

## کارکرد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم در مقابله با تروریسم دریایی

فرهاد طلایی \*

مارال جاویدبخت \*\*

(DOI) : 10.22066/CILAMAG.2022.252448

(DOR) : 20.1001.1.2251614.1401.39.67.6.4

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۳/۰۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۰۲

### چکیده

امروزه تروریسم، اشکال متنوعی به خود گرفته و یکی از انواع آن که صلح و امنیت را در دریاها به خطر می‌اندازد، «تروریسم دریایی» (Maritime Terrorism) است. با وجود آنکه پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها موجب تقویت حفظ صلح و امنیت بین‌المللی در دریاها شده است، این کنوانسیون به‌طور خاص قواعدی در زمینه منع و سرکوب تروریسم دریایی ندارد. وقوع حادثه *آسیل لائورو* در ۱۹۸۵ نشانگر خلأهای حقوقی موجود برای مواجهه با تهدیدات امنیتی ناشی از فعالیت‌های تروریستی در دریاها بود. برای رفع این خلأها، سازمان بین‌المللی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل ۲۰۰۵ آن را تصویب کرد. هدف این مقاله، بررسی و تحلیل محتوای این اسناد و قابلیت آن‌ها در چارچوب مبارزه مؤثر با تروریسم دریایی است. مقاله نتیجه می‌گیرد که برای مبارزه مؤثر با تروریسم دریایی ضرورت دارد که این کنوانسیون‌ها برای اهدافی همچون اتخاذ اقدامات پیشگیرانه، تعقیب و مجازات مرتکبین، و رفع تعارضات احتمالی با قواعد حقوق بین‌الملل دریاها تقویت شوند.

### واژگان کلیدی

تروریسم دریایی، امنیت دریایی، سازمان بین‌المللی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم

dr\_farhad\_talaie@yahoo.com

maral.javid@gmail.com

\* نویسنده مسئول، دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز

\*\* دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل دانشگاه شیراز



## مقدمه

از نظر پیشینه تاریخی، دریاها و اقیانوس‌های جهان به‌طور عمده از فضاهاى مورد ترجیح یا علاقه تروریست‌ها برای انجام فعالیت‌های تروریستی نبوده‌اند. دلیل عمده تعداد کم حملات تروریستی دریایی در گذشته، این بود که اکثر گروه‌ها و سازمان‌های تروریستی توانایی گسترش حیطه فعالیت‌های خود به عرصه دریاها را نداشتند.<sup>۱</sup> امروزه با پیشرفت فناوری و به تبع آن، بالارفتن قابلیت‌ها و تجهیزات در اختیار گروه‌های تروریستی، نقطه‌ضعف تروریست‌ها برای انجام عملیات در عرصه دریاها تا حدود زیادی برطرف شده و تروریسم دریایی، تهدیدی علیه امنیت دریاها شده است. بسیاری از نویسندگان و صاحب‌نظران معتقدند پیشرفت فناوری و رشد صنایع و علوم و فنون دریایی به همراه ترویج و گسترده‌شدن فعالیت‌های مرتبط با دریا به‌صورت بالقوه منجر به تسهیل کسب این‌گونه مهارت‌ها توسط گروه‌های تروریستی مختلفی شده است که قصد انجام عملیات‌های دریایی را داشتند.<sup>۲</sup> همچنین ماهیت حساس و آسیب‌پذیر دریاها و محیط‌های مرتبط با آن‌ها هنگامی که با ناتوانی ناشی از کمبود امکانات و منابع کافی و ناتوانی برخی از دولت‌های ساحلی همراه می‌شود، گروه‌های تروریستی را به فعالیت در عرصه دریاها یا محیط‌های مرتبط با آن‌ها سوق خواهد داد.<sup>۳</sup> با وجود کم‌تر بودن فراوانی حملات تروریستی در دریا و محیط‌های وابسته به آن، مبارزه با این حملات در عرصه دریاها به دلیل ویژگی‌های خاص محیطی و جغرافیایی دشوارتر بوده و ابعاد خسارات ناشی از این حملات به‌مراتب گسترده‌تر است.<sup>۴</sup> علاوه بر این، امروزه بالغ بر هشتاد درصد حمل و نقل‌های بین‌المللی از طریق دریاها صورت می‌گیرد.<sup>۵</sup> دریاها و اقیانوس‌های جهان دربردارنده مهم‌ترین خطوط ارتباطی و حمل و نقل دریایی و همچنین محل قرارگرفتن تعداد قابل‌توجهی از سکوهاى نفتی و سایر تأسیسات و خطوط لوله انتقال انرژی در سراسر جهان هستند و همچنین روزانه حجم عظیمی از کالاها و مسافران از طریق دریاها جابه‌جا می‌شود. به همین خاطر، حملات تروریستی علیه اهداف دریایی می‌توانند موجب ورود صدمات و خسارات و بروز فجایع عظیم انسانی شوند. تمایل گروه‌های تروریستی به هدف‌قراردادن این اهداف نیز از همین مسئله نشأت گرفته است.<sup>۶</sup> همچنین استفاده

1. Hastings, J. V., Asal, V., "When Terrorism Goes to Sea, Terrorist Organizations and the Move to Maritime Targets", *Terrorism and Political Violence*, vol. 27, Issue 4, p. 13.

2. *Ibid.*, pp. 13-14.

3. Greenberg, M. D., Chalk, P., Willis, H. Henry, Khilko, I., Willis, Ortiz, D. S., *Maritime Terrorism: Risk and Liability*, RAND Corporation, 2006, p. 12.

4. شرقی، آرش؛ «تروریسم دریایی: امنیت دریاها و مسئولیت دولت‌ها»، *فصلنامه تخصصی علوم سیاسی*، سال ۱۱، شماره ۳۱، ۱۳۹۴، ص ۱۳۸.

5. See: Shipping and World Trade: Driving Prosperity, <<https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>>, p. 1, last seen 21th May 2020.

6. Hastings, J. V., Asal, V., *op.cit.*, p. 3.

از محیط دریاها برای تروریست‌ها این امکان را فراهم می‌کند که با سهولت بیشتری به جابه‌جایی مهمات و تسلیحات و نیرو بپردازند و انتقال کمک‌هایی از این نوع توسط حامیان و متحدان گروه‌های تروریستی نیز از طریق دریاها ساده‌تر است.<sup>۷</sup> این عوامل به همراه عوامل دیگری مانند فراهم‌بودن امکان مشارکت در سایر جرایم سازمان‌یافته در محیط دریاها با انگیزه تأمین مالی باعث شده است که تروریسم به عرصه دریاها نیز راه یابد.

به‌طور کلی نویسندگان غربی سرآغاز راه‌یافتن تروریسم به عرصه دریاها را با وقوع حادثه کشتی *آشیل لائورو*<sup>۸</sup> در ۱۹۸۵ مصادف می‌دانند.<sup>۹</sup> البته در برهه زمانی بین سال‌های ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۵ نیز حوادث مشابهی شامل موارد کشتی‌ربایی یا انهدام کشتی‌ها در عرصه دریاها رخ داده بود.<sup>۱۰</sup> اما پس از این حادثه، لزوم ایجاد چهارچوب قانونی جدیدی که بر اساس آن بتوان اشکال جدیدتر اعمال خشونت‌آمیز در دریاها را تحت تعقیب قرار داد ملموس شد. در واقع، خلأهای ناشی از تعریف مضیق دزدی دریایی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، و ماهیت خاص حادثه *آشیل لائورو* باعث شد که دولت‌های متأثر از این حادثه پیشنهاد طرح و تصویب کنوانسیون جدیدی را برای منع و سرکوب اعمال خشونت‌آمیز در دریاها که بتوان بر اساس آن با تروریسم دریایی نیز مبارزه کرد به سازمان بین‌المللی دریایی ارائه دهند.<sup>۱۱</sup> نتیجه این پیشنهاد، پذیرش «کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»،<sup>۱۲</sup> توسط سازمان بین‌المللی دریایی بود که به کنوانسیون رم ۱۹۸۸ نیز معروف است. در این راستا این مقاله به بررسی قابلیت و کارایی مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌عنوان اساسی‌ترین سند بین‌المللی مرتبط با حقوق دریاها در مبارزه با تروریسم دریایی خواهد پرداخت و نارسایی‌های این سند در مبارزه با تروریسم را روشن و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل‌های مرتبط به آن را به‌عنوان مهم‌ترین دستاورد جامعه بین‌المللی پس از حادثه *آشیل لائورو* به منظور منع و مبارزه با تروریسم در عرصه دریاها تحلیل و ارزیابی خواهد کرد.

7. Murphy, M. N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in Modern World*, London: HURST & COMPANY, 2009, p. 345.

8. Achille Lauro

9. Halberstam, M., "Terrorism on the High Seas: the Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, vol. 82, Issue 2, 1988, p. 269.

۱۰. کوشا، جعفر و فرهاد شایگان؛ «نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی»، *فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری* (دانشنامه حقوق و سیاست)، شماره ۱۵، ۱۳۹۰، ص ۱۰۹.

11. Azubuike, L., "International Law Regime against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law*, vol. 15, Issue 1, 2009, p. 56.

12. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988.

### ۱. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و قابلیت مفاد آن در مبارزه با تروریسم دریایی

«کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها»<sup>۱۳</sup> جامع‌ترین و مهم‌ترین سند حقوقی در خصوص حقوق دریاها است. در عین حال، این کنوانسیون چهارچوب شاخص و مؤثری به منظور مقابله با جرایم دریایی به‌طور کلی طرح نمی‌کند. این موضوع ناشی از این واقعیت است که در برهه‌ی زمانی تولد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مسئله‌ی جرایم دریایی از نگرانی‌های فوری و عمده‌ی جامعه‌ی بین‌المللی محسوب نمی‌شد و در چهارچوب مقررات این کنوانسیون، اشاره به صلاحیت‌های لازم برای مبارزه با جرایم دریایی به‌طور کلی، و تقسیم این صلاحیت‌ها به صلاحیت دولت ساحلی و صلاحیت کشور صاحب پرچم برای پیگرد جرایم دریایی کافی به نظر می‌رسید.<sup>۱۴</sup> البته کنوانسیون، چهارچوب قانونی نسبتاً مؤثر و کارآمدی را برای مبارزه با دزدی دریایی طرح کرده است اما این نکته را نباید از نظر دور داشت که به زعم بسیاری از نویسندگان و صاحب‌نظران، حتی مقررات مبارزه با دزدی دریایی نیز در چهارچوب این کنوانسیون با محدودیت‌هایی مواجه است که پرداختن به این محدودیت‌ها و نارسایی‌ها در موضوع این مقاله نمی‌گنجد. به هر حال، وجود مقرراتی برای مبارزه با دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، برخی نویسندگان را به سمت طرح این عقیده سوق داده است که با وجود سکوت کنوانسیون در خصوص تروریسم دریایی، می‌توان از مقررات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی برای مبارزه با تروریسم دریایی نیز استفاده کرد. تا به امروز نیز همچنان مباحثات و نظرات گسترده‌ای پیرامون این مسئله که آیا می‌توان تروریسم دریایی را تحت همان معنای جرم دزدی دریایی در اسناد بین‌المللی و حقوق عرفی تحت تعقیب قرار داد وجود دارد. دزدی دریایی و تروریسم دریایی از نظر شیوه‌های مورد استفاده در ارتکاب جرم و نیز از نظر مقاصد که جرم علیه آن‌ها صورت می‌گیرد با یکدیگر تفاوت دارند.<sup>۱۵</sup> مهم‌تر از این، عناصری که در تعریف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای آزاد و ۱۹۸۲ حقوق دریاها وجود دارند، مانند لزوم وجود و مداخله حداقل دو کشتی در وقوع جرم، لزوم ارتکاب عمل مجرمانه در دریای آزاد و خارج از محدوده صلاحیت دولت‌ها، و از همه مهم‌تر، لزوم وجود «انگیزه‌های خصوصی»<sup>۱۶</sup> در ارتکاب جرم در خصوص حوادث تروریستی دریایی مصداق پیدا نمی‌کنند. بند اول ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌صراحت به لزوم وجود «انگیزه خصوصی» در تحقق دزدی دریایی اشاره می‌کند.

13. The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Adopted on 10 December 1982, Entered into force on 16 November 1994.

14. Papastavridis, E., "Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective", *Centre for Studies and Research in International Law and International Relations Series*, vol. 15, Issue 1, Section 1, 2014, p. 3.

15. Nelson, E. S., "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", *Global Security Studies*, vol. 3, Issue 1, 2012, pp. 16-17.

16. Private Ends

وصف خصوصی در خصوص انگیزه ارتکاب دزدان دریایی، طبق تعاریف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای آزاد و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، در مقابل وصف «سیاسی»<sup>۱۷</sup> انگیزه ارتکاب تروریسم دریایی قرار می‌گیرد. این نکته به صورت ضمنی در تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد نیز بیان شده است.<sup>۱۸</sup> البته طبق نظر کمیسیون حقوق بین‌الملل در طی تدوین کنوانسیون ۱۹۸۵ لازم نیست که دزدی دریایی حتماً با هدف سرقت باشد، بلکه دیگر انگیزه‌های شخصی مانند تنفر، باج‌گیری یا انتقام نیز برای تحقق این جرم کفایت می‌کند.<sup>۱۹</sup> تروریسم دریایی برخلاف دزدی دریایی با هدف نهایی ارباب و ترساندن جمعی مردم یا مقامات و دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی برای تأثیرگذاران بر تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های آن‌ها صورت می‌گیرد؛<sup>۲۰</sup> لذا آنچه به طور قاطع باعث می‌شود که این دو جرم، دو جرم مجزا و متفاوت از یکدیگر دانسته شوند تفاوت در عنصر معنوی این جرایم است.

از این گذشته، از نقطه نظر صلاحیت تعقیب این جرایم، طرح صلاحیت جهانی برای تروریسم دریایی به مثابه دزدی دریایی، محل اختلاف است. در خصوص اینکه آیا تروریسم نیز جرمی با گستره صلاحیت جهانی برای تعقیب و مجازات تلقی می‌شود یا خیر، بحث فراوان است و اکثر صاحب‌نظران چنین صلاحیتی را برای تعقیب جرایم تروریستی قابل اعمال و اجرا نمی‌دانند.<sup>۲۱</sup>

بنابراین، تعمیم مقررات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی به تروریسم دریایی و مبارزه با تروریسم دریایی از طریق این مقررات از نظر حقوقی چندان مناسب و موجه به نظر نمی‌رسد. در عین حال، با وجود سکوت کنوانسیون در خصوص تروریسم دریایی و مناسب نبودن استفاده از مقررات دزدی دریایی برای مبارزه با این جرم، مقررات و الزامات دیگری در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به چشم می‌خورد که قابلیت تفسیر در راستای مبارزه با تروریسم دریایی را دارد. این موضوع باعث می‌شود که مسیر مبارزه با تروریسم دریایی از طریق استناد به مقررات این کنوانسیون، چندان بسته و ناهموار هم به نظر نرسد، هرچند که استفاده از این مقررات و تبیین حدود کارایی آن‌ها نیازمند تفسیر است. به طور کلی می‌توان این مقررات و الزامات را در دو دسته مقررات مرتبط به نواحی دریایی که دولت‌ها در آن دارای حق حاکمیت هستند و نواحی دریایی

#### 17. Political

18. Farnelli, Giana Maria, "Terrorists under the Jolly Roger? Recent Trend on Piracy and Maritime Terrorism", In: *Insecurity at Sea: Piracy and other Risks to Navigation*, (Eds: Andreone, G, Bevilacqua, G, Citaldi, G, Cinelli, C.), Gianni Editore, Napoli, 2013, p. 198.

۱۹. کدخدایی، خسرو و معصومه رحمانی‌نژاد: «دزدی دریایی: اهداف و انگیزه‌ها»، *فصلنامه مطالعات حقوقی*، شماره ۱۶، ۱۳۹۶، ص ۱۹۴.

20. Knyazeva, Natalya A., Korobeev, Alexander, I., "Maritime Terrorism and Piracy: the Threat to Maritime Security", *Mediterranean Journal of Social Sciences*, vol. 6, Issue S3, 2015, p. 229.

21. Mellor, J. S., "Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism", *American University International Law Review*, vol. 18, Issue 2, 2002, p. 376.

که دولت‌ها حاکمیتی در آن ندارند تقسیم‌بندی کرد.

### ۱-۱. نواحی دریایی تحت حاکمیت دولت‌ها: آب‌های داخلی و دریای سرزمینی

دولت‌ها در گستره آب‌های داخلی<sup>۲۲</sup> خود از حاکمیت مطلق<sup>۲۳</sup> برخوردارند؛ بدین معنی که اختیارات و صلاحیت‌های دولت ساحلی نسبت به این آب‌ها که در پشت خطوط مبدأ واقع شده‌اند همان اختیارات و صلاحیت‌هایی است که در حیطة قلمرو خشکی خود دارند. بنابراین نظام حقوقی حاکم بر این آب‌ها توسط دولت‌های ساحلی تعیین می‌شوند و محدوده اجرای این حاکمیت مطلق نیز در حقوق بین‌الملل به رویه دولت‌ها واگذار شده است. با در نظر گرفتن صلاحیت قضایی دولت‌ها بر جرایمی که در مناطق تحت حاکمیت‌شان رخ می‌دهد، این نکته روشن است که کشتی‌های خارجی که وارد حیطة آب‌های داخلی دولت ساحلی می‌شوند یا در بندرهای آن دولت پهلو می‌گیرند در صورت ارتکاب جرم، تحت صلاحیت قضایی دولت ساحلی واقع خواهند شد.<sup>۲۴</sup> دولت ساحلی می‌تواند از این صلاحیت خود برای تعقیب و پیگرد حوادث تروریستی دریایی توسط شناور خارجی، علیه بنادر و تأسیسات ساحلی آن دولت یا کشتی‌هایی که در این بنادر پهلو گرفته‌اند استفاده کنند، چرا که این‌گونه اعمال به‌طور جدی نظم و امنیت آب‌های داخلی دولت ساحلی را به مخاطره می‌افکنند.

البته در مواردی که جرم در عرشه کشتی خارجی حاضر در آب‌های داخلی دولت ساحلی رخ دهد، دولت‌های ساحلی معمولاً از به‌اجرا گذاشتن صلاحیت قضایی خود بر این‌گونه موارد خودداری می‌کنند اما در مواقعی که جرم واقع شده در عرشه کشتی خارجی حاضر در آب‌های داخلی بسیار جدی باشد به گونه‌ای که نظم و صلح بندر و آب‌های داخلی را تهدید کند یا زمانی که دخالت دولت ساحلی به‌طور رسمی از طرف کاپیتان کشتی یا نماینده کنسولی دولت صاحب پرچم آن کشتی درخواست شده باشد یا زمانی که شخصی غیر از خدمه کشتی در حادثه دخیل باشد، دولت ساحلی صلاحیت قضایی خود را بر جرایم واقع شده در عرشه آن کشتی خارجی نیز به اجرا خواهد گذاشت. در نگاه دقیق می‌توان نتیجه گرفت که این شرایط می‌توانند در خصوص تروریسم دریایی نیز صادق باشند.<sup>۲۵</sup> برای نمونه، در حالتی که تروریست‌ها کشتی مسافری خارجی واقع در آب‌های داخلی یک دولت را تصرف و از بین مسافرین گروگان‌گیری کرده باشند، اگرچه جرم بر روی عرشه کشتی خارجی رخ داده است، به‌طور جدی ناقض صلح و امنیت و نظم آب‌های داخلی دولت ساحلی است و همچنین

22. Internal Waters

23. Absolute Sovereignty

24. Papastavridis, E., *op.cit.*, p. 6.

25. *Ibid.*, p 6.

اشخاصی غیر از خدمه کشتی در این حادثه دخیل‌اند. بنابراین دولت ساحلی می‌تواند صلاحیت قضایی خود را در این مورد به اجرا بگذارد.

دریای سرزمینی، نخستین منطقه از مناطق دریایی ذکرشده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است و طبق این سند، حاکمیت دولت ساحلی به این منطقه نیز تسری می‌یابد؛ هرچند برخلاف آب‌های داخلی، حاکمیت دولت ساحلی بر این منطقه مطلق نیست بلکه طبق حق عبور بی‌ضرر<sup>۲۶</sup> کشتی‌های خارجی محدود می‌شود. ماده ۱۷ کنوانسیون، این حق را برای تمامی کشتی‌های خارجی، اعم از اینکه متعلق به دولت ساحلی یا دولت محصور در خشکی باشند به رسمیت شناخته است.<sup>۲۷</sup> البته طبق کنوانسیون، عبور زمانی بی‌ضرر تلقی می‌شود که محل صلح و آرامش دولت ساحلی و نظم و امنیت آن نباشد.<sup>۲۸</sup> بند دوم ماده ۱۹ کنوانسیون، فعالیت‌های دوازده‌گانه‌ای را که موجب می‌شوند عبور، از حالت بی‌ضرر خارج شود برشمرده است.<sup>۲۹</sup> بنابراین در عین محفوظبودن حق عبور بی‌ضرر از آب‌های سرزمینی یک دولت ساحلی برای تمامی کشتی‌ها، چنانچه عبور کشتی طبق مقررات این کنوانسیون وصف بی‌ضرر بودن را از دست بدهد، آن کشتی خود را در معرض اعمال صلاحیت دولت ساحلی قرار داده است و دولت ساحلی می‌تواند اقدامات لازم را علیه آن به اجرا بگذارد.<sup>۳۰</sup> انجام فعالیت‌های تروریستی در دریای سرزمینی دولت ساحلی، به‌طور قطع، نظم و آرامش و امنیت دولت ساحلی را به می‌اندازد. عبور

26. The Right of Innocent Passage

27. The United Nation Convention on the Law of the Sea, 1982, Art. 17.

28. *Ibid.*, Art. 19(1).

۲۹. این فعالیت‌ها عبارت‌اند از:

- هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت سرزمینی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی یا به هر نحو دیگری که برخلاف اصول حقوق بین‌الملل درج‌شده در منشور سازمان ملل متحد باشد؛
- هرگونه آزمایش یا تمرین با هر نوعی از تسلیحات؛
- هر عملی که با هدف جمع‌آوری اطلاعات ضد امور دفاعی یا امنیت دولت ساحلی انجام شود؛
- هرگونه عمل تبلیغاتی که با هدف تأثیر بر امور دفاعی یا امنیتی دولت ساحلی انجام شود؛
- پرواز، فرود یا فرارگرفتن هر نوعی از هواپیما بر روی عرشه کشتی؛
- پرواز، فرود یا فرارگرفتن هر نوعی از تجهیزات نظامی بر روی عرشه کشتی؛
- بارگیری یا تخلیه هر نوعی از کالا، ارز یا سوارکردن یا پیاده‌کردن اشخاص برخلاف مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرتی دولت ساحلی؛
- هر عمل آلودگی دریایی عمدانه و جدی برخلاف مفاد این کنوانسیون؛
- هرگونه فعالیت ماهی‌گیری؛
- انجام مطالعات و پژوهش‌های دریایی یا فعالیت‌های مرتبط با آب‌نگاری؛
- هر عملی در جهت اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا تسهیلات و تأسیسات دولت ساحلی؛
- انجام هرگونه فعالیت دیگری که لازمه عبور نباشد.

30. The United Nation Convention on the Law of the Sea, *op.cit.*, Art. 25.

کشتی‌هایی که به این نوع از فعالیت‌ها در دریای سرزمینی یک دولت مبادرت کنند قطعاً فاقد وصف بی‌ضرر خواهد بود، چرا که در اکثر سناریوهای تروریسم دریایی از اسلحه استفاده می‌شود و تروریست‌ها می‌توانند از طریق روش‌های نوین مانند استفاده از پهپاد<sup>۳۱</sup> به جمع‌آوری اطلاعات در جهت اخلال در نظم و امنیت دولت ساحلی بپردازند، از این قابلیت برخوردارند که در عرشه کشتی تجهیزات نظامی و جنگی به کار گذارند، می‌توانند به تبادل غیرمجاز تسلیحات یا نیروی انسانی دست بزنند، از طریق حمله به دیگر کشتی‌ها، مانند کشتی‌های حامل سوخت کوچکی که در مسیرهای محلی و منطقه‌ای رفت‌وآمد می‌کنند موجب آلودگی‌های زیست‌محیطی شوند یا تأسیسات مستقر در دریای سرزمینی را هدف قرار دهند. بنابراین دولت ساحلی می‌تواند اقدامات لازم را در دریای سرزمینی علیه آن‌ها به کار گیرد. با در نظر گرفتن صلاحیت قضایی به‌طور کلی و با در نظر گرفتن این نکته که دریای سرزمینی همچنان تحت صلاحیت و حاکمیت دولت ساحلی است، این دولت می‌تواند بر کشتی‌هایی که در حال عبور از دریای سرزمینی هستند اعمال صلاحیت کند. این اعمال صلاحیت شامل تحقیق و تفحص بر روی عرشه کشتی در حال عبور از دریای سرزمینی نیست.<sup>۳۲</sup> بند اول ماده ۲۷ کنوانسیون در این خصوص مقرر می‌کند: «دولت ساحلی نمی‌تواند صلاحیت قضایی خود را بر روی عرشه کشتی خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی، به منظور بازداشت یک شخص یا انجام تحقیق و تفحص در خصوص ارتکاب هر جرمی که در کشتی در حین عبور اتفاق افتاده است به اجرا بگذارد مگر در مواردی که نتایج ارتکاب آن جرم به دولت ساحلی تسری یابد، یا جرم ارتکاب یافته از جرایمی باشد که مخلّ صلح کشور یا نظم و امنیت دریای سرزمینی محسوب شود، از طرف کاپیتان کشتی، نماینده دیپلماتیک یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی، کمک مقامات محلی درخواست شده باشد، یا اقدامات دولت ساحلی برای مبارزه با حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر و روانگردان ضروری باشد...». بنابراین، از آنجا که تروریسم دریایی به‌طور آشکاری مخلّ صلح و امنیت و نظم دولت ساحلی و دریای سرزمینی است و نیز با در نظر گرفتن امکان دست‌داشتن گروه‌های تروریستی در فعالیت‌های مجرمانه دیگری نظیر حمل‌ونقل غیرقانونی مواد مخدر و روانگردان، دولت ساحلی می‌تواند در صورت لزوم از طریق استناد به محتوای این ماده، و بر اساس تفسیری از آن، صلاحیت قضایی خود را بر کشتی‌هایی که در ارتکاب تروریسم دریایی در دریای سرزمینی دست دارند اعمال کند.

به هر حال، استفاده از مقررات مرتبط با مناطق تحت صلاحیت دولت ساحلی کنوانسیون در راستای مبارزه با تروریسم دریایی نمی‌تواند به‌طور کامل در جهت محو و مبارزه مؤثر با تروریسم

۳۱. پرنده هدایت‌پذیر از دور.

32. Papastavridis, E., *op.cit.*, p. 8.



دریایی کارآمد واقع شود زیرا این مقررات به طور صریح تروریسم دریایی را هدف قرار نمی‌دهند. مهم‌ترین چالش در برابر کارایی این مقررات در مبارزه مؤثر با تروریسم دریایی، ناشی از این مسئله است که در صورت استناد به این مقررات، شناسایی، تعقیب و مبارزه با تروریسم دریایی تماماً به دولت ساحلی واگذار خواهد شد. بنابراین در مواردی که دولت ساحلی از لحاظ دارا بودن سیستم تعقیب و شناسایی و قوانین مناسب و کارآمد برای مبارزه با تروریسم دریایی در سطح قابل قبولی قرار نداشته باشد یا به دلیل مواضع سیاسی، فساد داخلی یا هر دلیل دیگری نخواهد یا نتواند با این جرم مقابله کند، نه تنها از موارد ارتکاب این جرم کاسته نخواهد شد بلکه ممکن است زمینه برای گسترش آن نیز فراهم شود و این مسئله به طور حتم باعث افزایش و گسترش ناامنی در کل منطقه خواهد شد.

## ۱-۲. مبارزه با تروریسم دریایی در نواحی دریایی خارج از حاکمیت دولت‌ها: منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد

منطقه مجاور،<sup>۳۳</sup> دومین منطقه دریایی است که می‌تواند از خطوط مبدأ تا حداکثر ۲۴ مایل دریایی ادامه پیدا کند. بر اساس بند اول ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، این منطقه تنها برای این مقصود در نظر گرفته شده است که دولت ساحلی بتواند از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی خود جلوگیری به عمل آورد؛ بلکه دولت ساحلی می‌تواند متخلفین از این قوانین و مقررات را تحت پیگرد قرار دهد. بنابراین، دولت ساحلی در این منطقه از حقوق نظارتی در خصوص این چهار دسته از قوانین برخوردار است.<sup>۳۴</sup> هرچند برخی دولت‌ها تفاسیر موسع‌تری را از حدود شمول این چهار دسته قوانین ارائه می‌دهند، کنوانسیون قائل به هیچ‌گونه حق حاکمیتی برای دولت ساحلی در این منطقه نیست؛ در نتیجه صلاحیت مستقیمی برای برخورد و تعقیب تروریسم دریایی در این منطقه بر اساس این کنوانسیون قابل اعمال نیست. به هر حال اگر آثار تروریسم دریایی در قالب نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی نمود پیدا کند، به نظر می‌رسد که دولت ساحلی می‌تواند برخورد لازم را با چنین فعالیت‌های تروریستی در منطقه نظارت داشته باشد.<sup>۳۵</sup> سومین منطقه از مناطق دریایی، منطقه

### 33. Contiguous Zone

۳۴. طلایی، فرهاد؛ حقوق بین‌الملل دریاها، چاپ چهارم، جنگل، ۱۳۹۶، ص ۹۱.

۳۵. در ضمن باید توجه داشت که پس از پایان دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی به طور مشترک آغاز می‌شوند و اجرای نظام‌های حقوقی آن‌ها به طور هم‌زمان امکان‌پذیر است چرا که این دو نظام حقوقی با یکدیگر تعارضی ندارند. بدین صورت، امکان برخورد هم‌زمان با فعالیت‌های تروریستی در منطقه نظارت، در چارچوب حقوق حاکمه و صلاحیت‌های دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی هم وجود دارد.

انحصاری اقتصادی<sup>۳۶</sup> است<sup>۳۷</sup> که کنوانسیون حقوق دریاهای آن به‌عنوان منطقه‌ای در مجاورت و ورای دریای سرزمینی یاد می‌کند.<sup>۳۸</sup> طبق این کنوانسیون، حد نهایی این منطقه حداکثر ۲۰۰ مایل از خطوط مبدأ است.<sup>۳۹</sup> طبق محتوای ماده ۵۵ کنوانسیون، نظام حقوقی حاکم بر این منطقه، نظام حقوقی خاصی است که مستقل از نظام حقوقی حاکم بر دریای سرزمینی و نظام حقوقی حاکم بر دریای آزاد تلقی می‌شود. دولت ساحلی با وجود نداشتن حاکمیت در این منطقه، از برخی حقوق حاکمه<sup>۴۰</sup> و صلاحیت‌ها برخوردار است.<sup>۴۱</sup> دولت ساحلی تا حدودی می‌تواند بر اساس این صلاحیت‌ها تروریسم دریایی را مورد تعقیب و مجازات قرار دهد. البته حدود این توانایی دولت ساحلی به این بستگی دارد که تروریسم دریایی به چه صورت و در قالب چه اقدامی در این منطقه اتفاق می‌افتد. برای مثال، چنانچه عمل تروریسم دریایی در یک سازه یا جزیره مصنوعی متعلق به دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی اتفاق بیفتد، دولت ساحلی می‌تواند در این خصوص اعمال صلاحیت کند، اما در خصوص دیگر حالت‌ها دست دولت ساحلی برای اعمال صلاحیت در این منطقه طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بسته است.<sup>۴۲</sup>

در خصوص دریاهای آزاد، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به‌طور صریح به آزادی دریاهای اشاره دارد و بیان می‌کند که دریای آزاد به روی عموم دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی گشوده است و این آزادی باید با در نظر گرفتن مقررات این کنوانسیون و دیگر قواعد حقوق بین‌الملل به اجرا گذارده شود.<sup>۴۳</sup> همچنین بیان می‌کند که باید از این آزادی به منظور اهداف صلح‌آمیز استفاده شود.<sup>۴۴</sup> این مواد به‌طور ضمنی هر عملی را که

### 36. The Exclusive Economic Zone

۳۷. لازم به ذکر است که دولت‌های ساحلی دارای چهار منطقه دریایی هستند که منطقه چهارم، فلات قاره نام دارد که قسمت‌هایی از بستر و زیر بستر دریا را تشکیل می‌دهد که حداقل تا کنون چندان مورد توجه تروریست‌ها نبوده است. به هر حال اگر کابل‌ها و لوله‌های زیر دریا واقع در فلات قاره مورد حملات تروریستی قرار گیرند به نظر می‌رسد که دولت ساحلی می‌تواند برخورد لازم را در چارچوب حقوق حاکمه خود با این فعالیت‌های تروریستی داشته باشد. چون این مقاله بر روی نواحی آبی متمرکز است، به‌طور خاص به فلات قاره نپرداخته است.

38. The United Nation Convention on the Law of the Sea, *op.cit.*, Art. 55.

39. *Ibid.*, Art. 57.

### 40. Sovereign Rights

۴۱. مطابق با بند اول و دوم ماده ۵۶ این سند، حقوق حاکمه دولت ساحلی در این منطقه عبارت است از: اکتشاف و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت از منابع طبیعی زنده و غیرزنده در ستون آبی بالای بستر دریا و بستر و زیر بستر دریا، و بهره‌برداری‌های دیگر در منطقه مانند تولید انرژی از آب، جریان‌های دریایی و باد. همچنین صلاحیت‌های دولت ساحلی در این منطقه شامل احداث جزایر مصنوعی و تأسیسات و استفاده از آن‌ها، انجام پژوهش‌های علمی دریایی و حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی می‌شود.

42. Papastavridis, E., *op.cit.*, p. 14.

43. The United Nation Convention on the Law of the Sea, *op.cit.*, Art. 87.

44. *Ibid.*, Art. 88.

آزادی و امنیت و صلح در دریاهای آزاد را به مخاطره افکند محکوم می‌کنند و از آنجا که تروریسم دریایی به‌طور یقین ناقض صلح و آزادی و امنیت در دریای آزاد است، بر اساس تفسیری از این مواد می‌توان به محکومیت تروریسم دریایی از منظر این کنوانسیون نیز دست یافت.<sup>۴۵</sup> به هر حال اگرچه این دو ماده می‌توانند مبنای محکومیت تروریسم دریایی بر اساس این کنوانسیون تلقی شوند، همچنان مقررۀ صریحی در کنوانسیون که بتوان بر اساس آن ارتکاب تروریسم دریایی در دریای آزاد را مورد تعقیب قرار داد یا مرتکبین این جرم در دریای آزاد را توقیف کرد به چشم نمی‌خورد. در این خصوص شاید نزدیک‌ترین مقررۀ کنوانسیون، ماده ۱۱۰ آن باشد. این ماده به حق بازرسی کشتی‌های خارجی در دریای آزاد، که به‌نوعی استثنا بر اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی است اشاره دارد و تنها ماده‌ای است که اساس قانونی لازم برای بازرسی از کشتی‌های خارجی در عرصۀ دریای آزاد را فراهم می‌کند. البته استفاده از مبنای قانونی مندرج در این ماده، مشروط به شرایط خاصی شده است<sup>۴۶</sup> که هیچ‌کدام از این شرایط به ارتکاب تروریسم دریایی توسط یک کشتی در دریای آزاد اشاره ندارد. بنابراین برای استفاده از مبنای قانونی این ماده به منظور بازرسی از عرشۀ یک کشتی خارجی مرتکب تروریسم دریایی در دریای آزاد، به‌ناچار باید یکی از شروط مندرج در این ماده را به تروریسم دریایی تعمیم داد. نزدیک‌ترین شرط از بین شروط مقررشده در این ماده، به مفهوم تروریسم دریایی، دزدی دریایی است که پیش‌تر در خصوص مناسب‌نبودن تعمیم‌دادن مفهوم و مقررات این جرم به تروریسم دریایی بحث شد. به‌علاوه، این ماده تنها کشتی‌های جنگی را برای اقدام به بازرسی کشتی‌های خارجی در دریای آزاد صالح می‌داند و این موضوع بر دامنهٔ نارسایی استفاده از این ماده برای بازرسی از کشتی‌های مرتکب تروریسم دریایی در دریای آزاد می‌افزاید.

به‌طور کلی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تمهیدات خاصی چه در قالب اقدامات جامع و چه در قالب تلاش همه‌جانبۀ دولت‌ها برای کنترل و مبارزۀ مؤثر با تروریسم دریایی نیندیشیده و اقداماتی برای جلوگیری از آن نیز پیش‌بینی نکرده است. ماده ۱۰۰ این کنوانسیون تنها به تلاش

۴۵. حکیم‌زاده خوئی، پیمان و محسن عبدالهی؛ «اقدامات بین‌المللی در پیشگیری و مقابله کبفری با تروریسم دریایی»، پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی، شمارهٔ دهم، ۱۳۹۶، ص ۱۵۸.

۴۶. این شروط عبارت‌اند از:

کشتی خارجی به ارتکاب دزدی دریایی مشغول باشد؛

کشتی خارجی اقدام به تجارت برده نموده باشد؛

کشتی اقدام به پخش غیرمجاز برنامه‌های رادیویی نماید (در این صورت کشتی‌های جنگی‌ای که حامل پرچم دولتی باشند که بر اساس ماده ۱۰۹ این کنوانسیون در خصوص این جرم صلاحیت دارند می‌توانند اقدام به بازرسی کشتی خارجی نمایند)؛

کشتی بی‌تابعیت باشد یا دارای تابعیت یکسان با کشتی جنگی‌ای که اقدام به بازرسی کرده است باشد در حالی که پرچم دولت دیگری را برافراشته یا از برافراشتن هر پرچمی خودداری کند.

همه‌جانبه دولت‌های عضو با تمام قوا در جهت منع و مبارزه و سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا دیگر قسمت‌هایی که خارج از صلاحیت دولت‌ها قرار دارند اشاره دارد که به هیچ عنوان برای منع و مبارزه با تروریسم دریایی مناسب، کافی و کارآمد نیست.<sup>۴۷</sup> عدم کفایت مقررات این کنوانسیون باعث شد که پس از وقوع حوادثی مانند حادثه *آسیل لائورو*، جامعه بین‌المللی نیاز به مقررات جدیدتر و کارآمدتر برای مبارزه با تروریسم دریایی را احساس کند و در جهت تدوین چنین مقرراتی گام بردارد.

## ۲. کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل‌های آن و قابلیت آن‌ها در مبارزه با تروریسم

### دریایی

همان‌طور که پیش از این تأکید شد، وقوع حادثه *آسیل لائورو* به‌عنوان مهم‌ترین حادثه تروریستی دریایی دوران معاصر به‌خوبی جامعه جهانی را متوجه خطر احتمالی برخاسته از ترویج اعمال خشونت‌آمیز در دریاهای و تأثیر این‌گونه اعمال بر صلح و امنیت در عرصه دریاهای و به تبع آن، حمل‌ونقل و دیگر فعالیت‌های دریایی کرد. پس از وقوع این حادثه، دولت‌هایی که به نوعی از وقوع این حادثه متأثر شده بودند بر آن شدند که با اندیشیدن راهکارهای مناسب و مقتضی مانع از بروز مجدد این‌گونه حوادث در عرصه دریاهای شوند. راهبری حرکت جمعی به سوی تدوین مقررات جدید در خصوص تأمین امنیت دریاهای به «سازمان دریایی بین‌المللی»<sup>۴۸</sup> سپرده شد، چرا که تأمین امنیت کشتی‌رانی همواره یکی از اصلی‌ترین وظایف و اولویت‌های این سازمان بوده است.<sup>۴۹</sup>

در حقیقت، در طی چهاردهمین اجلاس مجمع عمومی سازمان دریایی بین‌المللی در نوامبر ۱۹۸۵ دولت وقت ایالات متحده آمریکا رسیدگی به مسئله تهدید امنیت دریاهای توسط اعمال خشونت‌آمیز را پیشنهاد و در طی این اجلاس، مجمع عمومی سازمان با در نظر گرفتن اقداماتی برای جلوگیری از وقوع اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاهای موافقت کرد و در این راستا در خصوص لزوم اقداماتی برای جلوگیری از اعمال غیرقانونی که امنیت کشتی‌ها و مسافری و خدمه آن‌ها را تهدید می‌کرد قطعنامه‌ای را پذیرفت.<sup>۵۰</sup> متعاقب این قطعنامه، «کمیته ایمنی دریایی»<sup>۵۱</sup> سازمان در ۱۹۸۶ سندی دوره‌ای با موضوع در نظر گرفتن اقداماتی برای جلوگیری از

47. Mellor, J. S., *op.cit.*, p. 381.

48. International Maritime Organization (IMO)

49. کوشا، سهیلا، حسین فروغی‌نیا و مرتضی دارابی‌نیا؛ «نگرشی به مفهوم تروریسم دریایی در مقررات حقوق بین‌الملل»، فصلنامه علمی تخصصی اندیشمندان حقوق، سال ۱، شماره ۳، ۱۳۹۲، ص ۱۷.

50. Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of Their Passengers and Crews, IMO/ Res. A.584(14), 1985.

51. Maritime Safety Committee (MSC)

اعمال غیرقانونی علیه مسافران و خدمه حاضر در عرشه یک کشتی صادر کرد.<sup>۵۲</sup> در همان سال دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد پذیرش یک کنوانسیون جامع را برای منع و سرکوب اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاهای که برای ایمنی ناوبری، جان افراد بی‌گناه در دریاهای و اموال و صنایع و عملیات‌های دریایی خطرناک باشد به مجمع عمومی سازمان ارائه کردند. سرانجام در ۱۰ مارس ۱۹۸۸، «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»<sup>۵۳</sup> در طی کنفرانس سازمان دریایی بین‌المللی در رم پذیرفته شد. هدف عمده کنوانسیون این بود که مرتکبان اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها را مانند تصرف کشتی با توسل به زور، اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد حاضر در عرشه کشتی یا قراردادن ابزاری در کشتی که به‌طور بالقوه می‌تواند به نابودی کامل کشتی یا ایراد آسیب به آن منجر شوند، تحت پیگرد و مجازات قرار دهد.<sup>۵۴</sup> هم‌زمان با تصویب این کنوانسیون، به دلیل وجود خطر واضح و فزاینده حمله به سکوهاى ثابت مستقر در دریاهای که به‌طور عمده سکوهاى نفتی و صنایع مرتبط با نفت را شامل می‌شدند، پروتکلی با نام «پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی علیه سکوهاى ثابت مستقر در فلات قاره»<sup>۵۵</sup> نیز پذیرفته شد که به‌طور کلی همان مقررات کنوانسیون را به سکوهاى ثابت مستقر در فلات قاره نیز تعمیم می‌داد. کنوانسیون و پروتکل آن به‌صورت هم‌زمان در ۱ مارس ۱۹۹۲ برای تمامی کشورهای عضو لازم‌الاجرا شدند. پیوستن ۱۶۶ کشور به این کنوانسیون تا سال ۲۰۲۰ باعث شد که بیش از ۹۵ درصد از ناوگان کشتی‌رانی سراسر جهان تحت شمول مقررات این کنوانسیون قرار گیرند.<sup>۵۶</sup>

کنوانسیون ۱۹۸۸ رم از نظر محتوا، بر اساس معاهدات ضد تروریسمی که از قبل موجود بود نگاشته شده و تقریباً همان مقررات مندرج در معاهدات قبلی را با تعمیم‌دادن آن‌ها به عرصه دریاهای پذیرفته است. اما آنچه باعث تمایز و منحصر به‌فرد بودن این کنوانسیون در نوع خود می‌شود بیان نگرانی‌های عمده در خصوص تشدید و فزونی‌یافتن تروریسم بین‌المللی در تمامی اشکال و ابعاد آن در سطح جهان به‌عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی جامعه بین‌المللی در مقدمه آن است. با وجود این ابراز نگرانی، هیچ تلاشی برای ارائه تعریفی از تروریسم بین‌المللی در

52. Measures to Prevent Unlawful Acts against Passengers and Crews on Board Ships, MSC/Circ.443, 1986.

53. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988.

54. این کنوانسیون متشکل از ۲۲ ماده است و با نام «کنوانسیون ۱۹۸۸ رم» (The Rome Convention 1988) نیز شناخته می‌شود.

55. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (Rome Protocol), 1988.

56. See: International Maritime Organization, Status of IMO Treaties, p. 437, Available at: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>>, last seen 4th June 2020.

جریان کنفرانس دیپلماتیک رم صورت نگرفت و بنابراین، تعریفی از تروریسم بین‌المللی در مقدمه کنوانسیون به چشم نمی‌خورد. عدم ارائه تعریف در زمان انعقاد کنوانسیون، انتخابی هوشمندانه به نظر می‌رسید زیرا باعث اجتناب از مباحثات و دشواری‌های ناشی از نقطه‌نظرات سیاسی دولت‌ها می‌شد و می‌توانست دستیابی به توافق را با دشواری مضاعف روبه‌رو کند.<sup>۵۷</sup>

با توجه به زمینه‌های به‌وجود آمدن کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، اولویت این سند و مهم‌ترین هدف آن پیگرد قانونی و مجازات افرادی بود که مرتکب تصرف غیرقانونی و عامدانه یک کشتی یا به‌دست گرفتن کنترل آن با استفاده از زور یا تهدید به آن می‌شوند یا به اعمال خشونت‌آمیز علیه یک شخص حاضر در عرشه کشتی به نحوی که احتمال به‌مخاطره‌افکندن امنیت دریانوردی آن کشتی وجود داشته باشد اقدام می‌کنند یا دست به نابودی یک کشتی یا ایراد خسارات و صدمات به محموله آن می‌زنند و از این طریق امنیت دریانوردی آن کشتی را به خطر می‌اندازند.<sup>۵۸</sup> بنابراین، ماده ۳ این کنوانسیون به بیان اعمالی می‌پردازد که ارتکاب آن‌ها تحت معنای این کنوانسیون، «جرم»<sup>۵۹</sup> تلقی می‌شود:

الف. تصرف یا به‌دست گرفتن کنترل کشتی با استفاده از زور یا تهدید به آن یا هر شکل دیگری از ارباب؛

ب. ارتکاب عمل خشونت‌آمیز علیه فرد حاضر بر روی عرشه کشتی، به گونه‌ای که آن عمل به‌صورت بالقوه قابلیت ایجاد تهدید علیه ایمنی ناوبری آن کشتی را دارا باشد یا؛

ج. اقدام به نابود کردن یک کشتی یا ایراد خسارت به آن یا محموله آن به گونه‌ای که عمل به‌طور بالقوه قابلیت ایجاد تهدید علیه ایمنی ناوبری آن کشتی را دارا باشد یا؛

د. اقدام به کار گذاشتن یا فراهم کردن زمینه کارگذاری وسیله یا ماده‌ای در کشتی که به‌طور بالقوه توانایی نابودی کشتی یا ایراد خسارت به آن یا محموله‌اش را داشته باشد و از این طریق بتواند تهدیدی علیه ایمنی ناوبری کشتی ایجاد کند یا؛

ه. اقدام به نابودی یا ایراد خسارات جدی به تجهیزات ناوبری کشتی یا ایجاد اختلال در عملکرد آن‌ها به گونه‌ای که بتواند ایمنی ناوبری کشتی را به خطر اندازد یا؛

ز. اقدام به مخابره اطلاعات نادرست که به‌طور بالقوه بتواند به تهدید ایمنی ناوبری یک کشتی منجر شود یا؛

ح. کشتن یا صدمه‌زدن به هر شخصی در راستای ارتکاب یا تلاش برای ارتکاب یکی از

57. Tuerk, H., "Combating Terrorism at Sea: the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review*, vol. 15, Issue 3, 2008, p. 374.

58. Hong, N., Ng, A. K. Adolf, "The International Legal Instruments in Addressing Piracy and Maritime Terrorism: A Critical Review", *Research in Transportation Economics*, Elsevier, vol. 27, Issue 1., 2010, p. 56.

59. Offence

اعمالی که در بالا به آن اشاره شده است.<sup>۶۰</sup>

بند دوم ماده ۳ کنوانسیون، همچنین تلاش یک شخص برای ارتکاب اعمالی که در بند اول این ماده جرم‌انگاری شده است یا مشارکت یک شخص در ارتکاب این جرایم یا همدست شدن با فرد دیگری که مرتکب این جرایم شده است یا تهدید به انجام عملی یا خودداری از انجام عملی در راستای ارتکاب جرایم مندرج در بند اول را نیز جرم‌انگاری می‌کند.

کنوانسیون به منظور تعیین حوزه شمول مقرراتش، به مناطق دریایی اشاره نمی‌کند، بلکه معیار تعیین گستره شمول خود را بر اساس نوع سفر کشتی‌ها استوار کرده است. بند اول ماده ۴ کنوانسیون، مقررات کنوانسیون را بر کشتی‌هایی که در حال کشتی‌رانی به سوی آب‌های ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت ساحلی یا ورای حد بیرونی دریای سرزمینی آن دولت با دولت ساحلی مجاور، یا در میان این آب‌ها یا از سمت این آب‌ها باشند، یا به منظور چنین کشتی‌رانی‌ای برنامه‌ریزی شده باشند اعمال می‌کند.<sup>۶۱</sup> به بیان دیگر، اگر یک کشتی از هر نقطه‌ای به سمت آب‌های ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت ساحلی حرکت کند یا در میان چنین آب‌هایی در حال کشتی‌رانی باشد یا از سمت چنین آب‌هایی به سمت هر نقطه دیگری در حال حرکت باشد یا حتی برای چنین کشتی‌رانی یا عبوری برنامه‌ریزی شده باشد در حیطه شمول مقررات کنوانسیون قرار خواهد گرفت. همان‌طور که مشاهده می‌شود، ارائه چنین حوزه شمول گسترده‌ای از سوی کنوانسیون به این نتیجه می‌انجامد که تمامی مناطق دریایی اعم از اینکه داخل در حیطه صلاحیت و حاکمیت دولت‌ها قرار گیرند یا خارج آن، می‌توانند به‌صورت بالقوه بستر اعمال مقررات کنوانسیون باشند. در واقع، یک کشتی در هنگامی که هدف اعمال خشونت‌آمیز و غیرقانونی قرار می‌گیرد می‌تواند در هر یک از نواحی دریایی حضور داشته باشد و عنصری که برای اعمال مقررات کنوانسیون بر یک کشتی ضرورت دارد، استفاده از کشتی در مسیرها و سفرهای بین‌المللی در زمان وقوع اعمال جرم‌انگاری شده در کنوانسیون است.<sup>۶۲</sup>

با دقت در پاراگراف اول ماده ۴ استنباط می‌شود که با وجود تلاش کنوانسیون برای طرح حوزه شمول گسترده، حالتی باقی مانده است که از شمول مقررات این کنوانسیون خارج است و آن حالتی است که جرم بر علیه کشتی‌ای صورت بگیرد که در حال عبور از یک نقطه در ساحل یک کشور به سمت نقطه‌ای دیگر در سواحل همان کشور باشد بدون اینکه از سرحد خارجی دریای سرزمینی آن دولت یا دولت ساحلی مجاور عبور کند. چنین حرکتی مشمول وصف

60. (SUA), *op.cit.*, Art. 3(1).

61. *Ibid.*, Art. 4(1).

62. Treves, T., "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, vol. 2, Issue 2, 1998, p. 546.

بین‌المللی نیست و بنابراین مقررات کنوانسیون قابلیت اعمال بر این کشتی را ندارند.<sup>۶۳</sup> بدین ترتیب، کشتی‌هایی که به کران‌بری<sup>۶۴</sup> از طریق سواحل و بنادر و خطوط دریایی یک دولت ساحلی مشغول هستند از شمول مقررات این کنوانسیون خارج‌اند در حالی که حملات تروریستی می‌توانند علیه این کشتی‌ها نیز صورت گیرند. البته باید در نظر گرفت که در صورتی که مرتکبین یا مظنونین یکی از جرایم مذکور در این کنوانسیون در کشتی‌هایی که مشغول به کران‌بری هستند، در قلمرو یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون یافت شوند، در معرض شمول مقررات کنوانسیون قرار می‌گیرند.<sup>۶۵</sup> علاوه بر این، کنوانسیون در ماده ۲ کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی را نیز که به منظور نظارت یا امدادسانی یا اهداف غیرتجاری به کار گرفته می‌شوند و کشتی‌هایی را که از ناوگان کشتی‌رانی خارج شده‌اند از شمول مقررات کنوانسیون مستثنا می‌کند.<sup>۶۶</sup>

مهم‌ترین تعهدی که کنوانسیون بر تمامی دولت‌های متعاقد بار می‌کند، الزام به اصل «مسترد دار یا محاکمه کن»<sup>۶۷</sup> است. باور گسترده دولت‌ها به اینکه تعهد به محاکمه یا استرداد، نقش مهمی در مبارزه با بی‌جزامانیدن جرایم مهم دارد باعث شده است که این اصل در تمامی کنوانسیون‌های ضد تروریسم نمود پیدا کند.<sup>۶۸</sup> نقش تعهد به استرداد یا محاکمه در حمایت از همکاری بین‌المللی در راستای مبارزه با بی‌جزامانیدن جرایم مهم، حداقل از زمان گروسایوس شناخته شده است. گروسایوس این اصل را بدیهی شمرده و بیان می‌کند که: «در زمان مقتضی دولت‌ها باید شخص گناهکار را به گونه‌ای که مستحق آن باشد مجازات کنند یا او را به صلاحدید دولتی که درخواست محاکمه وی را دارد واگذار کنند». البته در واژه‌شناسی جدید، لغت «تعقیب»<sup>۶۹</sup> جایگزین «مجازات»<sup>۷۰</sup> شده است تا منعکس‌کننده حالتی باشد که متهم تحت تعقیب قرار می‌گیرد اما لزوماً مجرم و مستحق مجازات تشخیص داده نمی‌شود.<sup>۷۱</sup> بنابراین اگر جرایم مندرج در بند اول ماده ۳ علیه یک کشتی تحت پرچم دولت یا بر روی عرشه آن در قلمرو دولت، شامل دریای سرزمینی یا علیه تبعه دولت اتفاق افتاده باشد یا اگر مرتکب جرم، شخص بی‌تابعیتی

63. *ibid.*, p. 544.

64. Cabotage

65. ممتاز، جمشید؛ «مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»، ترجمه: اسماعیل بقایی همامانه، فصلنامه سیاست خارجی، دوره ۱۷، شماره ۱، ۱۳۸۲، ص ۶۷.

66. (SUA), *op.cit.*, Art. 2(1).

67. Aut Dedere Aut Judicare

68. International Law Commission, "The Obligation to Extradite or Prosecute (Aut Dedere Aut Judicare)", the 66th Session, In: *Yearbook of the International Law Commission*, vol. II, 2014, p. 2.

69. Prosecute

70. Punish

71. International Law Commission, *op.cit.*, pp. 2 - 3.



باشد که عادتاً در قلمرو سرزمین دولتی حضور دارد یا در حالتی که تبعهٔ یک دولت در حین وقوع جرم ربوده شود، تهدید شود، آسیب ببیند یا کشته شود، یا در صورتی که جرم به منظور ارباب دولت با هدف اجبار آن دولت به انجام یا خودداری از انجام هر عملی انجام شده باشد، آن دولت، یا صلاحیت قضایی خود را بر مرتکب اعمال خواهد کرد یا مرتکب را به دولت دیگری که برای محاکمه صالح باشد مسترد خواهد کرد.<sup>۷۲</sup> ماده ۱۰ کنوانسیون نیز بیان می‌کند اگر مرتکب یکی از جرایم مندرج در ماده ۳ در قلمرو یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون یافت شود، فارغ از اینکه جرم در قلمرو آن دولت وقوع یافته باشد یا نه، در صورت عدم استرداد مرتکب به دولت دیگر موظف است وی را بدون تأخیر به موجب قانون داخلی نزد مراجع ذی‌صلاح به منظور شروع تعقیب قضایی حاضر کند و مراجع داخلی به مثابه جرایم مهم و خطرناک به پرونده رسیدگی و تصمیم‌گیری خواهند کرد.<sup>۷۳</sup> ماده ۱۱ این سند به تفصیل به سازوکار محاکمه یا استرداد طبق مفاد این سند پرداخته است. لازم به ذکر است که جمهوری اسلامی ایران با ایراد حق شرط به بند چهارم این ماده، تنها صلاحیت کشور محل وقوع جرم را در خصوص استرداد مجرمین محرز می‌داند.<sup>۷۴</sup> کنوانسیون به این واقعیت که بسیاری از کشتی‌ها در زمان وقوع جرم در مکان‌هایی بسیار دورتر از دولت صاحب پرچم‌شان یا دیگر دولت‌های عضو کنوانسیون در حال دریانوردی باشند نیز توجه کرده و در این راستا در ماده ۸ این اختیار را برای کاپیتان کشتی در نظر گرفته است که چنانچه دلایل قوی دال بر ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون توسط سرنشینان کشتی در اختیار داشته باشد می‌تواند مرتکب را به مقامات تحت صلاحیت هر دولت عضو کنوانسیون به منظور تعقیب تحویل دهد.<sup>۷۵</sup> البته باید توجه داشت از آنجا که اکثر کشتی‌ها خصوصاً کشتی‌های تجاری یا مسافربری امکانات و تجهیزات کافی برای در بندنگه‌داشتن یک فرد به مدت طولانی ندارند و اغلب کاپیتان و خدمهٔ این‌گونه کشتی‌ها نیز از لحاظ توان رویارویی با مرتکبین اعمال خشونت‌آمیز و تروریستی در موقعیت فرودست قرار می‌گیرند، این ماده می‌تواند از نظر عملی با دشواری‌هایی نیز روبه‌رو شود.<sup>۷۶</sup>

سازوکار حل اختلافات ناشی از تفسیر یا اعمال این سند در ماده ۱۶ آن بیان شده است. طبق بند یک این ماده، «هرگونه اختلاف در خصوص تفسیر یا اعمال این کنوانسیون بین دو یا چند طرف متعاقد، چنانچه در بازهٔ زمانی معقولی از طریق مذاکره حل و فصل نشد، می‌تواند با

72. (SUA), Art. 6 (1-4).

73. *Ibid.*, Art 10(1).

74. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره، ماده واحده، تبصره ۲.

75. Tuerk, H., *op.cit.*, pp. 351 -352.

76. *Ibid.*, p. 352.

درخواست هریک از طرفین اختلاف به داوری ارجاع شود. چنانچه در یک بازه زمانی شش‌ماهه از زمان درخواست ارجاع به داوری، طرفین اختلاف موفق به سازماندهی داوری نشوند، هریک از طرفین اختلاف می‌توانند موضوع اختلاف را به دیوان بین‌المللی دادگستری به منظور رسیدگی ارجاع دهند.<sup>۷۷</sup> البته کنوانسیون در بند دوم همین ماده صراحتاً بیان می‌کند که دولت‌ها می‌توانند در هنگام امضاء، تصویب، پذیرش یا تأیید کنوانسیون با ایراد حق شرط، خود را ملزم به مفاد بند اول ندانند.<sup>۷۸</sup> جمهوری اسلامی ایران نیز با اتکا به این بند، حق شرط خود را به بند اول این ماده وارد کرده و در لایحه تصویب این سند بیان می‌دارد که در هر مورد اختلاف، در صورت مصلحت و مطابق با قوانین جمهوری اسلامی ایران و شرایط مندرج در آن در خصوص داوری اقدام خواهد کرد و همچنین در صورت لزوم ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی دادگستری، رضایت تمامی طرفین اختلاف را برای ارجاع موضوع به دیوان لازم می‌داند.<sup>۷۹</sup>

به هر حال این کنوانسیون با وجود نقاط قوت نسبت به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مانند هر سند دیگری نقاط ضعف و خلأهایی نیز دارد. با وجود اینکه کنوانسیون در نام خود به سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی اشاره دارد، مقررات آن و تعهدات دولت‌ها طبق آن مربوط به بعد از وقوع اعمال غیرقانونی و دستگیری و محکوم‌کردن و تعقیب قضایی مرتکبین این اعمال است و جنبه‌های پیشگیرانه ندارد.<sup>۸۰</sup> تنها مقررۀ کنوانسیون که مستقیماً به پیشگیری از وقوع جرم اشاره دارد در ماده ۱۳ کنوانسیون به چشم می‌خورد که دولت‌های عضو را ملزم می‌کند تا در راستای اتخاذ اقدامات مناسب به منظور جلوگیری از کسب آمادگی مجرمین در قلمروشان برای ارتکاب جرم در قلمرو آن دولت یا قلمرو هر دولت دیگر عضو کنوانسیون و تبادل اطلاعات، طبق قوانین داخلی خودشان و ایجاد هماهنگی و ارتباط بین سیستم اداری با یکدیگر همکاری کنند.<sup>۸۱</sup> اما این ماده هیچ اشاره‌ای به نوع این همکاری یا چگونگی حصول مؤثر آن ندارد و به نظر می‌رسد که نوع و چگونگی این همکاری به صلاحدید دولت‌های عضو واگذار شده است، در حالی که ممکن است برخی از دولت‌ها از امکانات کمتری برای انجام چنین همکاری‌هایی در سطح بین‌المللی برخوردار باشند یا مناسبات سیاسی بین آن‌ها با دیگر دولت‌های عضو، این همکاری‌ها را تحت‌الشعاع قرار دهد. بنابراین به نظر می‌رسد محتوای ماده ۱۳ برای جلوگیری مؤثر از وقوع جرایم مندرج در کنوانسیون کافی نباشد. علاوه بر این، کنوانسیون هیچ حق یا

77. (SUA), Art. 16(1).

78. *Ibid.*, Art. 16(2).

79. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکویای ثابت واقع در فلات قاره. ماده واحد، تبصره ۱.

80. *Ibid.*, p. 349.

81. (SUA), Art. 13(1).

وظیفه‌ای برای دولت‌های عضو مبنی بر نظارت، بازرسی یا کنترل وضعیت‌های مشکوک به ارتکاب جرم تعیین نمی‌کند. برای جلوگیری مؤثر از جرایمی مانند تروریسم دریایی، دولت‌ها نه تنها باید صلاحیت قضایی لازم را برای محاکمه مرتکبین این جرایم داشته باشند بلکه باید از صلاحیت نظارت و کنترل نیز برخوردار باشند تا بتوانند از انجام عملیات‌های تروریستی علیه کشتی‌ها، بندرها، لوله‌ها و خطوط انتقال یا تأسیسات و سکوها‌ی مستقر در سواحل یا دریاها جلوگیری کنند و با شناسایی به موقع تهدیدات، با عناصری که باعث ایجاد تهدید علیه ایمنی ناوبری بین‌المللی یا ایجاد خسارت علیه محیط‌زیست دریایی می‌شوند مقابله کنند.<sup>۸۲</sup>

نارسانی دیگر کنوانسیون، مربوط به تعهد به تعقیب قضایی مرتکبین یا استرداد آن‌ها است. همان‌طور که بیان شد، هدف اولیه کنوانسیون از بارکردن چنین تعهدی بر دولت‌های متعاقد، مبارزه با بی‌جزامانیدن مرتکبین جرایم مندرج در کنوانسیون، مانند دیگر کنوانسیون‌های ضدتروریسم بوده است. اما نباید از این نکته غافل شد که تعقیب و پیگرد مرتکبین با کیفر و مجازات مجرمین تفاوتی فاحش دارد. مطابق با مقررات کنوانسیون، دولت‌ها موظف به شروع فرایند محاکمه هستند اما مجازات‌شدن مجرمین بسته به قانون داخلی آن دولت و استقلال و کارآمدی سیستم قضایی آن‌ها است.<sup>۸۳</sup> به بیان دیگر، اگر دولتی جریان تعقیب و پیگرد را طبق تعهدی که دارد شروع کند اما برای مثال، قوانین داخلی خودش اقدامات جزایی متناسب با جرایم مندرج در کنوانسیون را پیش‌بینی نکرده باشد یا سیستم قضایی مستقل یا کارآمد نداشته باشد، کاملاً محتمل است که فرد مرتکب، مجازاتی را که مستحق آن است دریافت نکند؛ بدین ترتیب، راه فرار از مجازات برای مجرمین همچنان باز خواهد ماند.

کنوانسیون همچنین در خصوص مرتکبین اعمال جرم‌انگاری شده، اشاره صریحی به نوع این اشخاص ندارد و این مسئله باعث می‌شود چنانچه دولت‌های حامی تروریسم یا نمایندگان و متحدین آن‌ها به ارتکاب اعمال جرم‌انگاری شده در کنوانسیون دست زنند، استفاده از مقررات این کنوانسیون برای تعقیب آن‌ها نیازمند تفسیر باشد یا با دشواری و چالش روبه‌رو شود. دولت‌های عربستان سعودی، کویت و نیکاراگوئه در جریان کنفرانس ۱۹۸۸ رم، پیشنهادهایی را مبنی بر گنجانیدن مقرره‌ای در کنوانسیون که بتواند صراحتاً عمل دولت‌ها یا افرادی که به نمایندگی از یک دولت مرتکب جرایم مندرج در کنوانسیون می‌شوند محکوم کند ارائه کرده بودند اما این پیشنهاد از حمایت حداکثری دولت‌ها در طی کنفرانس برخوردار نشد و بنابراین در کنوانسیون نیز نمود پیدا نکرد.<sup>۸۴</sup>

82. Hong, N., Ng, A. K. Adolf, *op.cit.*, p. 56.

83. Tuerk, H., *op.cit.*, p. 350.

84. *Ibid.*, p. 348.

با وجود برخوردار شدن کنوانسیون از اقبال عمومی و پیوستن تعداد زیادی از دولت‌ها به آن، همچنان برخی از دولت‌ها به این کنوانسیون نپیوسته‌اند. عموم این کشورها در حال توسعه هستند و اتفاقاً از لحاظ موقعیت جغرافیایی در مناطق پرخطر از لحاظ وقوع جرایم دریایی قرار دارند اما به دلایل حاکمیتی و سیاسی از پذیرش این کنوانسیون امتناع کرده‌اند. برای مثال، از آنجا که کنوانسیون این قابلیت را دارد که بسته به مورد، حضور ناوگان نظامی دیگر کشورهای عضو را در مناطق دریایی آن‌ها به منظور تعقیب تروریست‌ها، دزدان دریایی یا دیگر مجرمین دریایی تجویز کند، برخی از کشورهای جنوب شرقی آسیا نگران این مسئله‌اند که تعهدات ناشی از عضویت در کنوانسیون، حاکمیت سرزمینی آن‌ها را به خطر بیندازد. به‌علاوه این کشورها باور دارند که کنوانسیون تنها برای کشورهای می‌تواند کارآمد واقع شود که تسلط و حاکمیت‌شان در مناطق دریایی‌شان کاملاً استقرار یافته و اختلافات حل‌نشده‌ای در زمینه ترسیم خطوط و مرزهای دریایی خود ندارند. در غیر این صورت، کنوانسیون می‌تواند درجاتی از تهدید علیه منافع ملی آن‌ها ایجاد کند.<sup>۸۵</sup> اندونزی و مالزی دو نمونه از کشورهای واقع در جنوب شرق آسیا، و سودان جنوبی و سومالی دو نمونه از کشورهای واقع در شرق آفریقا هستند که به این کنوانسیون نپیوسته‌اند.

به هر حال مهم‌ترین خلأ کنوانسیون ناشی از این مسئله بود که در آن هیچ اشاره‌ای به امکان استفاده از مواد شیمیایی یا رادیو اکتیو یا دیگر سلاح‌های خطرناک به منظور ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز در دریاها نشده بود. وقوع حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ زنگ خطری بود که جامعه بین‌المللی را بیش از پیش متوجه این خلأ مهم در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم کرد و همان‌طور که در ادامه از آن بحث خواهد شد، زمینه‌ساز بازنگری و اصلاح کنوانسیون و پذیرش پروتکل ۲۰۰۵ به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم شد.

### ۳. پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی

حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به‌روشنی نمایانگر این نکته بود که خطوط ارتباطی بین‌المللی تا چه اندازه می‌توانند در برابر تهدیدات ناشی از تروریسم بین‌المللی، چه به‌عنوان ابزاری برای وقوع حملات تروریستی و چه به‌عنوان هدف حملات تروریستی آسیب‌پذیر باشند. در حقیقت خلأهای موجود در زیرساخت‌ها و ناکارآمدی قوانین مرتبط با تأمین امنیت خطوط ارتباطی بین‌المللی، جامعه بین‌المللی را با این حقیقت مواجه کرد که چنانچه تمهیدات کارآمدی اندیشیده نشود، این بار عرصه دریاها هدف بعدی حملات تروریستی خواهد بود. این مسئله باعث شد بازنگری‌های عمده‌ای در قوانین بین‌المللی مرتبط با تأمین امنیت دریایی به منظور جلوگیری از وقوع حملاتی مشابه حملات ۱۱ سپتامبر در عرصه دریاها و علیه کشتی‌ها و بندرها و تأسیسات دریایی و جان

85. Hong, N., Ng, A. K. Adolf, *op.cit.*, pp. 56-57.

انسان‌ها در دستور کار مجامع بین‌المللی و در رأس آن‌ها، سازمان دریایی بین‌المللی قرار گیرد که یکی از مهم‌ترین این بازنگری‌ها، ورود اصلاحات مهمی به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم در قالب پذیرش «پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»<sup>۸۶</sup> توسط سازمان بین‌المللی دریایی بود. لازم به ذکر است که هم‌زمان با پذیرش این پروتکل، پروتکل دیگری با نام «پروتکل ۲۰۰۵ به پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی علیه سکوهاى ثابت مستقر در فلات قاره»<sup>۸۷</sup> نیز پذیرفته شد که هدف آن مجدداً تعمیم‌دادن مفاد پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۸ رم به سکوهاى ثابت مستقر در فلات قاره بود.

توجه اصلی پروتکل ۲۰۰۵ معطوف به گسترده‌تر کردن دامنه شمول اعمال جرم‌انگاری شده در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم بود تا از این طریق بتواند پاسخگوی تهدیدات جدیدتر برخاسته از تروریسم و دیگر اعمال خشونت‌آمیز و غیرقانونی در عرصه دریاها باشد. در این راستا پروتکل در قالب پذیرش ماده ۳ مکرر در کنوانسیون، استفاده از هر نوع سلاح‌های زیستی، شیمیایی یا هسته‌ای یا مواد منفجره یا رادیو اکتیو علیه کشتی یا توسط آن به گونه‌ای که به صورت بالقوه یا بالفعل موجب مرگ یا ایراد صدمات و خسارات جدی شود، یا تخلیه نفت، گاز مایع یا دیگر مواد سمی یا خطرناک از طریق کشتی به گونه‌ای که بتواند به صورت بالقوه یا بالفعل موجب مرگ یا ایراد صدمات و خسارات جدی شود، یا تهدید به استفاده از چنین تسلیحاتی یا دیگر مواد منفجره یا رادیو اکتیو علیه یک کشتی یا توسط آن، یا حمل و نقل مواد منفجره یا رادیو اکتیو توسط کشتی با علم به اینکه قرار است چنین موادی به منظور مرگ یا ایراد صدمات و خسارات جدی مورد استفاده قرار گیرند، یا حمل و نقل هرگونه تسلیحات خطرناک از نوع زیستی، شیمیایی یا هسته‌ای یا مواد خام خصوصاً مواد شکافت‌پذیر یا تجهیزاتی که برای آماده‌سازی چنین موادی از آن‌ها استفاده می‌شود توسط کشتی با علم به اینکه این مواد و تجهیزات برای انفجارهای هسته‌ای یا دیگر فعالیت‌های هسته‌ای که تحت نظارت «آژانس بین‌المللی انرژی اتمی»<sup>۸۸</sup> نیستند، یا حمل و نقل هرگونه تجهیزات، مواد یا نرم‌افزار یا فناوری‌هایی که به منظور طراحی یا ساخت یا تحویل چنین تسلیحاتی مورد استفاده قرار خواهند گرفت توسط کشتی را جرم‌انگاری می‌کند.<sup>۸۹</sup> همچنین حمل و نقل اشخاص بر روی عرشه کشتی با علم به اینکه آن اشخاص قصد انجام یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون را دارند یا مرتکب این جرایم شده‌اند، یا همکاری با این

86. International Maritime Organization (IMO), Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 October 2005.

87. International Maritime Organization (IMO), Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 14 October 2005.

88. International Atomic Energy Agency (IAEA).

89. Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, *op.cit.*, Art. 3bis.

اشخاص در راستای گریز از تعقیب جزایی، یا کشتن یا صدمه‌زدن به شخصی در راستای ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون، یا همکاری و معاونت و مشارکت در این جرایم، یا ترغیب یا سازماندهی دیگر افراد برای ارتکاب جرم یا پیشبرد فعالیت‌های مجرمانه در قسمت‌های سوم و چهارم ماده ۳ مکرر جرم‌انگاری شده است.<sup>۹۰</sup>

علاوه بر اینکه ماده ۳ مکرر با جرم‌انگاری فعالیت‌های غیرقانونی مرتبط با سلاح‌های خطرناک و مواد رادیو اکتیو و حمل و نقل افراد از طریق دریاها به منظور ارتکاب جرایم مندرج در کنوانسیون، دامنه فعالیت‌های جرم‌انگاری شده در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم را وسیع‌تر کرده است، دیگر جنبه خاص این ماده اشاره صریح به انگیزه ارتکاب این جرایم است. در صدر ماده بیان می‌شود که ارتکاب اعمال جرم‌انگاری شده علاوه بر عامدانه و غیرقانونی بودن باید «با هدف ارباب یک جمعیت یا اجبار یک دولت یا یک سازمان بین‌المللی به انجام یا خودداری از انجام عملی باشد».<sup>۹۱</sup>

این در حالی است که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، عامدانه و غیرقانونی بودن را برای ارتکاب جرایم کافی می‌دانست و اشاره‌ای به لزوم وجود نوع خاصی از انگیزه برای ارتکاب جرم نمی‌کرد. از این لحاظ ماده ۳ مکرر دارای حسن و عیب توأمان است: این ماده با وجود اینکه همچنان نامی از تروریسم به میان نمی‌آورد، امکان تعقیب فعالیت‌های تروریستی در عرصه دریاها را با ذکر صریح انگیزه‌های ارتکاب جرم آسان‌تر کرده است اما از طرف دیگر، اعمال مقررات مندرج در پروتکل و کنوانسیون را در خصوص ارتکاب اعمال جرم‌انگاری شده‌ای که با اهداف شخصی و خصوصی ارتکاب می‌یابند با دشواری روبه‌رو می‌کند.

تعهدات دولت‌ها در پروتکل ۲۰۰۵ به‌طور کلی همان تعهد به تعقیب یا استرداد مجرمین است با این تفاوت که تغییراتی جزئی نسبت به آنچه در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم مقرر شده بود در بر دارد. مهم‌ترین این تغییرات، اشاره به ممنوعیت درخواست استرداد مجرمین از طرف دولت‌های عضو بر مبنایی غیر از ارتکاب جرایم مندرج در پروتکل، خصوصاً به دلایلی چون نژاد، مذهب، ملیت، ریشه قومی، عقاید سیاسی یا جنسیت است. ماده ۱۱ مکرر مقرر می‌کند که جرایم مندرج در پروتکل نباید جرم سیاسی به معنای خاص آن تلقی شوند و درخواست استرداد مجرمین نیز نمی‌تواند بر ارتکاب جرم سیاسی استوار شود. همچنین این ماده در بخش دوم بیان می‌کند چنانچه دولتی که مجرم را در دست دارد درخواست استرداد مجرم از دولتی دیگر را دریافت کرده و باور اساسی داشته باشد که این درخواست در حقیقت با هدف تعقیب و مجازات مجرم بر اساس نژاد، مذهب، ملیت، ریشه قومی، عقاید سیاسی یا جنسیت مجرم صورت گرفته است، طبق

90. *Ibid.*, Art. 3ter, 3quater.

91. *Ibid.*, Art. 3bis.

مقررات پروتکل، تعهدی به استرداد مجرم به دولت متقاضی نخواهد داشت.<sup>۹۲</sup> مهم‌ترین مقررۀ جدیدی که در پروتکل به چشم می‌خورد در قالب ماده ۸ مکرر بیان شده است. این ماده به‌طور کلی دولت‌های عضو را ملزم می‌کند که با نهایت امکان با یکدیگر در راستای جلوگیری از وقوع جرایم مندرج در کنوانسیون و سرکوب آن‌ها همکاری کنند و به درخواست‌های مبنی بر چنین همکاری‌هایی با نهایت سرعت ممکن پاسخ دهند.<sup>۹۳</sup> این ماده سپس در خصوص مواردی که یکی از دولت‌های متعاقد، دلایل موجّه و قابل قبولی برای مشکوک‌شدن به یک کشتی یا شخص حاضر بر روی عرشۀ کشتی مبنی بر ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون یا شروع به ارتکاب این جرایم داشته باشد، فرایندی را برای همکاری بین آن دولت و دولت صاحب پرچم کشتی در خصوص اعطای اجازهٔ بازرسی کشتی فراهم می‌کند.<sup>۹۴</sup>

ماده ۸ مکرر بیان می‌کند که چنانچه یکی دیگر از دولت‌های متعاقد به این پروتکل، دلایل موجّه و قابل قبولی برای مشکوک‌شدن به یک کشتی یا شخص حاضر بر روی عرشۀ کشتی مبنی بر ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون یا شروع به ارتکاب این جرایم داشته باشد، درخواست اجازهٔ بازرسی را به دولت صاحب پرچم آن کشتی ارسال می‌کند. دولت صاحب پرچم موظف است در بازۀ زمانی چهارساعتهٔ مقرر در این سند به این درخواست پاسخ دهد. چنانچه پاسخ مثبت باشد، حق بازرسی و تفحص از عرشۀ کشتی مورد ظن از سمت دولت صاحب پرچم آن کشتی به دولتی که به فعالیت آن کشتی مظنون است تفویض شده است. دولت صاحب پرچم می‌تواند در زمان پاسخ، اجازهٔ بازرسی را تفویض نکند اما اعلام کند که خودش بازرسی و تفحص از عرشۀ کشتی مورد ظن را انجام خواهد داد. بدیهی است این دو حالت، همسو با اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم خواهند بود.<sup>۹۵</sup> اما در حالتی که در این مدت زمان چهار ساعتهٔ مقرر در پروتکل، پاسخی از سوی دولت صاحب پرچم کشتی مورد ظن دریافت نشود، وضعیت نیازمند بررسی است: در مذاکرات حین تنظیم این سند، دولت امریکا پیشنهاد داده بود که مقرر شود در صورت عدم دریافت پاسخ مثبت در بازۀ چهار ساعته، اجازهٔ بازرسی و تفحص به‌صورت خودکار به دولتی که درخواست آن را دارد اعطا شود. پیشنهاد دیگر این بود که اعطای خودکار حق تفحص و بازرسی پس از سپری‌شدن مدت چهار ساعته به‌صورت پیش‌فرض در مقررات سند وجود داشته

92. *Ibid.*, Art. 11bis-11ter.

93. *Ibid.*, Art. 8bis.

94. Kraska, J., "Effective Implementation of the 2005 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Naval War College Review*, vol. 70, Issue 1, , 2017, p. 17.

95. Klein, N., "The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 35, Issue 2, 2006, p. 323.

باشد اما دولت‌ها بتوانند در حین تودیع سند پذیرش، به دبیرکل ایمو اعلام کنند که با اعطای خودکار یا ضمنی این حق موافق نیستند و تنها اجازه صریح را به رسمیت می‌شناسند. با هر دوی این پیشنهادها به دلیل انتقادات وارده از سوی دولت‌ها ناظر بر تناقض با اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در طی مذاکرات منتهی به انعقاد پروتکل موافقت نشد. سرانجام، اعطای اجازه به صورت صریح ترجیح داده شد اما این اختیار برای دولت‌های عضو در نظر گرفته شد که در زمان تودیع اسناد تصویب این سند، مقرر کنند که در شرایط عدم پاسخ در مدت زمانی چهارساعته، دولت مظنون به صورت ضمنی و خودکار، اجازه تفحص و بازرسی از عرشه کشتی را خواهد داشت.<sup>۹۶</sup> بند چهارم ماده ۸ مکرر پروتکل در این راستا بیان می‌کند یک دولت متعهد، در زمان تودیع سند امضا یا تصویب پروتکل نزد دبیرکل سازمان دریایی بین‌المللی می‌تواند به صورت ضمنی موافقت کند که چنانچه یکی دیگر از دولت‌های متعهد به این پروتکل، دلایل موجه و قابل قبولی برای مشکوک شدن به یک کشتی یا یک شخص حاضر بر روی عرشه کشتی مبنی بر ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون یا شروع به ارتکاب این جرایم داشته و درخواست اجازه بازرسی را به دولت صاحب پرچم آن کشتی ارسال کرده باشد، چنانچه در مدت زمان چهارساعته مقرر در پروتکل، پاسخی از سوی دولت صاحب پرچم کشتی مورد ظن دریافت نکند، حق بازرسی کشتی، محموله و افراد حاضر در عرشه آن و بازرسی و سؤال کردن از افراد حاضر در آن را در خصوص اسناد هویتی‌شان و برآورد اینکه جرایم مندرج در پروتکل ارتکاب یافته، در حال ارتکاب است، یا قرار است به وقوع بپیوندد، خواهد داشت.<sup>۹۷</sup> این مقرر، راه حل میانه‌ای برای برقرار کردن تعادل بین اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم و اعطای اجازه بازرسی در موارد خاص به صورت خودکار است اما چالش‌های خاص خودش را به همراه دارد. برای مثال ممکن است اختلاف ساعات شبانه‌روز و لزوم هماهنگی بین کاپیتان و خدمه کشتی با شرکت‌های مالک کشتی یا مراجع صلاحیت‌دار دولت صاحب پرچم موجب شود که بازه زمانی چهارساعته مقرر شده برای کسب تکلیف کافی نباشد. همچنین، زمانی که دولت صاحب پرچم کشتی موفق به صدور اجازه در این فرصت نشود یا به هر دلیلی تمایل به پاسخ نداشته باشد، و نیز اجازه ضمنی مبنی بر اعطای خودکار حق بازرسی را نیز قبول نداشته باشد، عملاً امکان هیچ اقدامی علیه کشتی‌ای که فعالیت آن طبق کنوانسیون ۱۹۸۸ رم مجرمانه است، یا بیم آن می‌رود که در فعالیت‌های مجرمانه تحت معنای این اسناد دخیل باشد وجود ندارد.

به این ترتیب علی‌رغم اینکه پروتکل می‌توانست راه حل بالقوه‌ای برای مبارزه مؤثر با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی ناوبری بین‌المللی باشد، پروتکل با اقبال عمومی و پذیرش جمعی

96. *Ibid.*, p. 324.

97. Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, *op.cit.*, Art. 8bis(d).



دولت‌های متعاقد به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم مواجه نشد.<sup>۹۸</sup> این در حالی است که در هنگام تهیه پیش‌نویس پروتکل نیز نگرانی‌هایی در مورد تأثیر مقررۀ مندرج در ماده ۸ مکرر بر اصول سنتی و بنیادین حقوق دریاها، مانند صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم و آزادی دریاهای آزاد وجود داشت.<sup>۹۹</sup> همین نگرانی باعث شد که تا پایان سال ۲۰۲۰ تنها پنجاه دولت این پروتکل را مورد پذیرش یا تصویب قرار داده باشند که این عدد در مقایسه با دولت‌های متعاقد به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم ناچیز به نظر می‌رسد.<sup>۱۰۰</sup> جمهوری اسلامی ایران از جمله دولت‌هایی است که این پروتکل را مورد پذیرش و تصویب قرار نداده است.

به هر حال با وجود تمام ویژگی‌های شاخص و نقاط قوت و ضعف، موفقیت پروتکل ۲۰۰۵ مانند دیگر اسناد بین‌المللی تنها با به‌وجود آمدن آن حاصل نخواهد شد، بلکه در گرو پذیرش و تصویب این سند از سوی دولت‌ها و اعمال مؤثر آن از طریق تنظیم قواعد داخلی مرتبط با این سند، تخصیص دادن مراجع قانونی و سازمان‌های داخلی برای اعمال مقررات این سند و تنظیم سازوکارهای مؤثر در راستای همکاری‌های واقعی و مبتنی بر رضایت به منظور عمل کردن به مقررات آن است.<sup>۱۰۱</sup>

### نتیجه

در طرح یک چهارچوب کلی بین‌المللی برای مبارزه با تروریسم دریایی، با وجود اینکه کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با حقوق دریاها تنها یکی از ابزارهای موجود در این چهارچوب برای منع و مبارزه با تروریسم دریایی به شمار می‌آیند، نباید به هیچ عنوان از اهمیت این ابزار غافل شد، چرا که این کنوانسیون‌های بین‌المللی دستاورد تلاش و توافق بین بازیگران گوناگون عرصه حقوق بین‌الملل هستند و مفاد آن‌ها نمود بارز اراده جمعی اعضای جامعه جهانی برای تحقق هدف آن‌ها محسوب می‌شوند. به همین خاطر این کنوانسیون‌ها از قابل‌اتکاترین ابزارهای موجود در این چهارچوب در راستای مبارزه با تروریسم دریایی به شمار می‌آیند. از طرف دیگر، این اسناد، مولود شرایط و نیازها و اوضاع و احوال زمان شکل‌گیری خود هستند و ممکن است با گذر زمان، نیاز به تغییر یا اصلاح در آن‌ها یا حتی پذیرش اسناد جدیدتر به منظور قابلیت پاسخگویی به مسائل جدید حس شود. حقوق معاهدات بین‌المللی با در نظر گرفتن ابزار تفسیر یا اصلاح این اسناد، همواره راه را برای منطبق کردن آن‌ها با نیازهای جدیدتر باز گذاشته است.

98. Hamid, A. G., Ahmed, M. H., "Assessing the Viability of the 2005 Protocol to Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Australian Journal of Basic and Applied Science*, vol. 6, Issue 11.

99. Klein, N., *op.cit.*, p. 318.

100. International Maritime Organization (IMO), Status of IMO Treaties, *op.cit.*, p. 451.

101. Kraska, J., *op.cit.*, p. 20.

کنوانسیون ۱۹۸۸ رم در مقیاس زمانی خود تلاش اولیه و ارزشمندی برای مبارزه با اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها تلقی می‌شود و از این لحاظ قابل توجه است. اگر دلایل و زمینه‌های تاریخی پذیرش کنوانسیون نادیده گرفته شود، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم نه تنها بر تروریسم دریایی بلکه بر بسیاری از دیگر انواع اعمال خشونت‌آمیز در دریاها قابل اعمال است. قابلیت اعمال این کنوانسیون بر اعمال خشونت‌آمیزی که عمل تروریسم دریایی محسوب نمی‌شوند از عملی که در این کنوانسیون جرم‌انگاری شده‌اند کاملاً مشخص است. کنوانسیون، عامدانه و غیرقانونی بودن ارتکاب موارد جرم‌انگاری شده را برای تحقق جرم کافی می‌داند و تأکیدی بر لزوم وجود اوصاف و انگیزه‌های تروریستی در ارتکاب این اعمال ندارد. پیش از انعقاد این کنوانسیون، مبارزه با اعمال خشونت‌آمیز در دریاها تنها در بستر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها امکان‌پذیر بود که مفاد آن به وضوح برای هدف‌قراردادن تروریسم در عرصه دریاها ناکافی بود و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم از این نظر بسیاری از نارسایی‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را پوشش داده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از بین اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها تنها به دزدی دریایی اشاره داشت و تحقق همین جرم را هم مشروط به اتفاق افتادن در دریای آزاد یا دیگر مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها می‌کرد در حالی که اعمال خشونت‌آمیز جرم‌انگاری شده به موجب کنوانسیون ۱۹۸۸ رم فراتر از دزدی دریایی است و می‌تواند در هر منطقه‌ای، حتی مناطق تحت صلاحیت و حاکمیت دولت‌ها نیز اتفاق افتد. بنابراین دامنه جرم‌انگاری و حوزه جغرافیایی اعمال مقررات در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم بسیار گسترده‌تر از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. توجه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌طور کلی چندان معطوف به انگیزه‌های ارتکاب جرم نیست و تنها در بستر تعریف دزدی دریایی به‌طور مختصر و محدود به انگیزه‌های شخصی و خصوصی اشاره کرده است و دیگر انگیزه‌ها را مانند انگیزه‌هایی که مبتنی بر دلایل سیاسی یا عمومی هستند نادیده گرفته است در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم با اشاره نکردن به انگیزه‌های خاص و تنها کافی دانستن عامدانه و غیرقانونی بودن عمل خشونت‌آمیز برای تحقق جرم، این خلأ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را تا حدودی پوشش داده است. همچنین شرط وجود دو کشتی که در ضمن تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها وجود داشت باعث می‌شد حتی در صورت صحت جرم‌انگاری و تعقیب تروریسم دریایی از طریق تعمیم‌دادن مقررات مرتبط با دزدی دریایی به آن، مواردی که در وقوع آن‌ها دو کشتی دخیل نیستند، مانند مواردی که جرم توسط سرنشینان یک کشتی علیه آن اتفاق افتاده است از شمول مقررات کنوانسیون خارج باشند، در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم چنین شرطی مقرر نمی‌کند و بدین ترتیب می‌تواند در مواردی که لزوماً دو کشتی در وقوع جرم حضور ندارند نیز اعمال شود. از این مقایسه می‌توان دریافت که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم قابلیت اعمال بر طیف وسیعی از اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها حتی

دزدی دریایی را دارد در حالی که استفاده از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در پاسخ به تروریسم دریایی محدود و نیازمند تفسیر است.

وقوع حادثه ۱۱ سپتامبر، زنگ خطری بود که جامعه بین‌المللی را متوجه تهدید جدی و روزافزون تروریسم علیه نظم و امنیت نواحی دریایی و سایر محیطها و سازه‌های وابسته به دریاها کرد. بر این اساس، پذیرش پروتکل ۲۰۰۵ به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم با این هدف انجام شد که مفاد این کنوانسیون را در زمینه پاسخ به استفاده از تسلیحات خطرناک، مواد شیمیایی، زیستی و رادیو اکتیو توسط گروه‌های تروریستی در عرصه دریاها تقویت کند. بنابراین، چنین رویکردی می‌تواند در راستای اصلاح و تقویت مفاد این اسناد دنبال شود و با برطرف کردن چالش‌های موجود، زمینه پیوستن هرچه بیشتر دولت‌ها به این اسناد را فراهم سازد.

پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی از اختیارات دولت‌ها است. آن‌ها در پیوستن به این اسناد آزادی عمل دارند اما از طرف دیگر، موفقیت و کارایی این اسناد به شکل انکارناپذیری به پذیرش آن از سوی دولت‌ها و عمل به مفاد آن، چه در سطح قانونگذاری داخلی و چه در مقام همکاری‌های بین‌المللی پیوند خورده است. از این نظر تشویق هرچه بیشتر دولت‌ها به پیوستن به این اسناد، راهکاری است که باعث بالابردن سطح کارایی آن‌ها خواهد شد. ورود اصلاحات آتی به این اسناد به گونه‌ای که ضعف‌های فعلی آن‌ها را پوشش داده و برخی تعارضات احتمالی آن‌ها را با قوانین و اصول کلی حاکم بر حقوق بین‌الملل دریاها حل و فصل کند، از راه‌های مؤثر تشویق دولت‌ها، از جمله جمهوری اسلامی ایران برای پیوستن به این اسناد به شمار می‌آید. بدیهی است تقویت اسناد موجود از طریق اعمال اصلاحات یا تفسیرهای آتی از سوی مراجع بین‌المللی و حتی پذیرش یک کنوانسیون بین‌المللی خاص در زمینه پیشگیری و سرکوب تروریسم دریایی و اجرایی کردن آن موجب تقویت مبارزه با تروریسم دریایی در سطح جهان می‌شود.

## منابع:

## الف. فارسی

## - کتاب

۱. طلائی، فرهاد؛ حقوق بین‌الملل دریاها، جنگل، ۱۳۹۶.

## - مقاله

۱. حکیم‌زاده خویی، پیمان و محسن عبدالهیی؛ «اقدامات بین‌المللی در پیشگیری و مقابله کیفی با تروریسم دریایی»، پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی، شماره ۱۰، ۱۳۹۶.
۲. شرقی، آرش؛ «تروریسم دریایی: امنیت دریاها و مسئولیت دولت‌ها»، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال ۱۱، شماره ۳۱، ۱۳۹۴.
۳. کدخدایی، خسرو و معصومه رحمانی‌نژاد؛ «دزدی دریایی: اهداف و انگیزه‌ها»، فصلنامه مطالعات حقوق، شماره ۱۶، ۱۳۹۶.
۴. کوشا، جعفر و فرهاد شایگان؛ «نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی»، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفی (دانشنامه حقوق و سیاست)، شماره ۱۵، ۱۳۹۰.
۵. کوشا، سهیلا، حسین فروغی‌نیا و مرتضی دارابی‌نیا؛ «نگرشی به مفهوم تروریسم دریایی در مقررات حقوق بین‌الملل»، فصلنامه علمی تخصصی اندیشمندان حقوق، سال ۱، شماره ۳، ۱۳۹۲.
۶. ممتاز، جمشید؛ «مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»، ترجمه: اسماعیل بقایی هامانه، فصلنامه سیاست خارجی، دوره ۱۷، شماره ۱، ۱۳۸۲.

## ب. انگلیسی

## - Books

1. Chalk, P., *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, vol. 697, RAND Corporation: Santa Monica, 2008.
2. Farnelli, Giana Maria, *Terrorists under the Jolly Roger? Recent Trend on Piracy and Maritime Terrorism*, In: *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Edited by Andreone, G., Bevilacqua, G., Citaldi, G., Cinelli, C., Gianni Editore: Napoli, 2013.
3. Greenberg, M. D., Chalk, P., Willis, H. Henry., Khilko, I., Ortiz, D. S., *Maritime terrorism: Risk and Liability*, Rand Corporation: Santa

Monica, 2006.

4. International Law Commission, "*The Obligation to Extradite or Prosecute (Aut Dedere Aut Judicare)*", 66th session, In: *Yearbook of the International Law Commission*, vol. II., 2014.
5. Murphy, M. N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in Modern World*, HURST & COMPANY: London, 2009.
6. Papastavridis, E., "*Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective*", *Centre for Studies and Research in International Law and International Relations Series*, vol. 15, No. 1, Section 1, 2014.
7. Wolfrum, R., *Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law*, In: Moore, J.N. Nordquist, M.H. Wolfrum, R. Long, R (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, 2008.

#### - Articles

1. Aktar, M. N., "Terrorism at Sea: Role of International Legal Instruments and Challenges Ahead", *Research and Analysis Journal*, vol. 1, Issue 1, 2018.
2. Azubuike, L., "International Law Regime against Piracy", *Annual Survey of International & Comparative Law*, vol. 15, 2009.
3. Halberstam, M., "Terrorism on the High Seas: the Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *American Journal of International Law*, vol. 82, Issue 2, 1988.
4. Hamid, A. G., Ahmed, M. H., "Assessing the Viability of the 2005 Protocol to Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Australian Journal of Basic and Applied Science*, vol. 6, Issue 11, 2012.
5. Hastings, J. V., Asal, V., "When Terrorism Goes to Sea, Terrorist Organizations and the Move to Maritime Targets", *Terrorism and Political Violence*, vol. 27, Issue 4, 2015.
6. Hong, N., Ng, A. K. Adolf, "The International Legal Instruments in Addressing Piracy and Maritime Terrorism: A Critical Review", *Research in Transportation Economics*, Elsevier, vol. 27, Issue 1, 2010.
7. Klein, N., "The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 35, Issue 2, 2006.
8. Knyazeva, Natalya. A. Korobeev, Alexander, I., "Maritime Terrorism and Piracy: the Threat to Maritime Security", *Mediterranean Journal of Social Sciences*, vol. 6, No. 6 S3, 2015.
9. Kraska, J., "Effective Implementation of the 2005 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Naval War College Review*, vol. 70, Issue 1, 2017.

10. Mellor, J. S., "Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism", *American University International Law Review*, vol.18, Issue 2, 2002.
11. Nelson, E. S., "Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats", *Global Security Studies*, vol. 3, Issue 1, 2012.
12. Treves, T., "The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *Singapore Journal of International & Comparative Law*, vol. 2, Issue 2, 1998.
13. Tuerk, H., "Combating Terrorism at Sea: the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation", *University of Miami International and Comparative Law Review*, vol. 15, Issue 3, 2008.
14. Wee, J. Y. M., "Maritime Terrorism Threat in Southeast Asia and its Challenges", *Journal of the Singapore Armed Forces*, vol. 43, 2017.

#### - Instruments

1. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988.
2. International Maritime Organization (IMO), Measures on Unlawful Acts which Threaten the Safety of Ships and the Security of their Passengers and Crews, Resolution A. 584(14). IMO/ Res. A. 584(14), Adopted on 20 November 1985.
3. International Maritime Organization (IMO), Measures to Prevent Unlawful Acts against Passengers and Crews on Board Ships, IMO/MSC/Circ.443, 26 September 1986.
4. International Maritime Organization (IMO), Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 14 October 2005.
5. Proliferation Security Initiative (PSI), 2003.
6. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA PROT), Rome Protocol, 10 March 1988.
7. The United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

#### - Theses

1. Tng, Eng hock., *Terrorism in the Maritime Domain*, Master's Thesis, Naval Postgraduate School, Monterey, California, 2013.

#### - Websites

1. <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>
2. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>