

## برخورد نفت‌کش‌ها با مین در دریای عمان (۲۰۱۹) از دیدگاه حقوق بین‌الملل

سیدقاسم زمانی<sup>۱</sup>

بهزاد سیفی<sup>۲</sup>

### چکیده

در روز پنج‌شنبه، ۱۳ ژوئن ۲۰۱۹، دو کشتی نفت‌کش در اثر برخورد با مین‌های دریایی در دریای عمان تقریباً در ۲۵ مایلی آب‌های ساحلی جمهوری اسلامی ایران (جاسک) درحالی‌که در بیرون از تنگه هرمز در حال عبور بودند، آسیب دیدند. آمریکا و به تبعیت از آن برخی کشورهای دیگر با ارائه تصاویری مخدوش ایران را به خاطر حمله به نفت‌کش‌ها در دریای عمان، متهم کرد. در مقابل جمهوری اسلامی ایران ضمن رد مسئولیت، این حمله را ساخته و پرداخته خود آمریکایی‌ها و توطئه دانست. در این مقاله، سعی بر آن است به این سؤال پاسخ دهیم، انتساب عمل مین‌گذاری بر چه اساسی قابل اثبات است و چگونه می‌توان آن را به دولتی خاص منتسب نمود؟ از این‌رو ضمن بررسی قواعد حاکم بر مین‌گذاری طبق حقوق بین‌الملل، شواهد حاکم بر حوادث رخ داده در دریای عمان را مورد مطالعه و بررسی قرار دهیم؛ و با بررسی شرایط وقوع حوادث و آرای دیوان بین‌المللی دادگستری در خصوص مین‌گذاری، اثبات می‌نماید، اتهامات آمریکا به جمهوری اسلامی ایران، به علت عدم ارائه قرائن معتبر و دارای ارزش و فقدان اسناد و مدارک قطعی از قبیل؛ مین، مالکیت نوع مین به کار رفته، نظرات کارشناسان معتبر نهادهای بین‌المللی و عدم وضوح تصاویر و مشکوک بودن تصاویر ارائه شده... واهی و بیهوده است و نمی‌توان این حملات را از لحاظ قضایی به جمهوری اسلامی ایران منتسب نمود.

**کلیدواژه‌ها:** مین دریایی، تنگه هرمز، دریای عمان، خلیج فارس، حقوق دریایا.

<sup>۱</sup> - استاد حقوق بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبائی : drghzamani@gmail.com

<sup>۲</sup> - استادیار حقوق بین‌الملل، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، نویسنده مسئول: seyfib@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۲۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۶/۱۷

DOI: 10.22067/ijip.v9i1.85678

نوع مقاله: پژوهشی

## Oil Tankers Collision with Mines in the Oman Sea (2019) from the Perspective of International Law

**Seyyed Ghasem Zamani<sup>1</sup>**

Professor of Public International Law,  
Allameh Tabataba'i University

**Behzad Seify**

Assistant Professor of Public International  
Law, Imam Khomeini Sciences Maritime  
University

### Abstract

On Thursday, June 13, 2019, two oil tankers as a result of crashed with naval mines in the Oman Sea approximately 25 miles offshore of the Islamic Republic of Iran (Jask) while crossing outside of the Strait of Hormuz, they were damaged. The United States America has accused the Islamic Republic of Iran of presenting evidence of an oil attack on the Oman Sea. Against the Islamic Republic of Iran, while denying responsibility, the attack was fabricated and dealt with by the Americans themselves and the conspiracy. In this article, we try to answer this question, the attribution of the mining operation can be proven and how can it be attributed to a particular government? Therefore, while examining the rules governing mining in accordance with international law, let's examine the evidence governing the events that took place in the Oman Sea; examining the circumstances of the events and the rulings of the International Court of Justice regarding mining, it proves that the accusations of the United States against the Islamic Republic of Iran are due to the lack of valid and valuable evidence and the lack of definite documents such as; The mine, the ownership of the type of mine used, the opinions of reputable experts from international institutions and the lack of clarity of the images and the suspicions of the presented images ..., are false and useless and these attacks cannot be attributed judicially to the Islamic Republic of Iran.

**Keywords:** Naval Mine, Hormoz Strait, Persian Gulf, Oman Sea, Law of the Sea.

### مقدمه

در طول تاریخ، دریا به عنوان یک منبع غذایی مهم در نظر گرفته شده است، به گونه‌ای که آزادی دریانوردی ضامن رفاه جامعه قلمداد شده است (Vasilev, 2018, p.1). دریاها و اقیانوس‌ها، همواره ضامن برقراری و توسعه روابط بین‌المللی از طریق تسهیل کشتی‌رانی و حمل و نقل کالاها و مسافری بوده‌اند

---

<sup>1</sup> Corresponding Author: rghzamani@gmail.com

(Taghizadeh, 2012, p.21). در مقابل، صنعت کشتی رانی، همواره با مخاطراتی روبرو بوده است. یکی از ابزارهایی که ممکن است کشتی رانی را به مخاطره اندازد، مین های دریایی است. مین گذاری در دریا ضمن به همراه داشتن مخاطرات، در تقابل با آزادی دریانوردی و آزادی کشتی رانی صلح آمیز است، که عدم رعایت حقوق بین الملل حاکم بر مین های دریایی منجر به نقض صلح و امنیت بین المللی خواهد شد. در روز پنجشنبه، ۱۳ ژوئن ۲۰۱۹، دو نفت کش<sup>۱</sup> در اثر برخورد با مین های دریایی در دریای عمان تقریباً در ۲۵ مایلی آب های ساحلی جمهوری اسلامی ایران (جاسک) در حالی که بیرون از تنگه هرمز در حال عبور بودند، آسیب دیدند. یکی از تانکرهای نفتی متعلق به ژاپن بود، همزمان با دیدار نخست وزیر ژاپن «شینزو آبه» با رهبر انقلاب بود که حادثه رخ داد. نفت کش دیگر نیز با نام «فرانس آلتیر»، در اثر آسیب شدید به سمت راست بدنه آن، سوراخ بزرگی در خط آبخور آن ایجاد شد، که به عقیده برخی حاکی از برخورد اژدر است. علاوه بر این، بنا بر گزارش های مختلف، چهار کشتی توسط مین های دریایی در سواحل فجیره در تاریخ ۱۲ مه ۲۰۱۹ آسیب دیده اند. بریتانیا نیز به پیروی از آمریکا مسئولیت ایران را مطرح کرد. در مقابل مقامات ج.ا.ایران ضمن رد مسئولیت، آمریکا را مسئول احتمالی این حملات دانست، به گونه ای که «ظریف»، وزیر امور خارجه ج.ا.ایران، در توییت<sup>۲</sup> به این نتیجه رسید که آمریکا یا متحدانش احتمالاً در پشت این حملات هستند و اعلام کرد این اتهام «بدون شواهد واقعی و عینی» می باشد. با این وجود وزیر امور خارجه آمریکا «پمپو»، بر اساس اطلاعات، سلاح های مورد استفاده، سطح تخصص مورد نیاز برای اجرای چنین عملیاتی، و این که هیچ گروهی در منطقه دارای چنین منابع و مهارتی نیست، حملات را به ایران انتساب داد. فرماندهی مرکزی آمریکا نیز با انتشار ویدیویی، ادعا کرد که قایق گشت دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در حال جداسازی مین منفجر نشده از نفت کش ژاپنی می باشد (Kraska & McLaughlin, 2019).

با وجود این، در حالی که دولت ترامپ، اتهامات مربوط به مسئولیت ایران را مطرح کرد و به دنبال اجماع جهانی با شواهد ویدئویی و عکاسی بود، دولت ژاپن به طور فزاینده ای خود را از موضع آمریکا جدا کرد. «آبه» در ابتدا این حمله را، بدون توجه به این که چه کسی مسئول است، محکوم کرد. صاحب کشتی

<sup>۱</sup>- اولین نفت کش ساعت ۸ و ۵۰ دقیقه صبح در فاصله ۲۵ مایلی جاسک دچار حادثه شد، این کشتی با پرچم جزایر مارشال از مبدأ بندرالروس قطر به سمت تایوان در حرکت بود. دومین نفت کش در ساعت ۹ و ۵۰ دقیقه در فاصله ۲۸ مایلی جاسک دچار حریق شد، این نفت کش با پرچم پاناما از یکی از بندرهای عربستان سعودی به سمت سنگاپور در حرکت بود.

ژاپنی نیز ضمن رد ادعای دولت آمریکا در خصوص برخورد مین با نفت کش، اعلام کرد که خدمه شاهد «پرواز» یکشی بر روی کشتی بوده‌اند. همچنین، یک دیپلمات ارشد ژاپنی با اشاره به این نکته که دولت نمی‌تواند «براساس هرگونه پیش‌فرض اظهار نظر کند»، ادعاهای آمریکا را رد کرد (Martine, 2019).

نظر به وقایع رخ داده در دریای عمان و از آنجایی که هیچ مدرکی مبنی بر وجود مخاصمه مسلحانه در بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون ژنو وجود ندارد، موضوع در حوزه حقوق بین‌الملل بشردوستانه مطرح نمی‌شود. لذا در این مقاله، سعی بر آن است تا ضمن بررسی قواعد حاکم بر مین‌گذاری طبق حقوق بین‌الملل، شواهد حاکم بر حوادث رخ داده در دریای عمان را مورد مطالعه و بررسی قرار دهیم؛ و با بررسی شرایط وقوع حوادث و آرای دیوان بین‌المللی دادگستری در خصوص مین‌گذاری، به این سؤال پاسخ دهیم، انتساب عمل مین‌گذاری بر چه اساسی قابل اثبات است و چگونه می‌توان آن را به دولت یا دولت‌های خاصی منتسب نمود؟ در نهایت اثبات می‌نماییم که اتهامات آمریکا به ج.ا.ایران، به علت عدم ارائه قرائن معتبر و دارای ارزش و فقد اسناد و مدارک قطعی واهی و بیهوده است و نمی‌توان این حملات را از لحاظ قضایی به ج.ا.ایران منتسب نمود. روش تحقیق نوشتار حاضر تبیینی می‌باشد و روش گردآوری، کتابخانه‌ای استنادی است.

### حقوق توسل به زور و به‌کارگیری مین‌های دریایی

مین‌های دریایی از جمله وسایل و ادواتی هستند حاوی مواد منفجره بسیار قوی و خطرناک که به شیوه‌های گوناگونی در زیر آب منفجر می‌شوند (Seify & Majdfar, 2020, p.47). معمولاً، مین‌ها برای محدود کردن کشتیرانی بین‌المللی استفاده می‌شوند و اختفای آن‌ها منجر به محصور شدن نیروهای دشمن خواهد شد (Heinegg, 2009, p.347). براساس دستورالعمل سان‌رمو «مین دریایی وسیله‌ای انفجاری است که در آب، بستر یا زیربستر دریا جهت وارد آوردن خسارت و یا غرق نمودن کشتی‌ها و یا ممانعت از ورود کشتی‌ها به قلمروهای مختلف دریایی به کار گرفته می‌شوند» ناتو نیز از تعریف فوق پیروی نموده است (Zamani, 2019). تهدیدات مربوط به مین دریایی تهدیدات جدیدی نیست. جهان تجربه برخورد با انواع گوناگون مین‌های دریایی را برای ۲۰۰ سال به همراه دارد. مین در قالب تکامل یافته آن به‌عنوان ادوات انفجاری در اعماق آب، در جنگ‌های داخلی آمریکا (۵-۱۸۶۱) به کار گرفته شد (Seify, Sharifi, 2018, p.50). علاوه بر این از مین برای اولین بار به‌عنوان یک سلاح تاکتیکی در جنگ کریمه ۱۸۵۳-۱۸۵۶ استفاده شد (Vasilev, 2018, p.3). سپس در جنگ بین روسیه و ترکیه در سال‌های ۱۸۷۸-۱۸۷۷ و جنگ بین چین و فرانسه در سال‌های ۱۸۸۵-۱۸۸۴ به کار گرفته

شد (Letts, 2016, p.547). در طول جنگ جهانی دوم نیز بیش از ۵۰۰.۰۰۰ مین دریایی در اقیانوس‌ها ریخته شد. نیروی دریایی آمریکا به طور گسترده‌ای از مین‌های دریایی در طول جنگ ویتنام و حمله نظامی به نیکاراگوئه استفاده کرد و در جنگ ایران و عراق و جنگ خلیج فارس نیز طرفین متخاصم، آب‌های داخلی و دریای سرزمینی یکدیگر را مین گذاری کردند. بنابراین، رویه عملی کشورها مبتنی بر به کارگیری و استفاده از انواع مختلف مین‌های دریایی می‌باشد (Seify et al., 2018, p.51). اکنون نیز بخش مهمی از موجودی سلاح‌های دریایی چندین کشور از جمله آمریکا، کره شمالی، روسیه، چین و ایران می‌باشند (Letts, 2014, p.447).

منشور با ممنوع ساختن توسل یا تهدید به زور در روابط بین‌المللی (بند ۴ ماده ۲) حوزه استفاده مشروع از زور را بیش از پیش محدود کرد (Zamani, 1996, p.4). روشن است که ممنوعیت تهدید یا توسل به زور در مورد به کارگیری مین‌های دریایی نیز اعمال می‌شود. برای نمونه یک عامل مربوطه در تعیین این که ماده ۲ (۴) نقض شده است یا نه، در نظر گرفتن شرایطی است که از مین‌های دریایی برای تهدید و یا توسل به زور در دریای سرزمینی دولت دیگر استفاده می‌شود که از موارد نقض مقررات ماده ۲ (۴) خواهد بود، مگر این که مبنای مشروعی برای معافیت از مسئولیت ناشی از نقض مذکور وجود داشته باشد. مسلماً ریختن مین‌های دریایی در قلمروهای دریایی تحت حاکمیت سایر دولت‌ها، تهدید یا توسل به زور محسوب خواهد شد. در چنین شرایطی سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا مین‌های دریایی، منجر به یک حمله مسلحانه خواهند شد که در مقابل آن بتوان به «دفاع مشروع» متوسل شد؟. همچنین یک دولت ممکن است از مین‌های دریایی به عنوان ابزاری برای دفاع مشروع و پاسخ به یک تهدید یا استفاده از زور استفاده نماید و به همین ترتیب در شرایطی که حقوق بین‌الملل مجوز به کارگیری آن‌ها را داده است از آن استفاده نماید. البته، هرگونه ارزیابی اقدامات انجام شده توسط دولت مین‌گذار به شرایط واقعی موجود در یک وضعیت خاص بستگی دارد (Letts, 2016, p.557). در این راستا، «جان نورتون مور» یادآور می‌شود که ریختن پنهانی مین‌های دریایی به منظور توسل به زور، متفاوت از شلیک تسلیحات مستقر شده ساحلی به هنگام عبور کشتی‌های جنگی نیست، مگر این که اقدام مذکور در قالب استثنائات (دفاع مشروع یا تدابیر توصیه شده یا اقدامات تنبهی مندرج در فصل هفتم) منشور ملل متحد باشد. از این رو اگر براساس فصل هفتم، شورای امنیت مجوز لازم برای انجام چنین اقداماتی داشته باشد، این مجوز به وضوح، زمینه قانونی را فراهم می‌کند که براساس آن می‌توان مین‌های دریایی را به طور مشروع مستقر کرد، در غیر این صورت وفق ماده ۲ (۴) منشور ممنوع خواهد بود. به همین ترتیب، یک کشور می‌تواند مین‌های دریایی را

به موجب ماده ۵۱ منشور (دفاع مشروع) و حقوق بین‌الملل عرفی در پاسخ به حمله‌ای مسلحانه به کار گیرد. البته شرایط دیگری نیز وجود دارد که یک دولت ممکن است مشروعیت ریختن مین‌های دریایی را قبل از وقوع مخاصمه مسلحانه بین‌المللی داشته باشد. برای نمونه در شرایطی که ممکن است تنش‌هایی پیش از مخاصمه وجود داشته باشد، دولت‌ها می‌توانند از مین‌ها به منظور انسداد منطقه‌ای از دریا استفاده کنند. البته این اقدام ناپستی در آب‌های تحت حاکمیت سایر دولت‌ها انجام شود، اما ممکن است در آب‌های متعلق به کشور ساحلی و یا در آب‌های بین‌المللی رخ دهد. در این شرایط، ممکن است ریختن مین‌ها تهدید یا استفاده از زور علیه یک دولت خاص محسوب نشود، با این وجود، چنین اقداماتی ممکن است سایر قواعد بین‌المللی را نقض کند. به عنوان مثال، استقرار مین‌های دریایی، ممکن است مانع اعمال آزادی دریانوردی دیگر کشورها در دریاها و مناطق انحصاری اقتصادی شود و یا محدودیت‌هایی بر عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی وارد کند (Letts, 2014, p.451) (Seify et al., 2018, pp.57-58). طبیعتاً چنین اقدامی، ممکن است با اقدام متقابل دولت آسیب دیده مواجه شود.

### حقوق دریاها و مین‌گذاری در زمان صلح

اساساً تنها سندی که به کارگیری مین‌های دریایی را قاعده‌مند کرده است، کنوانسیون هشتم لاهه ۱۹۰۷ می‌باشد. این کنوانسیون به کارگیری دو نوع از مین‌های تماسی زیردریایی را تحت پوشش قرار داده است، براساس بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون مذکور کار گذاشتن و استفاده از مین‌های شناور خودکار تماسی ممنوع می‌باشد، مگر آنکه به گونه‌ای به کار گرفته شود که حداکثر یک ساعت پس از رهاسدن و عدم کنترل از سوی مین‌گذار منفجر و یا خنثی شود.

بند ۲ ماده ۱ این کنوانسیون، مجوز به کارگیری مین‌های تماسی خودکار ثابت را صادر کرده است مگر آن که این مین به محض جدا شدن از طناب متصل به لنگر مهارکننده خنثی نشود. ماده ۲ آن، دولت‌ها را از «ریختن مین‌های تماسی خودکار در سواحل و بنادر دشمن، تنها با هدف وقفه در کشتی‌رانی تجاری ممنوع کرده است». در ماده ۳ نیز مقرر شده است که: «هنگامی که مین‌های تماسی مهار شده با لنگر به کار می‌روند، بایستی همه اقدامات احتیاطی لازم برای امنیت کشتی‌رانی صلح‌آمیز اتخاذ شود. و...». ماده ۴ نیز، در شناسایی حقوق دولت بی‌طرف در ممانعت از دسترسی متخصصین به خطوط دریایی اش مهم است. همچنین براساس ماده ۵، دولت مین‌گذار متعهد است مین‌های کار گذاشته شده را با دقت کامل پاکسازی نماید. با این حال، «کنوانسیون ۱۹۰۷ لاهه، تأثیری زیادی بر توسعه حقوق عرفی در مورد مین‌های دریایی داشته است، می‌تواند به عنوان مبنایی برای حقوق بین‌المللی معاصر باشد. این قواعد منجر به تدوین قواعد

اساسی در «دستورالعمل سان رمو»<sup>۱</sup> شد که در مورد تمام مین های دریایی قابل اعمال می باشد» (Vasilev, 2018, p.7). دستورالعمل سان رمو مصوب سال ۱۹۹۴، بازنگری معاصر از حقوق مخاصمه مسلحانه دریایی براساس حقوق بین الملل می باشد که مقررات کنوانسیون لاهه را به عنوان حقوق عرفی جنگ مین دریایی ترسیم کرده است. «قواعد و اصول مذکور در موارد متعددی از جمله در قضایای کانال کورفو، نیکاراگوئه و سکوهای نفتی، توسط دیوان بین المللی دادگستری تقویت و یا تصدیق شده است» (Seify, et al., 2018, p.66). «کنوانسیون هشتم لاهه مربوط به زمان مخاصمه بوده و هیچ ممنوعیت کلی و هیچ محدودیت جغرافیایی خاصی را برای استفاده از مین های تماسی خودکار در خود درج نکرده است. تنها ماده ۲، کارگزاران مین های تماسی زیردریایی خودکار دورتر از سواحل و بندرهای دشمن را تنها با هدف جلوگیری از کشتی رانی تجاری منع می کند» (Heinegg, 2008, p.584). اما ماده ۲ کنوانسیون هشتم ۱۹۰۷ لاهه، در اثر تحولات حقوق بین الملل دریاها تغییر یافته است. در واقع با تصویب کنوانسیون های ۱۹۵۸ ژنو و در نهایت کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ این قلمروهای سنتی تغییر یافته و مناطق جدیدی از قبیل منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایجاد شده است.

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در مورد تمام فعالیت های دریایی، از جمله ایمنی کشتی رانی، قابل اجرا است (Vasilev, 2018, p.5). کنوانسیون حقوق دریاها در مورد جنبه های استفاده نظامی از دریا نسبت به کنوانسیون های ۱۹۵۸ از صراحت بیشتری برخوردار می باشد. اما کنوانسیون حقوق دریاها صرف نظر از برخی مقررات مبهم درباره حفظ دریاها برای مقاصد صلح آمیز (UNCLOS, 1982, Arts.88-301)، مسئله استفاده های نظامی از دریاها را تا حدود زیادی نادیده گرفته است. به طور کلی در خصوص انجام فعالیت های نظامی در کنوانسیون های حقوق دریاها مقررات خاصی موجود نیست و مقررات حاکم بر انجام چنین فعالیت هایی غالباً مبتنی بر حقوق بین الملل عرفی یا پاره ای از معاهدات بین المللی است که دارای قلمروی محدودی بوده و همواره در معرض تأویل و تفسیرهای مختلف قرار می گیرند (Seify, Sharifi Traz, Qvhi, Rohani, Nasiri Larimi, 2019, p.150).

ماده ۳۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها الزامات کلی ایجاد کرده و دولت ها را از فعالیت های دریایی که با منشور ملل متحد ناسازگار هستند و به ویژه از هر گونه تهدید یا توسل به زور منع کرده است. جمله بندی مواد مذکور مبهم و خیلی کلی می باشد اما از اهمیت عملی برخوردار است، با این حال، باید به عنوان بخشی

<sup>۱</sup> . San Remo Manual

از منشور ملل متحد در نظر گرفته شود و هدف آن را می‌توان، اطمینان بخشیدن به انطباق کنوانسیون حقوق دریاها با محدودیت توسل به‌زور در منشور در نظر گرفت» (Jonsson, 2008, p.20). علاوه‌براین ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد فلات قاره و مواد ۵۶ و ۷۷ کنوانسیون ۱۹۸۲، تأثیری اجتناب‌ناپذیر بر فعالیت‌های نظامی داشته، که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. مواد مذکور با شناسایی حقوق حاکمه دولت ساحلی در منطقه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی محدودیت زیادی بر فعالیت‌های نظامی سایر کشورها وارد نموده است. دولت ساحلی در این مناطق، از حقوق حاکمه‌ای برای اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده و غیرزنده در بستر، زیربستر و آب‌های بالای آن برخوردار می‌باشد. همچنین در استفاده از منابع اقتصادی، ایجاد جزایر مصنوعی و تأسیسات، تحقیقات علمی دریایی و کنترل آلودگی دولت ساحلی واجد صلاحیت است (Zamani, 1996, p.18).

کنوانسیون حقوق دریاها مرتبط‌ترین معاهده برای تعیین شرایطی است که دولت می‌تواند به‌طور قانونی در زمان صلح مین‌های دریایی را به‌کارگیرد، اما این امر نیاستی عبور مناسب کشتی‌های خارجی را مختل نماید. این قاعده از هر دو حقوق معاهده‌ای و حقوق بین‌المللی عرفی مشتق شده است. در واقع قاعده کلی آن است که دولت مین‌گذار، بایستی «اصول مربوط به مین‌گذاری را مطابق کنوانسیون هشتم لاهه از جمله، موضوع اطلاع‌رسانی مؤثر، کنترل خطر و اخطار را انجام دهد و به‌طور ویژه، بایستی اقدامات احتیاطی ممکن را در مورد ایمنی دریانوردی صلح‌آمیز رعایت نماید» (Seify et al., 2019, p.151). این مهم در قضیه کانال کورفو و در قضایای فعالیت‌های شبه‌نظامی و نظامی نیکاراگوئه مورد تأکید واقع شده است (Nicar. V US, 2008, Para.125). در قضیه نیکاراگوئه علیه آمریکا، دیوان با رجوع به مواد ۳ و ۴ کنوانسیون لاهه اظهار داشت که الزام به قید اطلاع‌رسانی به کشتی‌رانی صلح‌آمیز، مهم‌ترین عامل برای تعیین مشروعیت اقدامات مین‌گذاری می‌باشد (Nicar. V US, 2008, Para.215). واضح است که در زمان صلح، تعهدات کلی برای دولت‌ها وجود دارد تا اطمینان حاصل شود که فعالیت‌هایشان غیرقانونی نبوده و با حقوق و فعالیت‌های دیگر کشورها تداخل نمی‌یابد. روشن است که این تعهدات به استفاده از مین‌های دریایی توسط دولت‌ها در زمان صلح گسترش می‌یابد. اگرچه کنوانسیون حقوق دریاها جزئیات مستقیمی در ارتباط با موضوع مین‌دریایی ندارد، اما در برخی از مواد (UNCLOS, 1982, Arts.19-24) تعهدات کلی منعکس کرده است که دولت‌ها را در مورد رعایت حقوق سایر کشورها، ملزم به رفتاری تصدیق شده می‌نماید (Letts, 2016, p.563). اکنون به تشریح مین‌گذاری در قلمروهای مختلف دریایی می‌پردازیم.



### ۲-۱ آب‌های داخلی

دولت ساحلی می‌تواند از مین‌های دریایی در آب‌های داخلی خود استفاده کند، البته تا زمانی که فعالیت‌هایش با الزامات معمولی زمان صلح و تعهدات مندرج در کنوانسیون حقوق دریاها، از قبیل اطلاع-رسانی در مورد خطرات دریانوردی مطابقت داشته باشد (McLaughlin, 2014, p.496). بایستی اطمینان حاصل نماید چنین اقداماتی سبب آسیب‌رساندن به کشتی‌رانی قانونی نخواهد شد. از آنجایی که کشتی‌های با پرچم خارجی هیچ‌گونه حق عبوری از طریق آب‌های داخلی کشور ساحلی ندارند، هر عبوری که تعهد شده است، به صلاحدید دولت ساحلی است، و اگر دولت ساحلی تمایل داشته باشد می‌تواند مین‌های دریایی را کار بگذارد (Letts, 2014, p.463). لیکن می‌بایستی تمهیدات لازم در خصوص عدم ورود خسارت به کشتی‌رانی صلح‌آمیز را فراهم آورد (UNCLOS, 1982, Arts.88-301).

### دریای سرزمینی

دولت ساحلی حق دارد در هر زمان مناطق مین‌گذاری را در دریای سرزمینی خود ایجاد کند، این حق از ماده ۸ کنوانسیون حقوق دریاها نشأت گرفته شده است، اما مطابق با ماده ۲۱ کنوانسیون، دولت ساحلی متعهد است که ایمنی کشتی‌رانی و مقررات ترافیک دریایی را فراهم آورد. طبق ماده ۲۴، دولت ساحلی باید رعایت مقتضی را در خصوص تمامی خطراتی که در دریای سرزمینی‌اش برای کشتی‌رانی بین‌المللی وجود دارد، به عمل آورد، بدون این که در این زمینه تبعیضی قائل شود. علاوه‌براین، این قاعده در انطباق کامل با ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها است (Vasilev, 2018, p.6). به عبارتی دیگر، طبق مواد ۲۴ و ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها دولت ساحلی دارای تکالیف و حقوقی است که بر گسترش مین‌های دریایی تأثیر می‌گذارد، و کشتی‌های کشورهای خارجی دارای حق عبور بی‌ضرر می‌باشند. تعلیق عبور بی‌ضرر، صرفاً پس از اعلان به کشتی‌رانی بین‌المللی توسط دولت ساحلی انجام می‌شود. با توجه به مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در مورد تضمین اعمال حق عبور بی‌ضرر، اگر «مسیرهای جایگزین امن را به سهولت فراهم نکنند، این گونه مین‌گذاری‌ها ناقض حقوق بین‌الملل محسوب» (Heinegg, 2008, p.596) و مسئولیت بین‌المللی کشور مربوطه را در پی خواهد داشت.

در مقابل استقرار مین‌های دریایی در دریای سرزمینی دولت دیگر قبل از وقوع مخاصمه مسلحانه، نقض ماده ۲ (۴) منشور ملل متحد می‌باشد. این امر همچنین نقض کنوانسیون حقوق دریاها خواهد بود؛ زیرا علاوه بر نقض حاکمیت کشور ساحلی، حق عبور بی‌ضرر یک کشور خارجی برای عبور از آب‌های سرزمینی دولت دیگر، را نقض خواهد کرد. طبق ماده ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها، اصولاً عبور مادامی

بی‌ضرر تلقی می‌گردد که مخل صلح و آرامش و امنیت دولت ساحلی نباشد. «واضح است که کشتی متعلق به کشور دیگر که اقدام به عملیات مین‌گذاری و یا پاکسازی مین در دریای سرزمینی کشور دیگر می‌نماید، نمی‌تواند ادعا کند که عبور آن بی‌ضرر بوده است. این مسئله در پرونده کانال کورفو مورد توجه قرار گرفته شده است» (Letts, 2014, p.465).

#### تنگه‌های بین‌المللی و خطوط مجمع‌الجزایر دریایی

شرایط خاصی وجود دارد که طبق آن استقرار مین‌های دریایی در زمان صلح، ممکن است با حقوق موجود در کنوانسیون حقوق دریاها متناقض باشد. دو نوع از آشکارترین تضادها به کارگیری مین‌ها در تنگه‌های مورد استفاده برای دریانوردی بین‌المللی یا در خطوط آب‌های مجمع‌الجزایر می‌باشد (Letts, 2016, p.563). با این وجود ریختن مین‌های دریایی در تنگه‌های بین‌المللی و خطوط مجمع‌الجزایر دریایی محل توافق نیست، به طوری که برخی بر ممنوعیت ریختن مین‌های جنگی در تنگه‌های بین‌المللی و خطوط مجمع‌الجزایر دریایی در زمان صلح توافق دارند. و آن ناشی از این اصل است که تمام کشتی‌های از حق آزادانه عبور ترانزیت از طریق تنگه‌های بین‌المللی برخوردار می‌باشند (Seify et al., 2019, p.157)، و براساس مواد ۳۸ و ۴۴ کنوانسیون ۱۹۸۲، در زمان صلح، کشورهای ساحلی نمی‌توانند عبور ترانزیت را به هر منظوری ممنوع و یا تعلیق کنند (Kraska, 2010, p.55). در رابطه با تنگه مورد استفاده برای کشتی‌رانی بین‌المللی و رژیم عبور ترانزیت، ماده ۴۴ (و ماده ۵۴ در رابطه با کشورهای مجمع‌الجزایر) اعلام می‌دارد که «دولت‌های ساحلی مجاور نباید مانع عبور ترانزیتی شوند و در صورت آگاهی از وقوع هرگونه خطر برای ناوبری و یا پرواز در داخل و یا در امتداد آن اطلاع‌رسانی مناسب را انجام دهند» (Letts, 2014, p.465). مگر این که دولت ساحلی یا مجمع‌الجزایری بتواند مین‌ها را به شیوه‌ای به کار گیرد که این الزام اساسی را نقض نکند (Letts, 2016, p.563) از این رو، به کارگیری مین‌های مسلح در زمان صلح از آنجا که مخاطرات فراوانی برای کشتی‌رانی صلح‌آمیز دارد را نمی‌توان در تنگه‌های بین‌المللی یا خطوط دریایی مجمع‌الجزایری قرار داد (Naval Mine Warfare, 2001, P.59). لیکن از آنجا که مین‌های کنترل شده هیچ تأثیری بر عبور ترانزیت ندارد، هیچ دلیلی برای رد حق به کارگیری آن‌ها توسط دولت ساحلی در تنگه‌های بین‌المللی وجود ندارد. برداشت مذکور با جرح و تعدیل لازم، بر خطوط کشتی‌رانی مجمع‌الجزایری هم اعمال می‌شود (Heinegg, 2008, p.595) (Kazemi, 1987, p.176).

## آب‌های خارج از حاکمیت کشورها

اساساً آب‌های دریایی به طور کلی به آب‌های تحت حاکمیت کشورها (آب‌های ملی) و آب‌های خارج از حاکمیت کشورها (آب‌های بین‌المللی) تقسیم می‌شوند، در آب‌های ملی صرفاً دولت ساحلی حق حاکمیت و صلاحیت دارد و سایر دول تنها با اجازه دولت ساحلی می‌توانند اقداماتی را در آب‌های ملی به عمل آورند؛ از این رو منظور از آب‌های بین‌المللی؛ منطقه نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی، و دریای آزاد می‌باشد. ریختن مین‌های جنگی در آب‌های بین‌المللی با اصل آزادی کشتی‌رانی و استفاده صلح‌آمیز از دریاهای آزاد، در تضاد است (UNCLOS, 1982, Arts.58-87). از این رو دولت‌ها باید به آزادی دریانوردی در ماورای دریای سرزمینی آن‌ها و استفاده از دریای آزاد برای اهداف صرفاً صلح‌آمیز احترام بگذارند. به طور کلی قواعد مربوط به ریختن مین‌ها در آب‌های بین‌المللی در زمان صلح، و تعهد دولت مین‌گذار به اقدامات مقتضی در برابر حقوق سایر دولت‌ها نامعین می‌باشد (UNCLOS, 1982, Arts.56-58-87). البته دیدگاه‌های حقوقی و دستورالعمل‌های نظامی نیز رویه یکسانی نسبت به این امر نداشته‌اند. «هینگ» معتقد است که «مین‌گذاری در آب‌های بین‌المللی خواه با مین‌های مسلح یا کنترلی، مخالف حقوق بین‌الملل است». اما به نظر می‌رسد بسته به نوع مین‌های به کار رفته قواعد مربوط به مین‌گذاری در آب‌های بین‌المللی متفاوت باشد، و به کارگیری آن‌ها بستگی به شرایط و اوضاع و احوال مربوطه نیز دارد (Seify, et al., 2019, p.155).

عدم تسری حاکمیت دولت ساحلی به فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی این نتیجه را در پی خواهد داشت، این مناطق نتوانند از صحنه فعالیت‌های نظامی مستثنی شوند. دستورالعمل سان‌رمو خاطر نشان می‌سازد که دولت‌ها ملزمند در تمام قلمروهای دریایی توجیهی معقول به حقوق و تعهدات سایر دولت‌ها بنمایند و ماده ۳۴ نیز بیان می‌دارد که دولت‌ها بایستی توجه مقتضی به حقوق و تکالیف دولت ساحلی مثل کاوش و بهره‌برداری از منابع اقتصادی و حمایت از محیط زیست دریایی داشته باشند (Zamani, 1996, p.20). با توجه به شناسایی مناطق نظارت، انحصاری اقتصادی و فلات قاره در رژیم حقوق مدرن دریاها، محدودیت‌های اضافی خاصی بر این حق نامحدود (اصل آزادی کشتی‌رانی در دریای آزاد) وارد شده است (Heinegg, 2008, p.546). بنابر بند اول ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها مجوز فعالیت‌های نظامی، از جمله حق کشتی‌های جنگی در عملیات نمایشی و تمرین تسلیحات در منطقه انحصاری اقتصادی قابل استنباط است. در برابر این نوع مجوز، بند ۳ ماده ۵۸ سایر دول را ملزم می‌کند که حقوق دولت ساحلی را به‌هنگام استفاده از حقوق خود، در منطقه انحصاری اقتصادی را مدنظر قرار داده و

مقررات دولت ساحلی را که بر طبق مفاد این کنوانسیون و سایر مقررات حقوق بین‌الملل وضع گردیده است را مراعات نمایند.

در مکانی که ریختن مین‌های دریایی انتخاب می‌شود، دولت مین‌گذار بایستی به سایر دولت‌ها اخطار بدهد و تضمین کند که چنین میدان مینی مداخله‌ای با حق دولت مربوطه و سایر دولت‌ها برای بهره‌برداری از مناطق مذکور نداشته باشد. علاوه بر این دولت‌های مین‌گذار بایستی توجه مقتضی را به حمایت و حفاظت از زندگی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره داشته باشند (Mundis, 2008, p.172) (San Remo Manual, 1994, para.35). به موجب ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ مربوط به دریای آزاد و مواد ۸۷ و ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد به روی کلیه دولت‌ها باز است و هیچ دولتی نمی‌تواند ادعای مشروعی به منظور حاکمیت بر قسمتی از آن داشته باشد. در بحث مین‌گذاری در دریای آزاد نکته قابل توجهی که می‌بایستی براساس کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نهایی مورد توجه قرار گیرد، الزاماتی است که برای دولت‌ها با توجه به حقوق سایر کشورها از قبیل: آزادی کشتی‌رانی؛ آزادی پرواز؛ و ... در ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها درج شده است. به عبارتی دیگر، اگرچه ماده ۸۸ کنوانسیون حقوق دریاها، حفظ دریاها را برای مقاصد صلح‌آمیز در نظر داشته است، اما این نکته باید در پرتو ماده (۸۷) کنوانسیون در نظر گرفته شود، در مورد هر دو اصطلاح «سایر قواعد بین‌المللی» و الزام به «رعایت مقتضی» دیگر حقوق مشروع استفاده‌کنندگان در دریاها آزاد مشهود است. بر این اساس، نمی‌توان از مین‌های دریایی در دریای آزاد به عنوان ابزاری برای حمایت تلویحی از حاکمیت استفاده نمود، زیرا این امر مستقیماً با ماده (۸۷) کنوانسیون حقوق دریاها و ممنوعیت تهدید یا استفاده از زور در ماده ۲ (۴) منشور سازمان ملل متحد در تضاد است. بنابراین، میدان‌های مین دریایی باید به دقت به اهداف نظامی که برای آن‌ها تأسیس شده‌اند محدود شود (Letts, 2014, p.466). در نهایت استعمال این حقوق مستلزم رعایت منافع دیگر کشتی‌ها می‌باشد و اعمال آن‌ها نباید تهدیدی برای تمامیت ارضی کشور ساحلی ایجاد کند (Henderson, 2006, p.62).

### تحلیل آراء دیوان بین‌المللی دادگستری مرتبط با مین‌گذاری دریایی

یک عمل غیرقانونی از نقض معاهدات و قواعد حقوق عرفی، منتسب به دولت ایجاد می‌شود. در مورد مسئولیت می‌توان در طرح مواد پیش‌نویس مربوط به مسئولیت دولت برای اعمال متخلفانه بین‌المللی کمیسیون حقوق بین‌الملل، مجموعه از اصول کلی خاص را برای طرح مسئولیت دولت با توجه به نقض

یک تعهد بین المللی در اثر عمل متخلفانه یافت<sup>۱</sup>، به طور کلی رفتار هر ارگان دولتی به موجب حقوق بین الملل فعل آن دولت تلقی می شود. بنابراین، اگر مین گذاری غیرقانونی توسط یک دولت و ارگان های وابسته به دولت، منجر به ورود آسیب به کشتی رانی بی ضرر شود، آن دولت طبق حقوق بین الملل، مسئول عمل متخلفانه بین المللی اش می باشد. این اقدام ممکن است مبنایی برای مسئولیت بعدی در فرایند دادرسی قضایی شود، یا حتی برای دولت زیان دیده برای اتخاذ اقدامات متقابل و یا اتخاذ عملی طبق دکترین ضرورت باشد. البته بسته به مقیاس و آثار آسیب ناشی از مین گذاری، ممکن است حتی اقدام دولت مین گذار یک «حمله مسلحانه» تلقی شود که حق توسل به زور را به عنوان دفاع مشروع به دولت یا دولت های که به طور مستقیم به واسطه این حمله به آن ها زیان وارد شده است را افزایش دهد ( International Security Department, 2014, p.5). در واقع، مسئولیت حملات به وسیله استانداردهای بین المللی تعیین می شود. در صورت تأیید حملات از سوی کشوری خاص، دولت های زیان دیده مانند ژاپن مجاز به استفاده از اقدامات قانونی برای جلوگیری از ادامه اقدامات غیرقانونی و رعایت حقوق بین المللی هستند. دیوان بین المللی دادگستری این مسائل را در سه پرونده مهم مورد توجه قرار داده است، به عنوان یک قاعده کلی، به جامعه بین المللی کمک می کند تا با برخی از نتیجه گیری ها در حوزه مسئولیت حقوقی کشور متخلف و حقوق کشورهای آسیب دیده راه کاری مناسب ارائه نماید. با این حال صرف نظر از این سه رأی دیوان که مستقیماً به مین دریایی مربوط می شود، رویکرد کلی، کار دیوان بر این است، اول، شواهد را از قبل از وقوع حادثه به خصوص به عنوان استاندارد و روش های اثبات و جدا از اتهامات ارزیابی شده مورد بررسی قرار دهد. دوم، همیشه باید در ذهن انتساب را به عنوان یک تصمیم قضایی در نظر گرفت و انتساب به عنوان یک موضوع سیاست بین المللی، اغلب به صورت متفاوتی مورد ارزیابی قرار گرفته شده است ( Kraska & McLaughlin, 2019).

#### قضیه کانال کورفو (انگلیس علیه آلبانی)

در ۱۵ مه سال ۱۹۴۶، آتش بارهای ساحلی آلبانی بر روی دو کشتی جنگی انگلیسی در حال عبور از تنگه کورفو آتش گشودند. دولت انگلیس نسبت به این موضوع اعتراض نمود و اعلام داشت که حق عبور بی ضرر از تنگه ها در حقوق بین الملل به رسمیت شناخته شده است. در مقابل آلبانی عبور هر نوع کشتی را

<sup>1</sup>. Article 1 – 3 and article 12 – 15, Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, GA Res 56/83, UNGAOR, 56th Session, Annex, Agenda Item 162, UN Doc A/RES/56/83, 2001.

منوط به اجازه دولت آلبانی نمود. در نتیجه این حملات، نیروی دریایی انگلیس با اعزام چهار کشتی جنگی دستور عبور از کانال را صادر کرد. در تاریخ ۱۲ اکتبر سال ۱۹۴۶، دو ناوشکن انگلیسی به‌هنگام عبور از تنگه با مین‌های دریایی برخورد کردند که منجر به مرگ ۴۵ افسر بریتانیایی و خدمه کشتی و زخمی شدن تعداد ۴۲ نفر دیگر گردید (Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.109). پس از این حادثه انگلیس اقدام به مین‌رویی در دریای سرزمینی آلبانی نمود و در اثر این عملیات ۲۲ مین کشف گردید (Corfu Channel (UK v Alb), 1949, para.32-33).

دیوان اظهار داشت که شواهد مستقیمی برای ارتباط آلبانی به استقرار چنین مین‌هایی در دست نبوده، و دیوان هنوز هم به این نتیجه نرسیده است که مین‌گذاری «بدون اطلاع دولت آلبانی انجام شده باشد». در واقع مین‌گذاری بدون اطلاع آلبانی ممکن نبوده است. بنابراین شواهد نشان از قصور دولت آلبانی می‌باشد (Corfu Channel (UK v Alb), 1949, para.22). سپس، دیوان کشف کرد که آلبانی متعهد بوده است که در مورد مین‌های موجود در کانال، به همه کشتی‌ها اطلاع‌رسانی نماید و آلبانی در انجام چنین تعهدی قصور ورزیده است. چراکه چنین تعهداتی نه تنها براساس کنوانسیون هشتم ۱۹۰۷ لاهه، اساسی هستند، بلکه براساس اصول کلی و همچنین اصول شناخته شده از قبیل: اصل بنیادین ملاحظات بشردوستانه، حتی در صلح بیش از جنگ قابل اجراء است. در قضیه کانال کورفو، دیوان حق «آزادی ارتباطات دریایی» و حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق از طریق تنگه را به رسمیت شناخت، و بر هر حقی که آلبانی مدعی بود که براساس حق حاکمیت ملی خود از عبور از تنگه ممانعت به‌عمل آورده است ترجیح داده شد (Seify et al., 2019, p.157)، و آلبانی متعهد به‌مراقبت مقتضی از دریای سرزمینی خود بوده است (Zamani, 2019).

در بحث انتساب مسئولیت به آلبانی، هیچ اختلافی نسبت به این مسئله وجود نداشت که این منطقه در سال ۱۹۴۵ مین‌رویی شده است و منطقه امن بوده است که اخیراً مین‌گذاری شده است. به‌نظر دیوان برای تعیین مبنای مسئولیت آلبانی، نیاز به توجه جدی به این عقیده نمی‌بیند که آلبانی خود مین‌ها را کار گذاشته است، و نمی‌تواند با این واقعیت مسلم که در ساحل آلبانی فقط چند لنج و قایق موتوری وجود دارد، سازگار باشد (Ziaiebigdeli et al., 2013, p.11). علاوه‌براین هر ادعایی مشابه این ادعای انگلیس (تبانی آلبانی با یوگسلاوی) نیازمند درجه‌ای از اطمینان است که در این قضیه وجود ندارد و منشأ مین‌های کارگذاری شده در آب‌های سرزمینی آلبانی کماکان محل اختلاف است (Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.110).

به عقیده دیوان صرف این حقیقت که مین ها در آب های آلبانی قرار داشته اند موجب این نمی گردد که مسئولیت اثبات دعوی به این کشور منتقل گردد (Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.111). از سوی دیگر، کنترل انحصاری که یک کشور در محدوده مرزهای خود اعمال می کند، تهیه و تأمین دلیل مستقیم وقایعی که مسئولیت آن را در صورت نقض حقوق بین الملل در پی خواهد داشت، غیرممکن می سازد (Ziaiebigdeli et al., 2013, p.11). در این حالت در صورت نقض حقوق بین الملل احتمال مسئولیت وجود دارد. در این صورت کشور زیان دیده باید مجاز باشد به نحو آزادتری به استنباط از وقایع و امارات به عنوان دلیل تمسک جوید؛ چنین ادله غیرمستقیمی هنگامی که بر رشته ای از وقایع به هم پیوسته که منطقاً به نتیجه واحدی منتج می گردد، مبتنی باشد، باید ارزش و اهمیت خاصی برای آن قائل شد (Ziaiebigdeli et al., 2013, p.12). به عقیده دیوان در این قضیه دو دسته از حقایق که یکدیگر را تأیید می نمایند، می بایستی مورد بررسی قرار گیرند. دسته اول به موضع گیری آلبانی پیش و پس از وقوع حادثه باز می گردد. مین گذاری در دوره ای صورت پذیرفته است که این دولت تلاش داشته کنترل بیشتری بر آب های سرزمینی خود داشته باشد و به این دلیل مجوز قبلی پیش از ورود را الزامی دانسته بود، این مراقبت در برخی موارد حتی مشتمل بر توسل به زور نیز گردیده است. موضوعی که ادعای عدم اطلاع را نامحتمل می سازد. به علاوه هنگامی که آلبانی نسبت به وجود حوزه مین مطلع گردید، شدیداً نسبت به فعالیت انگلیس و نه نسبت به مین گذاری اعتراض نمود. آلبانی بدان گونه که حقوق بین الملل اعلام می دارد، کشتی ها را از وجود حوزه مین مطلع ننموده است. به علاوه این کشور هیچ رسیدگی قضایی که بر عهده اش قرار داشته بود را در این قضیه به عمل نیاورد. این چنین موضع گیری تنها نشان گر این موضوع است که آلبانی نسبت به مین گذاری مطلع بوده و طرف دار وضعیتی بوده که موضوع مبهم باقی بماند (Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.111).

دسته دوم از حقایق به امکان مشاهده عمل مین گذاری از ساحل آلبانی باز می گردد. از منظر جغرافیایی، کانال به سهولت قابل مشاهده می باشد، به علاوه مین ها نزدیک به ساحل بوده اند. در این خصوص کارشناسان دریایی منتخب توسط دیوان گزارش داده اند که پس از تحقیق و بازرسی از محل به این نتیجه رسیده اند که به صورت عادی می توان حوزه های مین ریزی را مشاهده نمود و در شرایط ابری چنان چه از دورین استفاده می شده نگهداران ساحلی می توانسته اند عملیات مین گذاری را ببینند. دیوان به استناد همین گزارش ها و اعلامیه آلبانی مبنی بر وجود پست های دیده بان در سواحل، اعلام داشت مین گذاری از ساحل قابل مشاهده بوده اند (Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.112).

### قضیه فعالیت‌های نظامی و شبه‌نظامی در و علیه نیکاراگوئه (نیکاراگوئه علیه ایالات متحده)

در پرونده فعالیت‌های نظامی و شبه‌نظامی در سال ۱۹۸۶، دیوان بین‌المللی دادگستری، مسئولیت عملیات ریختن مین دریایی به‌طور مخفیانه در آب‌های نیکاراگوئه را بررسی کرد. در اثر این عملیات، نیکاراگوئه ادعا کرد، ۱۲ کشتی تخریب یا به آن‌ها آسیب رسیده، و ۱۴ نفر مجروح و منجر به مرگ دو نفر شده است (Kraska & McLaughlin, 2019). در این قضیه دیوان پس از بررسی وقایع، این موارد را اثبات شده می‌یابد که رئیس‌جمهور آمریکا در اواخر سال ۱۹۸۳، یا اوایل سال ۱۹۸۴ به نهادی از دولت آمریکا مجوز کارگذاری مین در بنادر نیکاراگوئه را داده است؛ در اوایل سال ۱۹۸۴ مین‌هایی در بنادر «البلوف»، «کورینتو» و «ساندینو» یا نزدیک به این بنادر، خواه در آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی نیکاراگوئه، به وسیله اشخاصی که از آن سازمان پول گرفته و یا طبق دستورات آن عمل کرده‌اند و تحت نظارت و یا پشتیبانی لجستیکی ماموران آمریکا کار گذاشته شده است؛ دولت آمریکا، نه بیش از کار گذاشتن مین‌ها و نه بعد از آن، هیچ هشدار عمومی و رسمی به کشتی‌رانی بین‌المللی نسبت به وجود و محل مین‌ها نداده است؛ و خسارت جانی و مالی با انفجار مین‌ها پدید آمده است (Ziaibigdeli et al., 2013, p.491). دیوان در بند ۶ رأی احراز می‌نماید، آمریکا با مین‌گذاری آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی نیکاراگوئه طی ماه‌های اول سال ۱۹۸۴، تعهدات خود را در برابر نیکاراگوئه به موجب حقوق بین‌الملل عرفی مبنی بر عدم استفاده از زور علیه کشور دیگر، عدم مداخله در امور آن، عدم نقض حاکمیت آن و عدم اختلال در بازرگانی مسالمت‌آمیز دریایی نقض کرده است (Letts, 2016, p.554).

دیوان با برخی اسناد کتبی (مقالات مطبوعات و کتب مختلف) با احتیاط برخورد کرده است. دیوان این اسناد را نه به‌عنوان ادله‌ای که وقایع را به اثبات می‌رساند، بلکه به‌عنوان مطالبی که مع‌الوصف می‌تواند وجود یک امر یا حقیقت را مورد تأیید قرار دهد و در اثبات این که برخی وقایع هست که همگان از آن اطلاع داشته باشند، قلمداد می‌کند. اما راجع به اظهارات نمایندگان کشورها که گاه در بالاترین سطح صورت گرفته است، دیوان این دیدگاه را در پیش می‌گیرد که این اظهارات، زمانی که وقایع یا رفتار ناخوشایندی را نسبت به کشورهایی که شخص‌گوینده نماینده آن است، مورد تأیید و اذعان قرار می‌دهد، از ارزش اثباتی خاصی برخوردار می‌گردد (Ziaibigdeli et al., 2013, p.490). درحقیقت، بنابر قضیه نیکاراگوئه، مسئولیت مین و آسیب ناشی از مین‌ها در بعضی شرایط می‌تواند از بیانیه و شواهد سیاسی، حتی در صورت عدم وجود شواهد فیزیکی، دریافت شود. خبرگزاری فدرال نیکاراگوئه شهادت داد که آمریکا از شورشیان در مین‌گذاری‌ها حمایت کرده است. مدیر سیا، در مجلس سنا، شهادت داد که رئیس‌جمهور «ریگان» واقعاً این عملیات را مجاز دانسته است، اما «ریگان» این را انکار کرد. با توجه به این نشانه‌های



گسترده، دیوان دریافت که آمریکا مین ها را در آب های نیکاراگوئه کار گذاشته است. در واقع، شواهد مربوط به مسئولیت آمریکا تقریباً به طور کامل براساس اظهارات رسمی و گزارش های مطبوعاتی بود (Kraska & McLaughlin, 2019). دیوان با ارزیابی وقایع، مین گذاری آب های نیکاراگوئه را به آمریکا قابل انتساب دانست و آن را به منزله تخطی از اصل ممنوعیت توسل به زور دانست (Nicar. V US, 2008, Para.227-238). دیوان همچنین این ادعا را می پذیرد که مین گذاری بنادر، در تناقض آشکار با آزادی دریانوردی و بازرگانی بین المللی است (Nicar. V US, 2008, Para.270-282). علاوه بر این دیوان به طور خاص در بند ۸ رأی تعیین کرد که آمریکا مسئول مین گذاری بنادر نیکاراگوئه می باشد، و با این اقدام و خودداری از اعلام محل های مین گذاری شده در دریا و در مقابل بنادر نیکاراگوئه نقض تعهدات بین المللی نموده است (Ziaiebigdeli, 2015, p.259).

#### قضیه سکوهاى نفتى (ج.۱.۱.ایران علیه ایالات متحده امریکا)

در ۱۴ آوریل ۱۹۸۸، رزمناو آمریکایی «ساموئل بی. رابرتز»، در آب های بین المللی نزدیک بحرین، با یک مین برخورد کرد؛ چهار روز بعد آمریکا، توأمان به مجتمع های نصر و سلمان حمله کرد و آن ها را منهدم ساخت (Ziaiebigdeli et al., 2015, p.394) و آن را به منزله دفاع مشروع تلقی کرد. در قضیه برخورد ناو ساموئل با مین، دیوان بیان داشت که مین گذاری در آن زمان از سوی هر دو دولت متخاصم در جنگ ایران و عراق انجام می گرفته است. بنابراین مدارک موجود مبنی بر عملیات مین گذاری از سوی آمریکا برای اثبات مسئولیت ایران کافی نیست. از دیدگاه دیوان تنها مدرک اصلی که کشتی ساموئل با مینی برخورد کرده که از سوی ایران کار گذاشته شده است، این است که مین های یافته شده در آن منطقه، دارای شماره سریال هایی مشابه مین های ایرانی (از جمله مین هایی که بر روی کشتی ایران اجر یافت شد) بوده است. این مدرک اگر چه دلالت کننده می باشند، لکن قطعی نیست (Pakshir, 2004, p.95) البته ایران در خصوص کشتی ایران اجر این را متذکر شد و ادعا می کند کشتی واقعاً حامل مین بوده، اما هدف آن فقط حمل آن ها به محل دیگری بوده است (Oil Platforms, 2003, Para.63).

آمریکا در ۱۸ آوریل ۱۹۸۸ در نامه ای به شورای امنیت علت حمله به سکوهاى نفتى سلمان و نصر، اظهار داشت این کشور حق دفاع مشروع خود را در پاسخ به مین گذاری در مسیر کشتی ساموئل اعمال نموده است. با این حال، دیوان ابتدا بر وقایعی تمرکز می کند که قابلیت اثبات اعتبار یا به عبارت دیگر ادعای اعمال حق دفاع مشروع را دارد. دیوان در می یابد حتی در صورت پذیرفتن و محفوظ نگاه داشتن موضوع مسئولیت ایران به طور فزاینده، این وقایع به نظر دیوان، حمله مسلحانه به آمریکا محسوب نمی شود. دیوان

متذکر می‌گردد که آن مین‌ها در آن زمان توسط هر دو طرف متخاصم در جنگ ایران-عراق کارگذارده شده است، بنابراین، دیگر ادله مربوطه به سایر عملیات‌های مین‌گذاری توسط ایران نمی‌تواند در زمینه اثبات مسئولیت ایران در مورد این مین‌گذاری خاص قطعی و مسلم باشد ( Ziaeibigdeli et al., 2015, pp.401-402). علاوه‌براین دیوان امکان به اجراء گذاشتن شدن «حق دفاع مشروع» در صورت مین‌گذاری برای یک کشتی نظامی را منکر نمی‌گردد. اما با عنایت به کلیه شرایط، از جمله با توجه به عدم امکان اثبات مسئولیت به ایران برای مین‌گذاری علیه کشتی سامونل اعلام داشت که دیوان نمی‌تواند ادعای حمله به سکوهای نفتی نصر و سلمان را بپذیرد. در پاسخ به مین‌گذاری، از سوی یک نهاد نامعین، علیه یک کشتی جنگی آمریکا، که شدیداً آسیب دیده ولی غرق نگردیده و بدون خسارت جانی، نه عملیات به‌طور کلی و نه بخشی از آن که منتج به تخریب سکوهای سلمان و نصر گردید، نمی‌توان با شرایط موجود در این قضیه به‌عنوان نوعی توسل به‌زور متناسب در قالب دفاع از خود قلمداد نمود ( Mirabbasi & Sadatmidani, 2013, p.175).

### بررسی اوضاع و احوال حاکم بر شرایط حادثه در پرتو آراء دیوان بین‌المللی دادگستری

وزیر امور خارجه ایالات متحده، در روز حادثه ایران را مقصر دانست. وی این ارزیابی را بر پایه «اطلاعات، تسلیحات مورد استفاده، تجربه مورد نیاز» و «حملات اخیر مشابه ایران به کشتی‌ها» بیان کرد، و با این ادله مسئولیت حوادث را به ایران منتسب نمود. «جرمی هانت» وزیر امور خارجه انگلیس نیز، بدون ارائه هیچ سند و دلیلی و به تبعیت از اظهارات «پمپئو» اظهار داشت: «دلیلی نداریم که برداشت آمریکا را باور نکنیم. ما ارزیابی مستقل خودمان را انجام خواهیم. آمریکا نزدیک‌ترین متحد ماست»<sup>۱</sup>. در ذیل سعی بر آن است تا با تحلیل اوضاع و احوال حاکم بر شرایط برخورد نفت‌کش‌ها با مین در دریای عمان در پرتو آراء دیوان بین‌المللی دادگستری به تحلیل و رد این انتساب‌ها پردازیم.

### اوضاع و احوال حاکم بر شرایط با تأکیدی بر قضیه نیکاراگوئه علیه آمریکا

برخی به استناد این ادله از رأی نیکاراگوئه و از رویکرد آمریکا در مورد کنونی حمایت می‌کنند تا ج.ا.ایران را مسئول حملات اخیر مین، پس از تهدیدات متعددش برای بستن تنگه هرمز، نمایند ( Kraska & McLaughlin, 2019). آن‌ها برای محکومیت ج.ا.ایران استدلال خود را مبتنی بر فن‌آوری به‌کارگیری

<sup>۱</sup>. <https://www.mashreghnews.ir/news/967279>, 26/03/1398.

مین ها قرار می دهند و مدعی هستند که نصب مین ها به بدنه کشتی های خاص، اقدامی هدفمندتر از ریختن مین های شناور یا ثابت است. این امر نسبت به استفاده غیرمستقیم از مین های شناور متحرک یا ثابت، حاکی از برنامه ریزی آگاهانه و انتخاب اهداف از پیش تعیین شده است. این امر همچنین نیاز به قابلیت های قابل توجهی، از جمله غواصان بسیار آموزش دیده و تکنیک های پیشرفته یا تیم های مخفی که مین ها را روی بدنه قرار می دهند، دارد. علاوه بر این، رویکرد «با ارزش بودن قرائن» در مورد پرونده نیکاراگوئه - رویه سیاسی، رویه گذشته و بیانیه سیاسی ج.ا.ایران - نشان می دهد که شواهد کافی برای حمایت از این نتیجه - گیری که ایران مسئولیت دارد، وجود دارد (Ibid).

این در حالی است که به نظر می رسد این نتیجه گیری حاصل طرح های برنامه ریزی شده قبلی بوده است و با اجرای آن علیه کشتی ژاپنی، درست در زمانی که نخست وزیر ژاپن با رهبر انقلاب دیدار می - کرد، به دنبال شکست مذاکرات، فشار حداکثری بر ایران به منظور تغییر رویه و یا طرح پرونده آن در شورای امنیت می باشد. نکته حائز اهمیت این است که این اتهامات در حالی مطرح می شود، که پس از وقوع حادثه خدمه هر دو نفت کش با اقدام سریع مرکز هماهنگی جستجو و نجات دریایی هرمزگان مستقر در بندر شهید رجایی، به بندر جاسک (تعداد ۲۳ نفر خدمه شناور اول) منتقل شدند<sup>۱</sup>، و ۲۱ نفر خدمه کشتی دوم نیز با هماهنگی و هدایت همین مرکز از آب گرفته شده و تحویل شناور ناجی ایران شدند<sup>۲</sup>. یکی از قرائنی که دست آویز اتهام زنی علیه ج.ا.ایران گردیده است، تصاویر ارائه شده توسط امریکایی ها است، به نظر می رسد قرائنی بدون ارزش حقوقی هستند و از وضوح چندانی برای انتساب و اثبات این امر برخوردار نمی باشند، و ممکن است با توجه به توانایی کشور آمریکا و متحدان غربی شبیه سازی و نمایشی از سوی خود آن ها باشد. نکته مهم دیگر این است که «یاتا کا کاتا دا»، مالک نفت کش ژاپنی «کو کو کا» با رد ادعای وزیر امور خارجه آمریکا و با «نادرست» خواندن گزارش های حاکی از برخورد مین با این نفت کش، اظهار داشت: «روایت واشنگتن درباره نحوه حمله به نفت کش ها در این دریا اشتباه است. برخلاف ادعای آمریکا، محل انفجار در کشتی «کو کو کا» بالای سطح آب قرار دارد، پس نمی تواند کار اژدر یا مین

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

<sup>1</sup>. <https://www.irinn.ir/fa/news/704025/>

<sup>2</sup>. <https://www.irinn.ir/fa/news/703978/>

باشد<sup>۱</sup>. «آسوشیتدپرس» نیز نوشت که این اظهارات با فیلم ارتش آمریکا که نیروهای ایرانی را متهم به جداسازی مینی منفجر نشده از یکی از دو کشتی کرده بود، در تناقض است<sup>۲</sup>.

علاوه بر این ادعای آمریکا در اتهام زنی به ج.ا.ایران با واکنش منفی مقامات و ناظران بین‌المللی مواجه شده است. وزیر خارجه آلمان اظهار داشت: برای پی بردن به علل انفجار نفتکش‌های حادثه دیده در دریای عمان به اطلاعات معتبر و موثق نیاز است، و با ویدئوی ارائه شده آمریکا نمی‌توان ایران را متهم کرد. مشاور، مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا هم ادعای آمریکا در نقش ج.ا.ایران در حادثه دریای عمان را غیرقابل باور دانست، و با بیان این که ایرانی‌ها بازیگرانی بسیار معقول هستند اظهار داشت؛ این که آن‌ها در زمان حضور نخست‌وزیر ژاپن در تهران به کشتی ژاپنی حمله کنند، «کار معقولی نیست». روزنامه نیویورک تایمز هم به نقل از یک تحلیل‌گر مسائل دفاعی نوشت: هیچ دلیلی درباره نقش تهران برای حمله به تانکرهای نفتی در دریای عمان وجود ندارد، و محیط دریا فضایی است که امکان انجام اقدامات ساختگی وجود دارد<sup>۳</sup>. روسیه نیز با اعلام تلاش‌هایی برای تشدید مصنوعی اوضاع در منطقه از جامعه بین‌الملل می‌خواهد از نتیجه‌گیری سریع و شتاب زده بر پایه ادعای آمریکا خودداری کنند<sup>۴</sup>. همچنین بلافاصله پس از وقوع حادثه «موسوی» سخنگوی وزارت امور خارجه اظهار داشت: مسئولیت تأمین امنیت تنگه هرمز با ایران است و در سریع‌ترین زمان ملوانان کشتی‌های سانحه دیده را نجات دادیم. اما ظاهراً برای آقای «پمپئو» و سایر دولت‌مردان آمریکایی متهم کردن ایران در حادثه مشکوک و تاسف‌بار نفت‌کش‌ها راحت‌ترین و ساده‌انگارانه‌ترین کار است. در حالی که نخست‌وزیر ژاپن برای کاهش تنش‌ها، با نفر اول ج.ا.ایران در حال دیدار است کدام دست‌های پنهان به دنبال اثرگذاری بر این تلاش‌ها در منطقه است و چه کسانی از آن سود می‌برند؟<sup>۵</sup>!

همچنین، یکی دیگر از حقایقی که در این قضایا باید مدنظر قرار داد وضعیت تنش‌زای منطقه است. شاید در برخی اوقات، برخی از مقامات دولت ج.ا.ایران تهدیداتی از قبیل بستن تنگه هرمز و یا این که اگر نفت ما صادر نشود نفت هیچ کشوری صادر نمی‌شود را مطرح کرده باشند، اما اوضاع و احوال حاکم بر شرایط را نباید فراموش کرد و به نظر نگارندگان این واکنش‌ها متناسب با تهدیداتی بوده است که از سوی

1. <https://www.irinn.ir/fa/news/704405/>.

2. <http://akharinkhabar.ir/politics/5361249/>.

3. <https://www.irinn.ir/fa/news/704405/>.

4. <https://www.irinn.ir/fa/news/704405/>.

5. <https://www.irinn.ir/fa/news/704342/>.

آمریکا صورت گرفته است. چرا که در طول یک سال گذشته آمریکا با خروج از برجام بارها ج.ا.ایران را به گزینه نظامی تهدید نموده و تلاش های زیادی برای ایجاد ائتلاف علیه ایران نموده است. در خصوص نفت نیز آمریکایی ها بارها ج.ا.ایران را به جلوگیری از صادرات نفت به انحاء مختلف تهدید نموده اند، پس در چنین شرایطی امکان چنین بیاناتی از سوی مقامات ایرانی دور از انتظار نیست و نمی توان دلیلی برای انتساب باشد. چرا که در عمل و حتی در زمان جنگ تحمیلی، ج.ا.ایران اقدام به بستن تنگه هرمز نموده است و همواره برای تأمین امنیت منطقه تلاش کرده است. در نهایت وابستگی ایران به تنگه بسیار بیشتر از سایر کشورها است.

یکی دیگر از دلایلی که موجب اتهام زنی آمریکا به ایران شده است، استناد به تخصص و تجربه مورد نیاز برای چنین عملیات هایی است. البته، مقرون به صحت است که ج.ا.ایران دارای تجربیات زیادی در این خصوص می باشد، اما نمی توان رزمی کشورهای حوزه خلیج فارس و نیروهای فرمانطقه ای حاضر در منطقه غرب آسیا را نایده گرفت. از سال ۲۰۱۲ تا کنون چند بار عملیات های مشترک مین ریزی و جمع آوری مین به صورت مشترک با مشارکت کشورهای عرب و آمریکا و دیگر کشورها در قالب رزمایش های دریایی به بهانه آمادگی جهت مین رویی احتمالی تنگه هرمز و پاک سازی سواحل بحرین صورت گرفته است (Khan, 2010, p.1) (Zamani, 2019). همچنین در طول چند سال گذشته، کشورهای عربی به پیشرفته ترین تجهیزات نظامی مجهز شده اند و اکثریت نیروهای آنها توسط کشورهای غربی آموزش می بینند، معمولاً در ناوهای جنگی امارات متحده عربی و عربستان، از متخصصین انگلیسی-آمریکایی استفاده می شود و این نوع تخصص، صرفاً، مختص نیروهای ایرانی در منطقه نمی باشد.

#### اوضاع و احوال حاکم بر شرایط با تأکید بر قضیه کانال کورفو (انگلیس علیه آلبانی)

برخی با استناد به پرونده کورفو، به دنبال انتساب حملات مذکور به ج.ا.ایران هستند، بایستی وضعیت شناخته شود و بنابر رویکرد مسئولیت - اگر شواهد نشان دهنده مشارکت قایق سپاه پاسداران باشد - مشکل کمی در انتساب مسئولیت به ایران ایجاد می شود. نکته مهم این است که شواهد موجود در مورد رفتار پس از حادثه ایران به عنوان شاخصی از سطح مورد نیاز آگاهی، مسئولیت ایران را مطرح می کند. بنابر استدلال کانال کورفو، انکارهای ج.ا.ایران (همانند آلبانی) نیز با شواهد وابسته به قرائن مرتبط - از قبیل شواهد مبتنی بر توانایی، مالکیت و نوع - و نیز رفتار پس از وقوع حادثه که از ناوچه ایرانی و پرسنل آن سر باز زده است، متضاد است (Kraska & McLaughlin, 2019). از دیدگاه نگارندگان قضیه کانال کورفو با حوادث اخیر دریای عمان بسیار متفاوت است. ابتدا این که حمله به دو تانکر فراتر از آب های ایران و

خارج از آب‌های ملی ایران و بیرون از تنگه هرمز و در منطقه انحصاری اقتصادی در دریای عمان رخ داده است، و استناد به فیلمی مبهم که تصاویر آن وضوح چندانی ندارد، نمی‌تواند قرینه‌ای قطعی برای انتساب مسئولیت باشد، چنان‌که می‌توان این شبهه را ایجاد نمود که ساختگی باشد. در خصوص نوع مین نیز، مینی در دسترس نمی‌باشد که اثبات نمایند مین متعلق به ایران بوده است، و نکته حائز اهمیت این است که در مورد به‌کارگیری مین دریایی «تعیین این که مین دریایی علیه یک هدف یا یک کشتی خاص هدایت شود، بسیار دشوار است، مگر در برخی شرایط بسیار محدود و خاص» (Letts, 2014, p.447). در بحث قرائن پس از حادثه نیز، رویه ج.ا.ایران به هیچ‌عنوان مشابه رویه آلبانی برای چنین تصمیم‌گیری نبوده است، و این وقایع بلافاصله به‌وسیله مقامات ایرانی در عالی‌ترین سطوح نه تنها انکار شده، بلکه از جامعه بین‌المللی نیز خواستار تحقیق و شفاف‌سازی وقایع شده‌اند. در واقع، «ایران هیچ‌گاه مسئولیت این امر را نپذیرفته است» (Zamani, 2019). نکته نهایی این که در قضیه کورفو ذینفع حادثه صرفاً آلبانی بود، درحالی‌که در حال حاضر کشورهای زیادی از وقوع چنین حوادثی منتفع خواهند شد و می‌توانند در دامن زدن به این حوادث نقش داشته باشند.

#### اوضاع و احوال حاکم بر شرایط با تأکیدی بر قضیه سکوه‌های نفتی (ج.ا.ا. علیه ایالات متحده امریکا)

دیوان در قضیه سکوه‌های نفتی محتاطانه‌تر عمل می‌کند، همان‌طور که دیوان شواهدی را در این مورد یافت که غیرقابل انکار بودند. اما این احتمال وجود دارد که در وضعیت فعلی، ترکیب احتمالات، اموال و نوع مدرک با فیلم فعالیت پس از حادثه هنوز برای دادگاه ناکافی باشد. در قضیه سکوه‌های نفتی دیوان بر این عقیده بود که مجموعه‌ای از حملات (و نه برخورد مین‌ها) در مورد کشتی‌های تجاری حتی تابع همان پرچم، الزاماً ماده ۵۱ و حق استفاده از زور در واکنش به این حملات را فعال نمی‌کند؛ چرا که هرگز قبول نکرد که ج.ا.ایران مسئول است و دیوان تأیید کرد که تنها حمله به یک کشتی جنگی ممکن است برای عبور از آستانه حمله مسلحانه کافی باشد. در قضیه کانال کورفو مسئله حمله به کشتی‌های تجاری به‌علت جنگی بودن کشتی‌ها و نظامی بودن ملوانان کشته شده، نادیده گرفته شد. اما در نیکاراگوئه، باوجود این که همه کشتی‌های آسیب دیده، کشتی‌های تجاری و ماهیگیری بودند، چون مجموعه حملات با اقدامات دیگری همراه بود، دیوان در مورد استفاده از زور نتیجه‌گیری کرد، به این ترتیب ما در کی در مورد استقلال جزئی از حمله به کشتی‌های تجاری، به‌عنوان یک آستانه حمله مسلحانه نداریم. در نتیجه، در این مورد، چون برخورد مین به‌طور کامل به ج.ا.ایران منتسب نیست و یک کشتی جنگی هدف قرار گرفته

نشده است، اعمال قواعد پیشین در مورد استفاده از زور تحت ماده ۵۱ منشور ملل متحد بسیار محل تردید است (Kraska & McLaughlin, 2019).

دیوان در قضیه سکوهای نفتی استاندارد پایین تری از اثبات را که در کانال کورفو و نیکاراگوئه مطرح شده است، را رها کرده است. در عوض می توان گفت که دیوان در قضیه سکوهای نفتی شیوه متفاوت تری از قضیه کانال کورفو برای انتساب پذیرفته است. در قضایای سکوهای نفتی و نیکاراگوئه، دیوان شیوه انتساب مستقیم را پذیرفته است که در آن دیوان تصریح کرد که دولت مسئولیت مین گذاری را به عهده دارد (Nessa, 2019). در قضیه سکوهای نفتی دیوان از ایالات متحده انتظار ارائه ادله غیر قابل انکار و ادله کافی در اثبات ادعای حمله مسلحانه به کشتی های نظامی از طریق موشک و مین گذاری را داشت، و ادله ارائه شده در خصوص انتساب مین ریزی به ج.ا.ایران را قطعی ندانست و استدلال کرد چون آن ها غیر قابل انکار به شمار نمی آیند، قابلیت انتساب به ایران را ندارند (Sadatmidani, 2012, p.173).

### نتیجه گیری

مین های دریایی، تهدید مستمری برای امنیت دریایی قلمداد می شوند. کنوانسیون هشتم لاهه تنها رژیم حقوقی خاصی است که صرفاً بر به کارگیری مین های دریایی تماسی زیر دریایی محدودیت اعمال می نماید، اما در دستورالعمل سانرمو، رویه دولت ها و آراء دیوان بین المللی دادگستری بر اعمال اصول و قواعد اساسی مربوط به کارگیری مین های دریایی در هر شرایطی اعم از زمان صلح و جنگ تأکید شده است. مبرهن است، استفاده از مین های دریایی توسط دولت ها در زمان صلح متناقض با قواعد بین المللی نمی باشد، اما ممکن است تهدیدی علیه صلح و امنیت بین المللی باشد. از این رو، الزاماتی در مورد دولت مین گذار وجود دارد که تضمین می کند آن ها به روشی استقرار یابند که با حقوق مشروع دیگر استفاده کنندگان در قلمروهای دریایی، تداخل و تعارضی پیدا نکنند. روشن است مین گذاری به این شیوه در دریای عمان و بدون رعایت اصول و قواعد مربوط به مین گذاری، نقض آزادی کشتی رانی است و این حادثه نقض صلح و امنیت بین المللی تلقی می شود. از این رو برخی کشورهای غربی - عربی به تبعیت از آمریکا، حملات را به ج.ا.ایران منتسب نمودند. که این نتیجه گیری آن ها بیشتر به واسطه پرونده نیکاراگوئه و سکوهای نفتی پشتیبانی می شود که بیشتر بر قرائن و شواهد حقیقی متکی بوده است. مسلماً در حوادث دریای عمان، به علت عدم ارائه قرائن معتبر و دارای ارزش و فقد اسناد و مدارک قطعی، و صرفاً براساس

اظهار نظرهای سیاسی و عجولانه کشورهای ثالث، نمی‌توان این حملات را از لحاظ قضایی به ج.ا.ایران منتسب نمود.

یقیناً، تهدیدات اقتصادی و نظامی، و تحرکات نظامی آمریکا، مثل اعزام ناو هواپیمابر «آبرهام لینکلن» و گسیل داشتن نیروهای نظامی بیشتر به منطقه، واکنش ج.ا.ایران را در پی خواهد داشت، و صرف اظهار نظرهایی در خصوص بستن تنگه هرمز که با توجه به شرایط و اوضاع و احوال حاکم بر منطقه بیان شده است، نمی‌تواند قرینه‌ای بر انتساب حمله به ج.ا.ایران باشد. آن‌هم در شرایطی که هیچ مدرک قطعی دیگری از قبیل؛ مین، مالکیت نوع مین به کار رفته، نظرات کارشناسان معتبر نهادهای بین‌المللی و ... وجود ندارد. علاوه بر این، اتکاء به تصاویری که از وضوح چندانی برخوردار نبوده و جهت حقوقی در بر نخواهد داشت. رویه ایران نیز بعد از وقوع حادثه ضمن انکار و رد انتساب مسئولیت، همراه با درخواست شفاف‌سازی و تحقیق در خصوص حوادث بوده است. بنابراین، در چنین شرایطی واکنش‌های حقوقی مناسب و متناسب با اوضاع و احوال حاکم، کمک زیادی به ایران برای پرهیز از هرگونه تنش و ایجاد هرگونه قرائنی که بعداً زمینه انتساب مسئولیت ج.ا.ایران را فراهم آورد، می‌نماید. با این وجود و با توجه به شرایطی که در منطقه حاکم است و نیز وضعیتی که ج.ا.ایران در آن قرار دارد پیشنهاداتی به شرح زیر ارائه می‌گردد:

- پرهیز از بیانات و انتشار مطالب متناقض با قواعد حقوق بین‌الملل از سوی مقامات بلند پایه ج.ا.ایران؛
- واکنش شفاف و به موقع نسبت به وقایع و حوادث رخ داده در منطقه و اعلام آن به صورت مکتوب به سازمان ملل؛
- اعلام مواضع ج.ا.ایران در چارچوب موازین حقوقی و روابط بین‌الملل؛
- تداوم انکار و رد انتساب مسئولیت مین‌گذاری در دریای عمان؛
- تشکیل یک کمیته حقیقت‌یاب صرفاً با حضور ایران و کشورهای منطقه جهت تعیین ابعاد مختلف حوادث دریای عمان؛
- اتخاذ سازوکارهای امنیتی مناسب و دائم با مشارکت کشورهای منطقه به منظور برقراری امنیت دریایی در منطقه؛
- برقراری روابط دوستانه با کشورهای منطقه به صورت مستقیم یا با میانجی‌گری کشورهای دوست و همسایه.



## References

- Henderson, A. H. (2006). Murky waters: the legal status of unmanned undersea vehicles, *Naval Law Review*, 55(53), 1-17.
- Heinegg, W. H. V. (2008). *Laws of armed conflict at sea, humanitarian law in armed conflict*, translated by Sid Ghasem Zamani & Nader Saed, edited by Dieter Falak, Shahre Daneh Publications, Tehran. (in Persian)
- Heinegg, W. H. V. (2009). The international legal framework of submarine operation, *Yearbook on Human Right*, Tel Aviv University.
- International Security Department Workshop Summary. (October 2014). International law applicable to naval mines, *Chatham House the Royal Institute of International Affairs*.
- Jonsson, N. B. (Spring 2008). *Legal issues on self-defense and maritime zones in naval operations*, Master Thesis, Faculty of Law University of Lund.
- Kazemi, A. A. (Winter 1987). The state of war ships in the convention on the law of the sea, *Journal of Foreign Policy*, 1, 163-186. (in Persian)
- Kraska, J. (2010). The law of unmanned naval systems in war and peace, *Naval War College*, www.usnwc.edu, *Copyright Journal of Ocean Technology*, 5(3), 43-68.
- Kraska, J., & McLaughlin, R. (2019). Attribution of naval mine strikes in international law, published on: <https://www.ejiltalk.org/attribution-of-naval-mine-strikes-in-international-law>.
- Khan, S. (January 2010). *Iranian mining of the strait of hormuz – plausibility and key*, Institute for Near East & Gulf Military Analysis, Special Report No. 4.
- Letts, D. (2014). Beyond Hague VIII: other legal limits on naval mine warfare, *International Law Studies*, 90, 446-474.
- Letts, D. (2016). Naval mines: legal considerations in armed conflict and peacetime, *International Review of the Red Cross*, 98 (2), 543-565.
- Mirabbassi, S. B., & Sadatmeidani, S. M. (2013). *International court of justice new developments, summaries of judgments and documents, Vol. 2*, Jungle Publications International. (in Persian)
- McLaughlin, R. (2014). The law applicable to naval mine warfare in a non-international armed conflict, *International Law Studies*, 90, 475-498.
- Mundis, D. A. (May 2008). *The law of naval exclusion zones*, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy, University of London the London School of Economics and Political Science Law Department, England.

- Naval Mine Warfare. (2001). *Operational and technical challenges for naval forces*, National Academy Press Washington, <http://www.nap.edu/catalog/10176.html>.
- Nessa, J. J. (2019). Interesting post – great that we are talking about evidence, <https://www.ejiltalk.org/attribution-of-naval-mine-strikes-in-international-law/> "comment-265293
- Pakshir, M. A. (2004). Evaluation of the final verdict of the international court of justice regarding the case of Iran's oil rigs, *Theology and Law Specialized Magazine*, 13, 73-107. (in Persian)
- Sadatmidani, S. H. (Spring 2012). Rule or citation of proof of claim in the judicial procedure of the international court of justice, *Journal of Law*, 42(1), 161-179. (in Persian)
- Seify, B., & Majdfar, S. (Spring 2020). A examine of the methods and technology of naval warfare from the perspective of international humanitarian law, *Scientific Journal of Marine Science and Technology*, 93, 39-55. (in Persian)
- Seify, B.; Sharifi Traz Qvhi, H.; Rohani, K., & Nasiri Larimi, R. (Winter 2018). The Challenges of the Law Governing the Use of Mining in Naval Wars in the Light of New Technologies and Techniques, *Journal of Private and Criminal Law Research*, 43, 49-88. (in Persian)
- Seify, B.; Sharifi Traz Qvhi, H.; Rohani, K., & Nasiri Larimi, R. (Winter 2019). The legitimacy of using naval mines technology during peacetime with emphasis on necessity education the rules of the convention on the law of the sea, *Journal of Marine Science Education*, 15, 146-163. (in Persian)
- Taghizadeh, Z. (2012). *Evolution in combating piracy*, Ganje Danesh Publications, Tehran. (in Persian)
- Vasilev, V. S. (2018). International regulations related to naval mines and protection of navigation, 4th International Scientific Conference Sea-Conf 2018 IOP publishing, IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 172.
- Zamani, S. Gh. (Winter 1996). The law of the sea war and new developments, *Journal of Defense Policy*, 17, 1-32. (in Persian)
- Zamani, S. Gh. (2019). Rules governing maritime mining due to the recent incident of two tankers colliding with mines in the Oman Sea, Meeting of International Law Saturdays, *Pars International Law Institute*; <https://internationallaw.ir>.

- Ziaii Bigdeli, M. R. et al., (2013). *Summaries of judgments advisory opinions & orders of the international court of justice 1948-1986, Vol. 1*, second edition, Allame Tabataei University Danesh Publications, Tehran. (in Persian)
- Ziaii Bigdeli, M. R. (2015). *International humanitarian law*, third edition, Ganje Danesh Publications, Tehran. (in Persian)
- Ziaii Bigdeli, M. R. et al., (2015). *Summaries of judgments advisory opinions & orders of the international court of justice 1987-2000, Vol. 2*, second edition, Allame Tabataei University Danesh Publications, Tehran. (in Persian)

#### Documents

- The San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, International Institute of Humanitarian Law, June 1994.
- The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, UN Doc.
- The 1907 Hague Convention VIII Relating to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines.
- Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, GA Res 56/83, UNGAOR, 56th Session, Annex, Agenda Item 162, UN Doc A/RES/56/83, 2001.

#### Cases Law

- ICJ, Corfu Channel case (UK v Alb.) 1949 I.C.J. (9 April).
- ICJ, Case concerning Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America) Summary of the Judgment of 6 November 2003.
- ICJ, Case Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicar. V US) 1986 I.C.J. 14 (27 June).

#### Website

- <http://akharinkhabar.ir/politics/5361249>, 2019-06-04.
- <https://www.irinn.ir/fa/news/703978/>, 2019-06-03.
- <https://www.irinn.ir/fa/news/704342/>, 24/3/1398.
- <https://www.irinn.ir/fa/news/704025/>, 2019-06-04.
- <https://www.mashreghnews.ir/news/967279>, 2019-06-06.
- <https://www.irinn.ir/fa/news/704405/>, 2019-06-05.
- Shinzo A.B.
- France Altire
- Pompeo
- John Norton Moore
- El Bluff

Corinto  
Sandino  
Samoel. B. Rabrtz.  
Germi Hant  
Yata Katada  
Kokoka  
Abraham Linkin

