益便会归于无效，因为若物资作为附带损害被攻击或损害，则无法到达平民居民手中。英国也认为应当把人道考虑纳入可行性要求中。⁴⁹

此外，就是否有评估预防措施可行性的“其他可行的替代办法”⁵⁰这一问题，确实存在着武装护送的替代选择。在实践中，这些替代方法包括“培养当地利益相关方、冲突各方和其他利益相关方的接纳度，人道谈判，消除冲突的安排，人道停火（和）人道走廊”。⁵¹在考虑替代措施之后仍然采取武装护送的事实可能证明了第 58 条中包含的被动预防措施不具有可行性。这一结论与联合国机构间常设委员会不具约束力的框架的要求是一致的，该框架坚持将武装护送作为穷尽上述可能措施后的最后手段。⁵²

总之，笔者认为，武装护送的实践属于《第一附加议定书》第 58 条第 3 款的范畴，且根据《红十字国际委员会习惯法研究》规则 22 可以适用于非国际性武装冲突，只有当不考虑替代措施，系统地使用武装护送时才会构成对这一条款的违反。因此，第 58 条并不构成使用武装护送的合法性的障碍，而是对其使用设置了严格要求。这些要求进一步为人道车队提供了保护，符合针对组织的使用武装护送的现存非约束性框架。⁵³

⁴⁰ 然而，避免将军事目标设定在人口稠密地区的义务的习惯性质可能是存疑的：见 M. Sassòli, above note 34, p. 78。

⁴¹ 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 22。

⁴² 《第一附加议定书》第 57 条。

⁴³ 这一建议反映了杰弗里·科恩（Geoffrey Corn）和詹姆斯·A. 舍特勒（James A. Schoettler）在以下文章中提出的方案：“Targeting and Civilian Risk Mitigation: The Essential Role of Precautionary Measures”，*Military Law Review*, Vol. 223, No. 4, 2015。

⁴⁴ W. H. Boothby, above note 36, p. 131.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 132.

⁴⁶ 荷兰、英国和“至少八个其他国家”接受了这一解释：见 E. T. Jensen, above note 36, p. 165。美国也包括在内：见 M. Sassòli, above note 34, p. 83。

⁴⁷ G. Corn and J. A. Schoettler, above note 43, p. 830.

⁴⁸ US Department of Defense, *Law of War Manual*, Office of General Counsel, 2015, p. 190, cited in E. T. Jensen, above note 36, p. 156.

⁴⁹ W. H. Boothby, above note 36, p. 131.

⁵⁰ G. Corn and J. A. Schoettler, above note 43, p. 830.

⁵¹ OCHA, above note 25, p. 62.

⁵² IASC, above note 16, p. 6.

⁵³ 值得一提的是，基于被动预防原则适用于人道车队武装护送的这一推理论证也与医疗队等其他情形下必须使用护送的方式相一致。就医疗队而言，武装护送应在例外情形下使用。此外，诉诸武装护送应当是辅助性的，因为只有当轻武装的医务人员数目不足以确保医疗队的的安全或医务人员没有武装的情况下才可以使用武装护送。而且，必须是出于防卫意图才可使用武力。最后，护送卫士不得使用重型武器。《〈日内瓦第一公约〉评注》也明确指出，武装护送必须被指派保卫医疗队，而不得包括其周围的任何军事目标。见红十字国际委员会《〈日内瓦第一公约〉评注》，前注 14，第 1874 段。

车队因作为冲突一方的武装护送人员遭到攻击而停止：比例原则的适用

当人道车队的武装护送被攻击时，车队可能被附带伤害，被阻止继续前进，或在部分受损的情况下二者兼有。考虑攻击护卫队对平民居民的衍生影响对于评估攻击的合法性至关重要。

在车队被附带阻拦时，考虑攻击武装护送对平民居民的衍生影响尤其重要。这是因为，与救济物资的附带损害⁵⁴相反，附带阻拦车队未必包括在禁止将使平民居民陷于饥饿作为作战手段的范围之内。⁵⁵实际上，阻拦不构成所禁止的攻击、毁坏或移动平民居民不可或缺的物体的行为。在一些情况下，如附带阻拦造成救济物资失去效用，则会落入被禁止的范畴，例如，食物可能会因车队遭到长时间附带阻拦而腐烂。在这种情形之外，附带阻拦不会构成攻击、毁坏、移动对平民居民不可或缺的物体，或使其失去效用。这也不属于对使平民居民陷于饥饿的一般禁止的范畴，因为这是旨在谋求军事利益的攻击的结果。⁵⁶

此外，当车队被阻拦时，便利车队无障碍地通过的义务仍然适用。⁵⁷只要这项义务也适用于攻击一方，⁵⁸就可能引起关于攻击车队附带造成的行进障碍是否会构成对义务的违反的问题。事实上，《第一附加议定书》第 70 条第 2 款并未具体说明该规则所涵盖的障碍类型。评注中提到了行政障碍、拒绝准入与干扰等例子，⁵⁹习惯国际人道法要求障碍是“故意”的。⁶⁰照此，若攻击护卫队的目的是追求军事利益，人们可能会想，至少根据习惯规则和可能的条约规则，附带造成的阻碍是否会属于便利车队无障碍通过之义务所管辖的范围。

由于附带阻拦既不包括在禁止使人陷于饥饿的范围内，也不属于阻碍车队通行的范畴，因此考虑对平民居民的衍生影响对于准确评估攻击护卫队的比例性至关重要。比例原则适用于护送人道车队的合法目标的攻击，即“不论在进攻中或防御中对敌人的暴力行为。”⁶¹如果车队只是因为护卫队遭到攻击而停止行进，则似乎不属于《第一附加议定书》第 51 条第 5 款第 2 项的范畴，因为不存在“平民生命受损失、平民受伤害、平民物体受损害、或三种情形都有”的情况。⁶²然而，这一结论是有缺陷的，因为并未考虑有关物体运输的停止给平民带来的实际伤害。这种伤害反映在攻击的

⁵⁴ 《第一附加议定书》第 54 条第 2 款规定，“不论是什么动机”，均禁止毁坏上述物资。尽管《第二附加议定书》第 14 条的措辞与之不同，但类似的理由仍适用。See ICRC Commentary on AP II, above note 12, para. 4807; 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 54。

⁵⁵ 《第一附加议定书》第 54 条；《第二附加议定书》第 14 条；《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 54。

⁵⁶ 对比为追求合法军事目的而进行围困所附带造成的平民居民陷于饥饿，见《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 54。See also Emanuela-Chiara Gillard, “Seventy Years of the Geneva Conventions”, Chatham House, 24 March 2020, available at: www.chathamhouse.org/2020/03/seventy-years-geneva-conventions/sieges-starvation-civilians-method-warfare-and-other; Gloria Gaggioli, “Are Sieges Prohibited under Contemporary IHL?”, *EJIL: Talk!*, 30 January 2019, available at: www.ejiltalk.org/joint-blog-series-on-international-law-and-armed-conflict-are-sieges-prohibited-under-contemporary-ihl/.

⁵⁷ 见《日内瓦第四公约》第 23 条，关于特定装运物资的自由通过；《日内瓦第四公约》第 59 条，关于允许救济物资自由通过以运往被占领领土并保证予以保护的义务；《第一附加议定书》第 70 条第 2 款，关于便利救济装运物资无障碍地通过的义务；以及《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 55，该规则为《第一附加议定书》第 70 条第 2 款的对应习惯规则。

⁵⁸ 严格来说，《第一附加议定书》第 70 条第 2 款将义务的承担者设想为对救济物资所经过的领土施加控制的《第一附加议定书》签署国（ICRC Commentary on AP I, above note 12, paras 2824, 2828）。该款没有对一缔约国在另一缔约国领土通过直接攻击物资以外的方式阻碍人道援助的情况作出规定，此种直接攻击已受到国际人道法中其他规则的约束。在攻击人道车队的武装护送的情况下，可能情况是冲突一方阻止车队通过另一缔约国领土，而不是直接攻击装运物资。若认为攻击方由于不控制救济行动发生的领土而并非便利车队无障碍通过的义务的承担者，将导致荒谬的结果。此外，第 70 条第 2 款的文字是“冲突各方”和“缔约每一方”。综合考虑这一用语和对该条文的善意解释，结论是攻击方属于该条文的义务承担者。这一善意解释同样适用于《红十字国际委员会习惯法研究》的规则 55，前注 5，该规则提及了控制物资通过之地区的缔约方应便利救济装运物资的无障碍通过。评注对适用于占领情形的《日内瓦第四公约》第 59 条进行了更宽泛的解释，其中提到了“有关国家”而没有明确指出是否是救济物资通过的国家。See Jean Pictet (ed.), *Commentary on the Geneva Conventions of 12 August 1949*, Vol. 4: *Geneva Convention relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War*, ICRC, Geneva, 1958, p. 321.

⁵⁹ See ICRC Commentary on AP I, paras 2805, 2829.

⁶⁰ 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，对规则 55 的评注。

⁶¹ 《第一附加议定书》第 49 条。

⁶² 同上注，第 51 条。

衍生影响方面，即并非攻击直接、立即引起但仍是由攻击产生的影响。⁶³下文中，笔者检视了衍生影响理论的适用。

在预期取得的军事利益方面，这一利益即消灭武装护送。⁶⁴若攻击方寻求阻止车队的利益，这种利益仅仅是政治性的，是人道援助政治化的一部分；⁶⁵而军事利益则仍然是消灭护送方，且即使是这种小的军事利益，也可以使攻击合法化，并预期只对财产造成最小的附带损失。⁶⁶此外，冲突的背景可能会改变军事利益的价值。⁶⁷相较于另一种情况下的几名军事护送人员而言，同等数量的士兵在高度不对称的冲突中对于非国家武装团体等较弱的一方可能是具有更大价值的军事利益的。⁶⁸

在附带损害方面，攻击方应当考虑攻击对平民居民的衍生影响。在当代实践中，评估比例性时的衍生影响问题尤其已在下列情况下提出：在城市地区使用爆炸性武器、⁶⁹网络战⁷⁰以及攻击军民两用物体，⁷¹因为军事目标与附带损害的民用基础设施是相互关联的。这一问题在多个方面均存在争议，但当适用于因武装护送遭到攻击而附带被阻拦的车队时，争议可能减轻。

第一，就考虑这些影响的义务来说，支持者强调，使用“‘预期的’和‘附带的’这两个修饰语没有把相关的附带损害仅限于直接影响，而不像军事利益必须是‘具体的和直接的’”。⁷²此外，他们还认为，对《第一附加议定书》第51条第5款第2项的目的解释导致将间接影响纳入比例性评估中，⁷³并为该项义务提供了法律基础。⁷⁴相比之下，这一义务的反对者争论称，由于预期的军事利益必须是具体的和直接的，预期的附带损害也必须如此。对于他们而言，在比例性评估中仅必须考虑攻击对民用物体或平民居民的直接影响。⁷⁵对笔者来说，各国越来越接受在比例性评估中纳入衍生影响的必要性这一事实，⁷⁶巩固了支持此项义务存在的依据。

这一义务的属时与属地范围争议较少。《第一附加议定书》的准备工作表明，各国明确拒绝将附带损害限于军事目标周围地区的企图。⁷⁷类似地，对于影响也没有时间方面的限制。⁷⁸因此，“只要伤害属于《第一附加议定书》中界定的种类之一，伤害与攻击在地理或时间上的接近程度并不是决定性的”。⁷⁹这意味着，即使伤害发生的地点距离攻击武装护送的地点很远，且没有在攻击之后立即发生，也会被作为评估比例性的因素。

⁶³ Michael N. Schmitt, “Wired Warfare: Computer Network Attack and the *Jus in Bello*”, *International Law Studies*, Vol. 76, 2002, p. 204.

⁶⁴ 笔者沿用了消灭或削弱敌方力量的这一军事利益的定义。See ICRC Commentary on AP I, p. 685, para. 2218.

⁶⁵ See International Institute for Strategic Studies, “Humanitarian Aid as a Weapon of War”, *Armed Conflict Survey*, Vol. 5, 2019, pp. 14–20.

⁶⁶ Laurent Gisel, *The Principle of Proportionality in the Rules Governing the Conduct of Hostilities under International Humanitarian Law*, ICRC, Geneva, 2018, p. 18.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 61.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 61.

⁶⁹ 红十字国际委员会，《在人口稠密地区使用爆炸性武器：人道、法律、技术和军事视角》，专家会议报告，沙瓦讷德博吉，2015年2月24日~25日。

⁷⁰ Hensey A. Fenton III, “Proportionality and Its Applicability in the Realm of Cyber-Attacks”, *Duke Journal of Comparative and International Law*, Vol. 29, No. 2, 2019.

⁷¹ Lindsey Cameron and Marco Sassòli, “The Protection of Civilian Objects: Current State of the Law and Issues *De Lege Ferenda*”, in Natalino Ronzitti and Gabriella Venturini (eds), *The Law of Air Warfare: Contemporary Issues*, Eleven International, The Hague, 2006, p. 67.

⁷² L. Gisel, above note 66, p. 44.

⁷³ 伊莎贝尔·罗宾逊、艾伦·诺雷，《比例原则及攻击时的预防措施原则：在人口密集地区使用爆炸性武器的衍生后果》，《红十字国际评论》，第98卷，第901期，2016年，第112页。

⁷⁴ Ian Henderson and Kate Reece, “Proportionality under International Humanitarian Law: The ‘Reasonable Military Commander’ Standard and Reverberating Effects”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 51, No. 3, 2018, p. 852.

⁷⁵ Ian Henderson, *The Contemporary Law of Targeting: Military Objectives, Proportionality and Precautions in Attack under Additional Protocol I*, Martinus Nijhoff, Leiden and Boston, MA, 2009, p. 210.

⁷⁶ L. Gisel, above note 66, p. 44.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 44.

⁷⁸ I. Henderson, above note 75, p. 128.

⁷⁹ Emanuela-Chiara Gillard, *Proportionality in the Conduct of Hostilities: The Incidental Harm Side of the Assessment*, Chatham House, 2018, p. 18, available at: www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/2018-12-10-proportionality-conduct-hostilities-incident-harm-gillard-final.pdf.

此外，关于该义务适用的实质范围，最具争议的问题是，攻击的衍生影响预计带来的附带损害必须是可预见的。确定考虑的后果是否应仅限于一个因果步骤引起的影响尤其困难。一些人认为“攻击与损伤之间的因果步骤的数量”不是决定性的。⁸⁰然而，另一些人则认为，这一关系限于一个因果步骤。⁸¹在人道车队因武装护送遭到攻击而停止行进的情况下，争议的这一方面可以被缓解。事实上，与网络战和城市战中的被攻击物体以及传统上讨论衍生影响时会提到的军民两用物体相反，人道车队没有被纳入为平民居民提供服务的广泛网络中。当人道车队由于对护卫队的攻击而停止行进，对人道援助的剥夺已经在一个因果步骤之内造成了伤害，尽管从时间的角度看，伤害会迟一些发生。此外，在许多情形下，由于相关人口已经缺乏必要物资补给，⁸²伤害很可能产生。⁸³例如，剥夺食物补给可能会造成饥饿，尤其是当平民居民处于粮食不安全的状态下。⁸⁴若饥饿属于《第一附加议定书》第 51 条第 5 款第 2 项意义上的伤害，则其与军事利益相比不应过分。

因此，与复杂的关键服务网络中产生的问题相比，阻止车队导致的后果更加直接可预见。这减少了围绕衍生影响的可预见性的传统分歧。换句话说，当人道车队被附带阻拦时，正是对第一个因果步骤带来的伤害这一概念的界定限缩了可预见性标准。相比之下，在攻击融入复杂网络的关键服务的情况下，是因果步骤的数量问题界定了这一概念的轮廓。

而且，关于可预见性，反对考虑攻击的衍生影响的义务的人认为，“太多潜在变数超出了攻击方的控制范围，这使得几乎不可能将这些影响视为‘预期的’”。⁸⁵其中，如果人道车队因护送它的武装部队受到攻击而被附带阻拦，敌方可能会有意愿修复损害。甚至是这种理论的一些支持者也表示，此种意愿在评估时具有相关性。⁸⁶然而，这一问题具有争议，不具备明确的答案。⁸⁷为回答这些关切，笔者认为，人道援助的政治化有助于推断敌方减轻攻击对人道车队的武装护送的影响的意愿。例如，惯常拒绝人道援助准入的模式可能表明攻击方未来不愿减轻攻击的衍生影响。

此外，存在一种强烈的倾向，即反对“认为人道援助（作为一种缓解措施）可被视为增加了攻击的可能性”。⁸⁸笔者同意这种说法。就人道车队而言，即便护卫队的攻击方知道该救援车队不是援助平民的唯一车队，或者派出另一车队弥补攻击带来的衍生影响，这一事实也不能为附带阻碍人道援助打开方便之门。类似地，攻击方预期车队只是被暂时阻拦，或攻击方知道另一方也有义务在护卫队遭受攻击后便利车队无阻碍地通过，⁸⁹也不能打开阻碍人道援助的大门。

可能出现的最后一个困难是，在根据比例性的习惯规则进行评估时，是否有义务在比例性评估过程中考虑衍生影响是具有争议的。然而，实践正朝着这一方向发展。⁹⁰

总而言之，在未解决理论上的衍生影响问题的情况下，笔者认为，人道车队附带被阻碍行进的特定情形提供了适用衍生影响这一概念的机会，并且在这方面不存在当代关于网络战、战争遗留爆

⁸⁰ *Ibid.*, p. 18.

⁸¹ L. Gisel, above note 66, p. 47.

⁸² 关于人道援助的大多数规定反映了这一现实：例如，见《第一附加议定书》第 70 条第 1 款；《第二附加议定书》第 18 条；《日内瓦第四公约》第 59 条。

⁸³ 考虑第一个因果步骤时的可预见性标准仍未确定。即使是在评估比例性时要考虑衍生影响的义务的支持者也对这一含义有不同意见。尤其是，存在多种对可预见性的解释，从可能性、概率和合理的因果关系，到包括公开调查的主观标准，甚至是包括若没有攻击就不会产生相关影响的标准。See L. Gisel, above note 66, pp. 118-119. 笔者将《第一附加议定书》第 51 条第 5 款第 2 项中的“预期的”解释为“可能的”或“很有可能的”，因为这是该概念的通常含义。因此，不必能够将平民居民遭受的伤害追溯至对相关车队的具体的附带阻拦。

⁸⁴ 如前所述，这种剥夺不一定属于禁止使平民居民陷于饥饿的范畴，例如在食物补给尚未因此构成禁令中所述的失去效用的情况就是如此。

⁸⁵ L. Gisel, above note 66, p. 44. 在此，仍然存在的一个困难是，在借机攻击中，车队的武装护送的攻击方可能不知道正在运输的特定装运物资的性质，因此可能无法正确评估对平民居民的衍生影响。这也是围绕着攻击平民居民的衍生影响的传统争论面临的共同困难。

⁸⁶ *Ibid.*, p. 49.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 49.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 51.

⁸⁹ 此外，车队无阻碍地通过的义务是一种手段义务。例如，出于安全考虑，在攻击后，另一方可能被认为已经完成了这一义务。See ICRC Commentary on AP I, above note 12, para. 2829. 因此，攻击方甚至不能确定车队只是被暂时阻拦。

⁹⁰ 伊莎贝尔·罗宾逊、艾伦·诺雷，前注 73，第 114 页。

炸物和军民两用物体的实践引发的同样的争议问题。因此，它是加强对人道车队的保护，正确评估攻击作为冲突一方的武装护送的比例性的途径。

似乎，对附带损害性质进行分类能够落实可预见性标准。在使用爆炸性武器这一问题上，已经采取了依据攻击发生地周围物体的性质对衍生影响进行分类的方法。⁹¹虽然对于平民生命来说，这种方法可能“导致滑坡谬误，认为一些平民的生命‘不那么重要’”⁹²，但对于物体来说，这些道德考虑则没有那么强烈。⁹³此外，此种方案符合国际人道法中的人道原则。⁹⁴

对车队的攻击：国际人道法中被护送车队的地位

例如，在实践中，人道车队被作为攻击目标是为了阻止救济装运物资运往敌方控制的地区。⁹⁵除此之外，在使用武装护送的具体情况下，尤其是在对人道组织相对于冲突各方的公正性认识不清的情形下，人道车队被攻击的风险更高。⁹⁶

然而，国际人道法明确规定人道救济物体必须被尊重与保护。⁹⁷但与医疗队不同的是，⁹⁸人道车队不被国际人道法特别保护。为选择攻击目标的目的，⁹⁹救济物体被认为是《第一附加议定书》第 52《红十字国际委员会习惯法研究》规则 7 之下被保护的民用物体。¹⁰⁰因此，除非救济物体转化为军事目标，否则不应被攻击。

当依赖于可适用的选择攻击目标的规则时，仅仅是武装护送的存在似乎不足以将车队转化为军事目标。从形式上看，援助被武装冲突一方护送时就不再被视为是中立的，因为救援车队没有“与冲突各方保持绝对的距离”。¹⁰¹然而，为选择攻击目标的目的，重要的是，这种情况是否不仅仅是缺乏形式中立，而是属于《第一附加议定书》第 52 条中的情况。在被护送人道车队的情况下，救济物体会转化为军事目标的最相关情况是车队的使用符合第 52 条及对应的习惯规则。例如，武器与人道援助的混合运输以及将人道物资转送给战斗员会构成此种使用。

因此，即便有武装护送加入，人道车队仍然受到国际人道法的保护：¹⁰²人道车队必须得到尊重，因为除非其满足《第一附加议定书》第 52 规定的军事目标的要求，否则不得遭到攻击。仅仅是武装护送的存在并不自动导致车队满足上述要求。

国际人道法对被护送人道车队所赋予保护的边界

有必要确定一些边界，这些边界会使本文界定的框架的适用产生细微差别。第一，《〈日内瓦第一公约〉评注》针对医疗队的内容与联合国人道主义事务协调厅的《军民协调实地手册》均指出护送具有防御功能。根据后者，武装护送是一种“对潜在攻击有明显威慑作用，并且在必要时对攻击进行自卫的安全措施。”¹⁰³笔者认为，作为武装冲突一方的非国家武装团体或国家武装部队护送

⁹¹ 迈克尔·塔拉米和马克·吉托恩，《爆炸性武器对城市服务的影响：空间和时间上的直接及衍生影响》，《红十字国际评论》，第 98 卷，第 901 期，2016 年。

⁹² L. Gisel, above note 66, p. 61.

⁹³ *Ibid.*, p. 61. See also I. Henderson, above note 75, p. 192.

⁹⁴ ICTY, *Kupreskic*, above note 39, para. 524.

⁹⁵ 例如，在叙利亚的情况。见联合国安理会，《秘书长根据负责调查 2016 年 9 月 19 日在阿拉伯叙利亚共和国 Urum Al-Kubra 发生的涉及救济行动的事件的联合国总部调查委员会报告编写的摘要》，联合国第 S/2016/1093 号文件，2016 年 12 月 21 日，第 19 段。

⁹⁶ 例如，在尼日利亚的情况。See OCHA, above note 25, p. 163.

⁹⁷ 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 32。

⁹⁸ 《日内瓦第一公约》第 19 条和第 21 条。

⁹⁹ 同上注，第 21 条和第 22 条；《第一附加议定书》第 13 条；红十字国际委员会《习惯国际人道法研究》，前注 5，规则 25。

¹⁰⁰ 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，对规则 32 的评注。

¹⁰¹ Flavia Lattanzi, “Humanitarian Assistance”, in Andrew Clapham, Marco Sassòli and Paola Gaeta (eds), *The 1949 Geneva Conventions: A Commentary*, Oxford University Press, Oxford, 2015, p. 240.

¹⁰² 《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 32。

¹⁰³ OCHA, above note 25, p. 6.

车队的行为是为了保护车队免遭冲突另一方的攻击，还是为了针对人身攻击采取自卫，可能导致是否优先适用执法范式的问题。此外，例如维和特派团、私营军事和安保公司等护送方的性质，也可能导致类似的问题。最后，无论护送的性质为何，除攻击护卫队或攻击车队之外的其他情形也会排除国际人道法框架的适用。有组织的武装团体针对车队的机会主义犯罪或通过诉诸武装护送以抵抗对车队的搜查即为这种情况。

为自卫或保卫车队免受冲突另一方的攻击而采取行动的非国家武装团体或国家武装部队

从武装护送的角度来看，需强调的第一个问题是，这一“安全措施”是构成应根据《第一附加议定书》第 58 条第 3 款在最大可能范围内保护在其控制下的车队免受影响的军事行动，还是构成“继续规制冲突各方在敌对行动之外行使其权力或职权”的执法范式约束的执法行动。¹⁰⁴这一问题的答案不一定是明确的。一方面，诉诸武装护送显然是在存在敌对行动的情况下发生的，因为该行为本身就是为了保护车队免受此种敌对行动的影响。此外，如前所述，只要车队仍然是民用物体，系统地使用武装护送的做法本身就可能会违反第 58 条第 3 款，因为这一行为属于该条款意义上的对民用车队造成危害的军事行动。此外，“即便〔该〕军事行动的最终目的是维护、恢复或以其他方式强制推行公共安全、法律与秩序，武装冲突各方之间诉诸作战方法与手段也仍然受到敌对行动的法律范式约束。”¹⁰⁵然而，另一方面，仍无法确定诉诸武装护送是否属于一种作战方法，因为虽然该行为可能对战争努力有所贡献，却未必直接或实际对敌人造成伤害。¹⁰⁶最后，若护送方为非国家武装团体，这些不确定性将加强，因为执法范式是否以及如何适用于此类团体是有争议的。¹⁰⁷

从武装护送的角度来看，在使用武装部队自卫以抵御冲突另一方对其进行人身攻击的情况下，也会出现同样的范式适用问题——鉴于护送方作为冲突一方的国家武装部队或非国家武装团体身份，可能会成为攻击目标。笔者认为，由于以下原因，护卫队的防御性反应可以被定性为敌对行动：预先存在冲突；至少从攻击方的角度来看攻击发生在敌对行动的背景下的事实；国际人道法中对于“攻击”的定义不仅可能发生在进攻中，也可能发生在防御中；¹⁰⁸以及护卫队对作为冲突另一方的合法目标¹⁰⁹实际并直接造成伤害¹¹⁰的事实。

类似地，作者认为，作为冲突一方的军队或武装团体为护卫车队而使用武力抵御对车队的非法攻击的情况下，攻击的非法性质不影响攻击方与护送方双方在使用武力方面的主导范式。实际上，

在实践中，敌对行动当然包括所有攻击，即涉及对敌人使用暴力的进攻性或防御性行动，无论是（合法地）针对合法军事目标，还是（非法地）针对受保护的人或物体。¹¹¹

国际人道法框架对和平部队的适用

和平部队通常承担着保护平民的任务。¹¹²在这种情况下，他们会使用武力来“捍卫任务”¹¹³，逐步采取应对措施，从威慑（例如诉诸武装护送）到平民直接面对危险时的直接对抗。¹¹⁴当和平部

¹⁰⁴ Nils Melzer and Gloria Gaggioli, “Conceptual Distinction and Overlaps between Law Enforcement and the Conduct of Hostilities”, in Terry D. Gill and Dieter Fleck (eds), *The Handbook of the International Law of Military Operations*, 2nd ed., Oxford University Press, Oxford, 2015, p. 75.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 75 (emphasis added).

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 72.

¹⁰⁷ Gloria Gaggioli, “The Use of Force in Armed Conflicts: Conduct of Hostilities, Law Enforcement, and Self- Defense”, in Winston S. Williams and Christopher M. Ford (eds), *Complex Battlespaces: The Law of Armed Conflict and the Dynamics of Modern Warfare*, 1st ed., Oxford University Press, New York, 2018, p. 103.

¹⁰⁸ 《第一附加议定书》第 49 条。

¹⁰⁹ Gloria Gaggioli, *The Use of Force in Armed Conflicts: Interplay between the Conduct of Hostilities and Law Enforcement Paradigms*, Report of the Expert Meeting, ICRC, Geneva, 2013.

¹¹⁰ 或至少影响其军事能力——见 N. Melzer and G. Gaggioli, above note 104, p. 74.

¹¹¹ N. Melzer and G. Gaggioli, above note 104, p. 73.

¹¹² *Report of the High-level Independent Panel on Peace Operations on Uniting our Strength for Peace: Politics, Partnerships and People*, UN Doc. A/70/95-S/2015/446, 17 June 2015, para. 90.

¹¹³ *Ibid.*, para. 128.

¹¹⁴ *Ibid.*, para. 128.

队在武装冲突局势中护送人道车队时，可能会出现本文谈及的与国际人道法框架的适用性有关的问题。

人们可能想知道，联合国和平部队如何受到本文所解释的预防措施原则的约束。如今被广泛援引的《秘书长关于联合国部队遵守国际人道主义法的公告》中的一项著名规定是将联合国部队以战斗人员的身份介入武装冲突作为适用国际人道法基本原则和规则的先决条件。¹¹⁵这些原则包括保护全体平民不受军事活动所造成危险的义务。¹¹⁶鉴于对和平部队作为战斗人员介入的情况¹¹⁷缺乏明确的定义，¹¹⁸很难评估该公告是否可以作为推断和平部队应避免系统地使用武装护送的法律依据。更坚实的法律基础是日内瓦四公约的共同第1条，根据2016年新版评注的解释，是在某国际组织对某行动保持指挥和控制权的范围内，对交由该组织支配的各国部队施加以与国家相同的方式尊重和确保尊重国际人道法的义务。¹¹⁹在此意义上，若和平部队可被视为是冲突的一方，¹²⁰同样也会引起国家部队护送车队产生的问题，即护送行动是否属于《第一附加议定书》第58条第3款规定的敌对行动范式。另一个困难是，如前文所分析的，被动预防原则作为习惯法而适用，在国际性武装冲突与非国际性武装冲突的情况下有所不同。

此外，如果和平部队是冲突一方，并且被视为是合法目标，在为自卫或保卫车队而使用武力的情况下，可能会产生针对武装冲突各方的同样的问题，并可以依照该情形回答。另外，从攻击方的角度来看，还有一个层面的问题是，与护送车队的一国武装部队或非国家武装团体相比，如果联合国维和部队不被视为合法的攻击目标，那么攻击是否属于敌对行动。如果不是，这意味着考虑攻击的衍生影响的义务不适用于攻击方，因为攻击甚至不属于敌对行动范式。

国际人道法框架对私营军事和安保公司的适用

在考虑针对车队的攻击时，核心的问题在于攻击民用车队这一行为的先验非法性是否会导致敌对范式的适用与优先。私营军事和安保公司在保护或保卫民用物体免受非法攻击时，不被认为是直接参与敌对行动，¹²¹因为防卫反应缺乏交战联系。¹²²因此，护送人道车队的私营军事和安保公司似乎一般不需要按本文所解释的遵守《第一附加议定书》第58条第3款，因其原本就并不适用。然而，笔者检视了人道车队转化为军事目标的情况，这种情况较少但确实存在。因此，并不总是说对车队的攻击就是非法的，因而私营军事和安保公司是出于自卫保护车队。¹²³有鉴于此，根据第58条第3款，私营军事和安保公司可能被排除在了系统地护送人道车队的范围之外，因为作为冲突方的国家有义务确保尊重国际人道法、¹²⁴国内法及其合同。¹²⁵

当对护卫队的攻击属于敌对行动范式时，就会出现本文所考虑的造成国际人道法框架适用模糊的困难。私营军事和安保公司的成员可能不知道车队已经转化为军事目标，因而武装护送的做法属于敌对范式之下的行为。¹²⁶此外，私营军事和安保公司的成员在已经转化为军事目标的车队附近，

¹¹⁵ 《秘书长关于联合国部队遵守国际人道主义法的公告》，联合国第ST/SGB/1999/13号文件，1999年8月6日，第1节。

¹¹⁶ 同上注，第5.4节。

¹¹⁷ 即便是非强制维和任务的情况也是如此：见S. Tully, above note 11, p. 26.

¹¹⁸ Mathew Happold, “Comment: Obligations of States Contributing to UN Peacekeeping Missions under Common Article 1 of the Geneva Conventions”, in Heike Krieger (ed.), *Inducing Compliance with International Humanitarian Law: Lessons from the African Great Lakes Region*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, p. 369.

¹¹⁹ 红十字国际委员会《〈日内瓦第一公约〉评注》，前注14，第140段。See also Eve Massingham and Annabel McConnachie, “Common Article 1: An Introduction”, in *Ensuring Respect for International Humanitarian Law*, 1st ed., Routledge, London, 2020, pp. 1–11.

¹²⁰ M. Sassòli, above note 1, p. 471. 关于基于支持之理论的标准，见特里斯坦·费拉罗，《国际人道法对多国部队的可适用性及其适用》，《红十字国际评论》，第95卷，第891–892期，2015年，第116页。

¹²¹ M. Sassòli, above note 1, p. 551.

¹²² Lindsey Cameron and Vincent Chetail, *Privatizing War: Private Military and Security Companies under Public International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, p. 466.

¹²³ *Ibid.*, p. 467.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 262.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 264.

¹²⁶ M. Sassòli, above note 1, p. 552.

并不意味着他们是合法目标。¹²⁷然而，即使在思考本文所考虑的比例原则之前，这一评估对于攻击方来说也非常关键。鉴于这一不确定性，笔者同意萨索利（Sassòli）的观点，即为加强对于人道准入的保护，¹²⁸不应将私营军事和安保公司职员置于这种模棱两可的情况下。¹²⁹

抢劫车队与抵抗搜查的车队

交战联系的要求被理解为行动“在”武装冲突“的情况下发生并与”该冲突“有关”。¹³⁰笔者认为，当车队被冲突一方阻拦并抢劫，以使其进一步行进至该方所控制的领土时，交战联系便足够清晰，且这种情况属于敌对行动范式：这被《红十字国际委员会习惯法研究》规则 32 所涵盖，并且，若护卫队为行进而使用了武力，武力的使用需要遵守国际人道法。然而，当车队因有组织武装团体的机会主义犯罪而遭到抢劫时，此行动便缺乏交战联系，故而受国际人权法和国内法的规制，且由此，护卫队使用的武力必须符合执法范式。¹³¹这在由国家军队进行武装护送的情况下十分清晰。然而，在非国际性武装冲突的情况下，当控制了一定的领土的非国家武装团体要求其成员护送车队，而后车队被有组织犯罪团体所抢劫，情况便并不明了了。事实上，“非国家武装团体对生活在其实际控制领土内人员行使控制权并与之互动的方式是与相关冲突存在内在联系的”这一立场¹³²已经受到质疑，并且可能与武装团体针对普通罪犯采取行动的行为缺乏交战联系的立场相悖。¹³³

关于被护送的车队抵抗搜查，使用武装护送并不意味着有意抵抗冲突方有权进行的对装运物资的搜查。¹³⁴救济物资的抵达是可以预期的，这支持了上述论点。事实上，在国际性武装冲突与非国际性武装冲突中，有关冲突各方之间都可能达成技术性安排。拉坦齐（Lattanzi）写道：

开展救济活动的具体模式由公正的组织所决定，不过会受到有关国家与非国家实体一定程度的监督，有时是根据国家或武装团体与救济人员之间的特别协定。¹³⁵

这些协定可能包括不被护送的要求。¹³⁶因此，有关各方已经同意了武装护送的做法。例如，如在此种安排下一方不同意武装护送，则可能表明了有抵制搜查的意图。但这种抵制，至多导致拒绝进入并“引起怀疑，使得依据执法范式使用武力正当化”。¹³⁷

结论

本文并未提供一个放之四海而皆准的解决方案，而是旨在探讨国际人道法中人道车队的武装护送的法律框架，因为由于冲突方对车队或护送方的攻击，车队可能面临更高的受损或被阻拦的风险。为此，作者分析了诉诸武装护送是否符合护送方可能受到约束的被动预防原则。此外，本文提出，对阻止车队行进的冲突一方发起的攻击的比例性进行评估时，应当考虑攻击对平民居民的衍生影响。

¹²⁷ L. Cameron and V. Chetail, above note 122, pp. 467, 432. 关于私营军事和安保公司的地位，见上注，第 386 页。同样值得注意的是，在车队附近出现私营军事和安保公司本身不会将车队转化为军事目标。

¹²⁸ 即使是在敌对行动以外的范式优先适用的情况下，也会出现一些不确定性，如自卫权是否会授予给私人，私人保卫财产时是否享有此种权利（例如我们所讨论的人道车队）。See L. Cameron and V. Chetail, above note 122, pp. 467, 463; N. Melzer and G. Gaggioli, above note 104, p. 86.

¹²⁹ M. Sassòli, above note 1, p. 552.

¹³⁰ Elvina Pothelet, “Life in Rebel Territory: Is Everything War?”, *Armed Groups and International Law*, 20 May 2020, available at: <https://armedgroups-internationallaw.org/2020/05/20/life-in-rebel-territory-is-everything-war/>.

¹³¹ See G. Gaggioli, above note 107, p. 88.

¹³² 另见红十字国际委员会，《国际人道法及其在当代武装冲突中面临的挑战》，日内瓦，2019 年，第 53 页，载：<https://shop.icrc.org/international-humanitarian-law-and-the-challenges-of-contemporary-armed-conflicts-recommitting-to-protection-in-armed-conflict-on-the-70th-anniversary-of-the-geneva-conventions-pdf-ar-1.html>.

¹³³ E. Pothelet, above note 130.

¹³⁴ 见《日内瓦第四公约》第 59 条；《第一附加议定书》第 70 条；《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 55。

¹³⁵ F. Lattanzi, above note 101, p. 241. 关于进行技术性安排的可能性，见《日内瓦第四公约》第 59 条；《第一附加议定书》第 70 条；《红十字国际委员会习惯法研究》，前注 5，规则 55。

¹³⁶ 刚果民主共和国即为此种情况，根据非国家武装团体的指挥官的要求，进入相关地区的极少数人道组织不得被护送。See OCHA, above note 25, p. 163.

¹³⁷ M. Sassòli, above note 1, p. 405（后加着重号以示强调）。

最后，本文证实，武装护送的出现未必会使得被护送车队成为合法目标。因此，这一观察澄清了如何评估当前对于人道车队的攻击（例如，因认为提供人道援助的人道组织缺乏公正性而引起的攻击）。鉴于护送车队的参与方的多样性（从军队到私营军事和安保公司）与针对车队使用武力的情况的复杂性（从攻击到有组织犯罪），笔者还建议明晰国际人道法框架的边界，以便明确其包含的情况。在此过程中，笔者希望阐明国际人道法对于保护人道援助的新而重要的方面。希望本文能够促进对武装护送人道车队实践的法律影响的进一步思考，以及如何完善这些作用以适应一线现实的深思。