

## پژوهشهای حقوق جزا و جرم‌شناسی

علمی - پژوهشی

شماره ۱۰

هزار و سیصد و نود و شش - نیمسال دوم (دوفصلنامه)

- ۵ • **قاعده مجرمیت متقابل در حقوق جزای بین الملل ایران**  
معصومه شکفته گوهری - دکتر مجتبی جانی پور اسکالکی
- ۴۳ • **حمله سایبری به مثابه جنایت تجاوز و بررسی صلاحیت دیوان کیفری بین المللی در رسیدگی به آن**  
دکتر پرستو اسمعیل زاده ملاباشی
- ۶۷ • **رویکرد امنیت مدار به حقوق کیفری و رهیافت های آن در فرایند دادرسی کیفری (با تأکید بر حقوق کیفری ایران، فرانسه و ایالات متحده)**  
نبی‌اله غلامی - دکتر شهلا معظمی
- ۱۰۱ • **تأثیر نظام حقوق بشر بر اساسنامه دادگاه های کیفری بین المللی در زمینه مجازات اعدام**  
دکتر علیرضا تقی پور
- ۱۲۷ • **بسترهای بزه دیدگی جنسی در مقررات غیر کیفری (با تأکید بر قانون مدنی و قانون حمایت از کودکان و نوجوانان بی سرپرست و بدسرپرست)**  
دکتر سید منصور میرسعیدی - نرگس السادات عطایی حسین آبادی
- ۱۵۱ • **اقدامات بین المللی در پیشگیری و مقابله کیفری با تروریسم دریایی**  
پیمان حکیم زاده خوئی - دکتر محسن عبدالمهی





[http://jclc.sdil.ac.ir/article\\_58380.html](http://jclc.sdil.ac.ir/article_58380.html)

## اقدامات بین‌المللی در پیشگیری و مقابله کیفری با تروریسم دریایی

پیمان حکیم‌زاده خوئی\* - دکتر محسن عبدالهی\*\*

### چکیده:

تروریسم تهدیدی جدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی است. اقدامات تروریستی در دریاها و مبارزه با آن از مسائل مورد بحث در حقوق بین‌الملل و به ویژه حقوق بین‌الملل دریاهاست، به طوری که اولین اقدامات در این راستا نیز به دوران جامعه ملل باز می‌گردد. با توجه به گسترش روزافزون اقدامات تروریستی از سال ۱۹۶۳ به بعد، کنوانسیون‌های متعددی برای مبارزه با تروریسم به تصویب رسیده‌اند. آزادی دریانوردی در گرو امنیت پایدار و صلح حاکم بر دریاهاست. اما انجام اقدامات تروریستی در این پهنه وسیع این امکان را ایجاد می‌کند که یک کشتی نفت کش به راحتی به یک سلاح مرگبار تبدیل شود و یا اینکه تروریست‌ها در جهت اهداف سیاسی و ایدئولوژیک خود اقدام به ربودن کشتی و گروگان‌گیری نمایند؛ همانند آنچه که در مورد کشتی آشیل لارو اتفاق افتاد. از این رو جامعه بین‌المللی توجه خود را بیش از گذشته بر امنیت دریایی معطوف ساخته و اقدامات بین‌المللی متعددی برای مقابله با هرگونه اقدام تروریستی در پهنه دریاها صورت گرفته که به دنبال ایجاد ساختاری منسجم برای مبارزه و مقابله با این اعمال در عرصه دریاها هستند. این مقاله با بررسی تحولات حقوقی رخ داده پس از حوادث ۱۱ سپتامبر و جرم‌انگاری شمار بیشتری از اعمال تروریسم دریایی در کنوانسیون‌های بین‌المللی، استدلال می‌کند که صرف جرم‌انگاری اعمال مزبور کفایت نکرده و برای پیشگیری و مبارزه کیفری مؤثر با این نوع از تروریسم، شناسایی آن به عنوان یک «جنایت بین‌المللی»

مجله پژوهش‌های حقوق جزا و جرم‌شناسی، شماره ۱۰، نیمسال دوم ۱۳۹۶  
صفحه ۱۵۱-۱۸۹، تاریخ وصول: ۱۳۹۶/۰۴/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۷/۱۹

\* دانشجوی دوره دکترای حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

Email: P\_hakimzade@yahoo.com

\*\* عضو هیئت علمی مدعو گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم و

تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران، نویسنده مسؤول  
Email: Mo\_abdollahi@sbu.ac.ir

اجتناب‌ناپذیر است.

### کلیدواژه‌ها:

تروریسم دریایی، مبارزه، پیشگیری، امنیت دریایی، اقدامات بین‌المللی.

### مقدمه

حوادث ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ را باید به نوعی نقطه اوج اقدامات تروریستی در جهان به شمار آورد. وقوع این حادثه صفحه جدیدی را در مبارزه با تروریسم در سطح بین‌المللی گشود و موجبات اتخاذ اقدامات و تدابیر شدید و سخت‌گیرانه‌ای را علیه تروریسم فراهم ساخت. پس از این حادثه، در حوزه حقوق دریاها نیز دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی ناچار به تجدیدنظر درباره تهدید تروریسم دریایی شدند. آنها به این نتیجه رسیدند که اگر گروه‌های تروریستی قادر به استفاده از هواپیمای تجاری برای اهداف خود هستند، پس ممکن است توانایی سوءاستفاده از ناوگان دریایی را نیز داشته باشند. هرچند هیچ تعریفی از تروریسم دریایی در جامعه جهانی وجود ندارد اما تروریسم دریایی می‌تواند طیف گسترده‌ای از حملات احتمالی را دربرگیرد، از جمله:

۱- کشتی‌ربایی؛

۲- استفاده از کشتی به عنوان سلاح در مقابل دیگر کشتی‌ها و یا امکانات بندرگاه‌ها؛

۳- ورود تروریست‌ها به کشتی دولتی در قالب دریانورد؛

۴- استفاده از کشتی‌ها برای حمل سلاح‌های کشتارجمعی، در قالب کشتی‌های تجاری

برای گروه‌های تروریستی.<sup>۲</sup>

رژیم حقوقی حاکم بر حوزه قضایی دولت در مسئله فعالیت‌های دریایی، در قالب کنوانسیون حقوق دریا‌های سازمان ملل متحد ۱۹۸۲ و همچنین حقوق بین‌الملل عرفی تنظیم شده است. به طور کلی این اصول و قواعد را می‌توان در دو مورد خلاصه کرد:

۱- تنها دولت‌های ساحلی به شرط داشتن حاکمیت در منطقه، صلاحیت اجرای قوانین

قضایی را دارند؛

1. Robert C. Beckman, *International Responses to Combat Maritime Terrorism, Global Anti-Terrorism Law and Policy* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 248.
2. Parfomak, Paul W. & Frittelli, Cong, John, Research Serv., *Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities* 5 (2007), Accessed 08/11/2016, <http://www.fas.org/sgp/crs/homesecc/RL33787.pdf>.

۲- کشتی‌ها در دریای آزاد، به غیر از برخی استثنائات، تحت صلاحیت قضایی دولت صاحب پرچم کشتی قرار دارند.

پس از حادثه ۱۱ سپتامبر این نگرانی به وجود آمد که قواعد عرفی حاکم بر حوزه قضایی فعالیت‌های دریایی به طور بالقوه مانع اقدامات پیشگیرانه از فعالیت‌های تروریسم دریایی می‌شود. در مناطق دریایی خارج از قلمرو حاکمیت دولت‌ها، کشتی‌های دولتی نمی‌توانند در مورد یک کشتی که برای ارتکاب عمل تروریستی آماده می‌شود مداخله کرده و یا آن را توقیف کنند.

با توجه به اهمیت استراتژیکی دریاها در زمینه حمل و نقل و رونق اقتصادی کشورها، وضع قواعد و مقرراتی برای استفاده مناسب و امن از آن ضرورت دارد. این قواعد که از ابتدا به صورت عرفی، نقش زیادی در شکل‌دهی به استفاده ضابطه‌مند از دریاها داشته، همواره در معرض تخطی بوده و امنیت دریا و کشتیرانی را با دشواری همراه ساخته است از همین رو یکی از مواردی که مورد توجه اسناد بین‌المللی قرار گرفته است توجه به امنیت دریا و دریانوردی و مبارزه با اقدامات تروریستی و نامشروع در این عرصه پهناور است.<sup>۳</sup> مبارزه کیفری از طریق جرم‌انگاری اعمال تروریسم دریایی از جمله این اقدامات است که در کنوانسیون‌های ضد تروریستی شامل کنوانسیون‌ها و اسناد مرتبط با تروریسم دریایی مورد توجه قرار گرفته است. با این همه، با گذشت نزدیک به ۳۰ سال از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی این سؤال مطرح است که چرا علی‌رغم تصویب این کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن همچنان شاهد افزایش اعمال تروریسم دریایی هستیم؟ و همچنین این سؤال مطرح است که حوادث تروریستی ۱۱ سپتامبر چه تحولات حقوقی را در این حوزه رقم زده است.

این مقاله بعد از بررسی آثار حقوقی و تحولات حقوقی به دست‌آمده بعد از ۱۱ سپتامبر به دنبال اثبات این نظر است که صرف جرم‌انگاری اعمال مزبور در قالب «جرایم دارای اهمیت بین‌المللی یا جرایم معاهداتی»<sup>۴</sup> کفایت نکرده و برای پیشگیری و مبارزه کیفری مؤثر با این نوع از تروریسم، شناسایی آن به عنوان یک «جنایت بین‌المللی»<sup>۵</sup> اجتناب‌ناپذیر است. برای این منظور، مقاله طی دو گفتار ابتدا مفهوم و مصادیق جرم تروریسم دریایی را مورد

۳. نوروز کارگری، درون‌مایه‌های تروریسم (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱)، چاپ اول، ۲۵۲.

4. Serious Crime of International Concern or Conventional Crime.

5. International Crime.

بحث قرار می‌دهد (گفتار اول) و سپس اقدامات بین‌المللی سازمان‌های بین‌المللی - به ویژه اقدامات پس از حوادث ۱۱ سپتامبر - را که تعهدات جدیدی را برای دولت‌ها در پیشگیری و مقابله با تروریسم دریایی به وجود آورده‌اند، مورد بحث و بررسی قرار داده است (گفتار دوم).

## ۱- تروریسم دریایی و سرکوب کیفری آن

### ۱-۱- مفهوم تروریسم<sup>۶</sup>

تروریسم پدیده جدیدی به شمار نمی‌رود. در طول تاریخ همواره ایجاد رعب و وحشت برای دستیابی به یک هدف خاص از ابزارهای بشر به شمار می‌رفته که کم‌کم توانست شکل فراملی به خود بگیرد. در دوران گذشته اصولاً اقدامات تروریستی محدود در مرزهای داخلی و تهدیدی علیه امنیت ملی به شمار می‌رفت اما امروزه تروریسم با درنوردیدن تمام مرزهای بین‌المللی تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی به شمار می‌رود و این جرم گستره و وصف بین‌المللی یافته است.

از لحاظ لغوی تروریسم ایجاد خشونت سیستماتیک جهت دستیابی به اهداف سیاسی است.<sup>۷</sup> تروریسم مفهومی است که تعاریف متعددی از آن ارائه شده است. اما با بررسی اسناد و مقررات بین‌المللی و قوانین داخلی می‌توان گفت تروریسم دارای چهار عنصر مختلف است:

۱. تروریسم عملی سازمان‌یافته و از قبل طراحی شده است؛
  ۲. عملی است با اهداف و انگیزه‌های سیاسی و نه جنایی؛ یعنی هدف آن ایجاد تغییر در نظام سیاسی است نه کسب دستاوردهای مالی؛
  ۳. چنین جرمی می‌تواند موضوعات نظامی و غیرنظامی را هدف قرار دهد؛
  ۴. اعمال تروریستی عمدتاً توسط نیروهای نظامی صورت نمی‌گیرد و گروه‌های غیرنظامی مجریان اصلی این اقدامات می‌باشند.<sup>۸</sup>
- با وجود استخراج این عناصر باید تأکید کرد که جامعه بین‌المللی تاکنون نتوانسته به تصویب کنوانسیون جهانی شمول برای تعریف و جرم‌انگاری تروریسم دست یابد و صرفاً به

6. Terrorism.

۷. شمس‌الدین فرهیخته، فرهنگ فرهیخته واژه‌ها و اصطلاحات سیاسی - حقوقی (تهران: انتشارات زرین، ۱۳۷۷)، چاپ اول، ۲۸۳.

۸. رضا سیمیر، «شکل‌گیری همکاری بین‌المللی در مواجهه با تروریسم: فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارها» پژوهش علوم سیاسی ۲ (۱۳۸۵)، ۱۵۳.

تعریف و جرم‌انگاری مصادیق مهمی از آن نائل آمده، با این حال سازمان‌های منطقه‌ای از رهگذر هم‌گرایی بیشتر و درک متقابل ضرورت‌های منطقه خویش توانسته‌اند به چنین مهمی دست یابند و در ۱۶ کنوانسیون منطقه‌ای تعریف مشخصی از تروریسم ارائه کرده‌اند که توجه به آنها می‌تواند رهنمودهای ارزنده‌ای را در اختیار جامعه بین‌المللی در مبارزه با تروریسم بین‌المللی در تمامی ابعاد آن بگذارد.<sup>۹</sup> در همین راستا تعریف مندرج در قانون مبارزه با تأمین منابع مالی تروریسم ایران<sup>۱۰</sup> قابل توجه به نظر می‌رسد: «ارتکاب یا تهدید به ارتکاب هرگونه اقدام خشونت‌آمیز از قبیل قتل، سوءقصد، اقدام خشونت‌آمیز منجر به آسیب جسمانی شدید، ربودن، توقیف غیرقانونی و گروگان‌گیری اشخاص و یا اقدام خشونت‌آمیز آگاهانه علیه افراد دارای مصونیت قانونی یا به مخاطره انداختن جان یا آزادی آنها به قصد تأثیرگذاری بر خطمشی، تصمیمات و اقدامات دولت جمهوری اسلامی ایران، سایر کشورها و یا سازمان‌های بین‌المللی دارای نمایندگی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران».<sup>۱۱</sup>

#### ۱-۲- تروریسم دریایی و تمایز آن از دزدی دریایی

مطابق تعریف ارائه‌شده توسط شورای همکاری‌های امنیتی آسیا - اقیانوسیه<sup>۱۲</sup> تروریسم دریایی<sup>۱۳</sup> عبارت است از:

- ۱- اقدامات و فعالیت‌های خشونت‌آمیز و غیرقانونی صورت‌گرفته در دریاها؛
  - ۲- علیه کشتی، سکوهای ثابت در دریاها، بنادر و همچنین علیه مسافران و پرسنل یک کشتی؛
  - ۳- علیه تسهیلات ساحلی، مناطق توریستی ساحلی، شهرهای بندری و بنادر.
- ارائه این تعریف را می‌توان تحول اساسی در زمینه امنیت دریاها به شمار آورد؛ چرا که وقوع بسیاری از اقدامات تروریستی در دریاها به جهت نبود تعریف مشخص و معین در قالب دزدی دریایی نمی‌گنجد و این امر مانع از تعقیب و مجازات عاملان اقدامات تروریستی

۹. محسن عبدالهی، «پیامدهای حوادث ۱۱ سپتامبر بر مبارزه با تروریسم»، ماهنامه حقوقی ۱ (۱۳۸۱)، ۲۱.

۱۰. شماره ۱۵/۹۰۶۶۱، مصوب ۱۳۹۴/۱۲/۲۷.

۱۱. مقایسه شود با تعریف مقبول وزارت دفاع آمریکا «کاربرد غیرقانونی یا تهدید به کاربرد زور یا خشونت علیه افراد یا اموال جهت ایجاد وحشت یا مجبور ساختن حکومت‌ها یا جوامع با هدف دستیابی به اهداف سیاسی، مذهبی یا ایدئولوژیک.» نک: داود فیرحی و صمد ظهیری، «تروریسم؛ تعریف، تاریخچه و رهیافت‌های موجود در تحلیل پدیده تروریسم»، فصلنامه سیاست (۳) ۳۸ (۱۳۸۷)، ۱۴۸.

12. Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP).

13. Maritime Terrorism.

می‌گردید.

عرصه پهناور دریاها همواره جولانگاه و صحنه ارتکاب جرایم و وقوع حوادث گوناگونی بوده و هست و همواره اقدامات خشونت‌آمیز متعددی امنیت دریاها و کشتیرانی را به خطر انداخته و می‌اندازد. «انتشار اخبار متعدد در طول دهه ۱۹۸۰ مبنی بر ارتکاب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی و کشتی‌ها، نگرانی‌هایی را در اذهان بین‌المللی ایجاد کرد.»<sup>۱۴</sup>

این نگرانی‌های بین‌المللی در ۷ اکتبر ۱۹۸۵ به نقطه اوج خود رسید. در اکتبر ۱۹۸۵ کشتی ایتالیایی با نام «آشیل لارو»<sup>۱۵</sup> بندر جنوا را به مقصد مصر و فلسطین اشغالی ترک نمود. کشتی مزبور توسط چهار شخص مسلح از اعضای سازمان آزادی‌بخش فلسطین در آب‌های مصر ربوده شد.<sup>۱۶</sup> حادثه مزبور تحول جدیدی در زمینه امنیت بین‌المللی دریاها و دریانوردی ایجاد کرد. آسیب‌پذیری دریاها در برابر اقدامات و اعمال نامشروع بار دیگر مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفت. لزوم همکاری‌های بین‌المللی در جهت مقابله با اقدامات تروریستی در دریاها در کنار ایجاد نظام مناسب و بازنگری در قواعد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از نتایج این حادثه است.<sup>۱۷</sup> بنابراین گام نخست در پی واکنش بین‌المللی در قبال این حادثه، تلاش در جهت جرم‌انگاری اعمال تروریستی در دریاها بود که جهان را به یکباره نسبت به آسیب‌پذیری ایمی هوانوردی بین‌المللی و سپس ایمی دریانوردی آگاه ساخت.<sup>۱۸</sup>

با این حال با توجه به قدمت «دزدی دریایی» به عنوان یک جنایت بین‌المللی، تمایز این دو مفهوم ضروری است. زیرا با یکسان‌پنداری آن دو، چالش‌های مهمی در مبارزه با تروریسم دریایی به وجود خواهد آمد. دزدی دریایی و تروریسم دریایی دو مفهوم نزدیک به یکدیگر هستند که علی‌رغم تلاش‌هایی در جهت یکسان‌قلمداد نمودن این دو مفهوم در قالب یک جرم، تفاوت‌های اساسی دارند. از منظر حقوق بین‌الملل، توضیح عناصر متشکله هر جرم با توجه به تعاریف و مصادیق موجود در کنوانسیون‌های بین‌المللی به درک صحیح شباهت‌ها و تفاوت‌های این دو جرم کمک فراوانی خواهد کرد. علاوه بر بررسی تعاریف و مصادیق موجود،

۱۴. پیمان نامیانی، *حقوق بین‌الملل کیفری* (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۱)، چاپ اول، ۸۴.

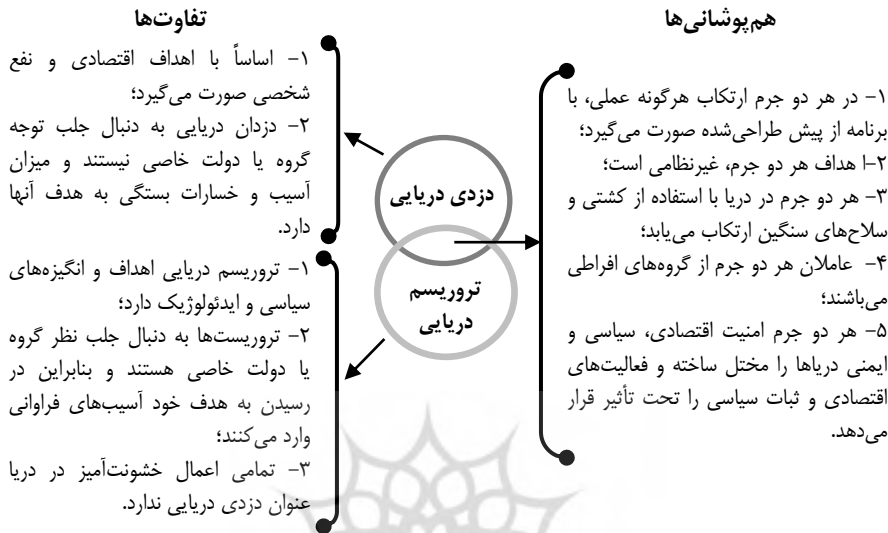
15. Achille Lauro.

16. Mc Ginley, "The Achille Lauro Case: A Case Study in Crisis Law, Policy and Management," in *Legal Responses to International Terrorism: U.S Procedural Aspects*, ed. Cherif.M Bassiouni, London: Maritime Nijhoff Publisher, 1998, 323-326.

۱۷. لوی بی سون و دیگران، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه محمد حبیبی مجنده (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۰)، چاپ اول، ۳۳۲.

۱۸. عبدالهی، «پیامدهای حوادث ۱۱ سپتامبر بر مبارزه با تروریسم»، پیشین، ۱۸.

رویه محاکم نیز در برخورد با این دو جرم خود گویای تمایزات میان این دو است. تفاوت‌ها و هم‌پوشانی میان دزدی دریایی و تروریسم دریایی را می‌توان در شکل ذیل مشاهده نمود:<sup>۱۹</sup>



### ۱-۳- جرم‌انگاری تروریسم دریایی در کنوانسیون‌های بین‌المللی

جرم‌انگاری فعالیت‌های تروریستی یکی از اقدامات اساسی و مهم در راه پیشگیری و مبارزه با این پدیده است. «توسعه ابعاد و گستره اقدامات تروریستی و صدمات جانی و مالی ناشی از تروریسم باعث شده است که بسیاری از کشورها برای مقابله با آن قوانین و مقررات خاصی را در جهت مجازات عاملان آن به تصویب برسانند.»<sup>۲۰</sup> در این راه نباید از سهم معاهدات بین‌المللی در توسعه مزبور غافل شد. در حقیقت معاهدات و به عبارتی حقوق قراردادی یکی از راه‌های جرم‌انگاری پاره‌ای از اقدامات در عرصه بین‌المللی است که مطابق حقوق عرفی جرم‌انگاری نگردیده‌اند. در این راستا باید تأکید کرد که هرچند در طول دهه ۸۰ میلادی اقدامات متعدد تروریستی در دریاهای و علیه امنیت دریانوردی صورت گرفته بود، اما کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در هیچ‌یک از مواد خود اشاره مستقیم و

19. Alix Willemez, "What is Mine is Mine , What is Your is Negotiable - A Little Guide to Negotiations with Somali Pirates for European Negotiators" (Thesis for degree of master of arts in Eu International Relations and Diplomacy Studies, College of Europe, Bruges Campus, 2011), 6.

۲۰. سعید حکیمی‌ها، «سیاست جنایی جمهوری اسلامی ایران در قبال مبارزه با تروریسم»، *مجله سیاست دفاعی* ۱۹ (۱۳۹۰)، ۸۴.



صریحی به تروریسم و اقدامات تروریستی در دریاها نداشته و بیشتر به دزدی دریایی توجه داشته‌اند.

در این میان پاره‌ای از اندیشمندان نیز سعی در یکسان انگاشتن دزدی دریایی و اقدامات تروریستی در دریای آزاد داشته‌اند، اما با این حال مفاد ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ گویای تفاوت‌های عمده میان دزدی دریایی و اقدامات تروریستی می‌باشد که سبب می‌گردد نتوان با استناد به مواد مذکور به مقابله و مجازات این اقدامات غیرقانونی پرداخت. اما با همه تفاوت‌های موجود، نمی‌توان نقش کنوانسیون‌های حقوق دریای را در خصوص جرم‌انگاری اقدامات تروریستی در دریای آزاد بی‌تأثیر قلمداد نمود. چنانکه تاکنون ذکر شده است بر اساس مواد ۸۷ تا ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریای آزاد محیطی است که متعلق به تمام دولت‌ها بوده و هیچ‌گونه ادعای مالکیت، حتی بر بخشی از آن پذیرفته نیست و مهمتر از همه، دریای آزاد باید در جهت مقاصد و اهداف صلح‌آمیز مورد استفاده قرار گیرد. بر طبق این حکم کلی هرگونه عمل و اقدام غیرقانونی و خشونت‌بار علیه امنیت دریانوردی اعم از دزدی دریایی یا اقدام تروریستی از منظر این کنوانسیون ممنوع می‌باشد.

با وقوع حادثه کشتی آشیل لارو در نوامبر ۱۹۸۵ این موضوع در دستور کار چهاردهمین مجمع سازمان بین‌المللی دریایی (آی‌مو) قرار گرفت که منجر به صدور قطعنامه (A.584(14) گردید.

این قطعنامه هرگونه اقدام و ارتکاب اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتی‌ها، مسافران و خدمه آنها را ممنوع اعلام کرد.<sup>۲۱</sup> به دنبال این اقدام سازمان بین‌المللی دریایی، مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز قطعنامه ۴۰/۶۱ را صادر کرد و طی آن اعلام گردید که کلیه اقدامات و اعمال غیرقانونی و تروریستی در هر نقطه از جهان و توسط هر شخص یا گروهی محکوم می‌باشد. مجمع عمومی ضمن صدور این قطعنامه از سازمان بین‌المللی دریایی درخواست کرد که در خصوص مسئله اقدامات تروریستی بر روی عرشه کشتی مطالعات لازم را به عمل آورده و اقدامات مناسب و مقتضی را اتخاذ نماید.

به این شکل سازمان بین‌المللی دریایی کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی را تصویب نمود که این کنوانسیون در سال ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردیده است. که در ادامه به بررسی و تحلیل این کنوانسیون پرداخته می‌شود.

در میان قوانین کیفری ایران جرمی مستقل تحت عنوان تروریسم به چشم نمی‌خورد. بر اساس اصول و مبانی نظری فقهی محاربه عنوانی است که در حقوق کیفری جای ویژه تروریسم را پر کرده است اما با این حال در بسیاری از موارد اقدامات تروریستی صورت گرفته ممکن است در قالب محاربه صورت نگیرد و در نتیجه واکنش سیستم قضایی به مراتب نسبت به محاربه خفیف‌تر خواهد بود. وجود چنین خلأهایی لزوم جرم‌انگاری تروریسم در قوانین کیفری را بیش از پیش نمایان می‌سازد. اولین اقدام ایران در مبارزه با تروریسم مربوط به پیش‌نویس مبارزه با تروریسم سال ۱۳۸۲ است که به مجلس ارائه شد اما بنا به دلایلی از دستور کار مجلس خارج گردید. دولت ایران علاوه بر تصویب کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل ۲۰۰۵ آن که به عنوان قانون داخلی در حال حاضر شناخته می‌شود و ملزم به رعایت مفاد آن است، کنوانسیون سازمان کنفرانس اسلامی را جهت مبارزه با تروریسم بین‌المللی<sup>۲۲</sup> به تصویب مجلس رسانده است. اقدام حائز اهمیت دولت ایران در زمینه مبارزه با تروریسم، مربوط به تصویب قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم مصوب ۱۳ بهمن سال ۱۳۹۴ است که قانون‌گذار به ارائه تعریف و مصادیق تروریسم و نیز تروریسم دریایی پرداخته است. بند ۶ و ۷ از قسمت پ ماده یک اعلام می‌دارند: ارتکاب اعمال زیر صرف‌نظر از انگیزه مرتکب و نتیجه حاصله تأمین مالی تروریسم بوده و جرم محسوب می‌شود: «۶- دزدی دریایی، تصرف غیرقانونی کشتی و یا اعمال کنترل غیرقانونی بر آن و یا به خطر انداختن ایمنی کشتیرانی از طریق ارائه آگاهانه اطلاعات نادرست یا تخریب و وارد کردن آسیب شدید به کشتی، محموله و خدمه یا مسافران آن.

۷- تصرف یا کنترل غیرقانونی سکوها یا تأسیسات مستقر در مناطق دریایی، ارتکاب اعمال خشونت‌بار علیه افراد حاضر در آنها و هرگونه اقدام برای تخریب یا صدمه به این سکوها یا تأسیسات به قصد ایجاد خطر برای ایمنی این مناطق.»

به لحاظ حقوقی تعهدات ناشی از کنوانسیون‌های موجود در زمینه مبارزه با تروریسم که دولت ایران به آنها پیوسته و در مجلس به تصویب رسانده جزو حقوق داخلی بوده و در نتیجه الزام‌آور هستند.

۲۲. قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن کنوانسیون شامل مقدمه و چهل و دو ماده در جلسه علنی روز دوشنبه مورخ بیست و یکم خرداد ماه یکهزار و سیصد و هشتاد مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۷/۱۰/۰۷ از سوی مجمع تشخیص مصلحت نظام موافق با مصلحت نظام تشخیص داده شد.

«دولت جمهوری اسلامی ایران به دنبال پذیرش قطعنامه ۱۳۷۳ شورای امنیت، یک کمیته ملی هماهنگ‌کننده را تشکیل داد تا اجرای قطعنامه مذکور را تسهیل نموده و اقدامات ضد تروریستی ایران را پیش‌بینی، سازمان‌دهی، طراحی و اجرا کند.»<sup>۲۳</sup>

### ۱-۳-۱- کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸<sup>۲۴</sup>

کنوانسیون ۱۹۸۸ اولین معاهده بین‌المللی در مبارزه با تروریسم دریایی است که با جرم‌انگاری اعمال غیرقانونی و تروریستی در دریا توانست گام نخست را در راه مقابله با این اقدامات خشونت‌بار بردارد. کنوانسیون، دولت‌های عضو را ملزم می‌سازد علاوه بر جرم‌انگاری اعمال مذکور در قوانین داخلی خویش کیفی‌های مناسب با جرایم مذکور در ماده ۳ را تعیین نمایند. (ماده ۵) دولت‌ها متعهد می‌گردند تا با تمام امکانات خود در راه مبارزه و پیشگیری از اعمال تروریستی در دریا با سایر کشورها همکاری داشته باشند. همکاری‌های بین‌المللی باید طیف وسیعی از اقدامات را دربرداشته باشد و اولین رکن چنین همکاری، جمع‌آوری و تبادل اطلاعات میان اعضای کنوانسیون است. (ماده ۱۳) هر دولت عضو باید اقداماتی را جهت جلوگیری از ارتکاب جرایم مذکور در قلمرو خود اتخاذ نماید.

با ارتکاب هرگونه اعمال غیرقانونی و تروریستی اعضای کنوانسیون باید صلاحیت خود را احراز نموده و سپس دولت صالح باید مجرم را بازداشت و به طور فوری، تحقیقات اولیه را آغاز نماید. دولت‌ها همچنین می‌توانند از دولت صاحب صلاحیت بخواهند که مجرم را یا محاکمه نماید یا مسترد دارد. (بند ۴ ماده ۶) از دیگر جلوه‌های همکاری دولت‌ها بر اساس این کنوانسیون همکاری و کمک دولت‌ها در انجام روند رسیدگی کیفری به این جرم است که می‌توانند در صورت درخواست اعضاء به این امر مبادرت ورزند.

کیفردهی، از اقدامات شایان توجه کنوانسیون ۱۹۸۸ در مبارزه با اقدامات تروریستی در دریاها می‌باشد. اما واگذاری چنین رسیدگی‌های کیفری و اعمال مجازات در خصوص تروریست‌ها به عنوان ناقضان صلح و امنیت بین‌المللی بر عهده دولت‌ها به نظر می‌رسد نتایج چندان مطلوبی در پی نداشته باشد.

طبق ماده ۳ کنوانسیون دولت‌های عضو متعهد به جرم‌انگاری اقدامات ذیل شده‌اند که

۲۳. حسین شریفی طراز کوهی و علی شبستانی، «مقابله با تروریسم در پرتو سیاست‌های اتخاذی جمهوری اسلامی ایران»، مجله سیاست دفاعی ۷۶ (۴۶) (۱۳۹۰)، ۴۳.

24. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

مخل امنیت حمل و نقل دریایی است:

«۱- در صورتی که هر شخصی به طور غیرقانونی و به عمد اقدامات زیر را انجام دهد، مرتکب جرم شده است:

(الف) تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی با توسل به زور، یا تهدید آن یا هرگونه اقدام رعب‌انگیز؛ یا

(ب) انجام عمل خشونت‌آمیز علیه شخصی در کشتی در صورتی که عمل مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی آن کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا

(پ) انهدام کشتی یا ایراد خسارت به کشتی یا محموله آن که احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا

(ت) کارگذاری یا فراهم نمودن موجبات مربوط به کارگذاری دستگاه یا ماده‌ای، به هر ترتیب، در کشتی که احتمالاً موجب انهدام یا وارد شدن خسارت به کشتی مزبور یا بار آن شده و ایمنی دریانوردی آن کشتی را به خطر انداخته یا احتمالاً با مخاطره مواجه سازد؛ یا

(ث) انهدام یا وارد کردن صدمات جدی به تأسیسات دریانوردی یا مداخله جدی در فعالیت‌های آنها در صورتی که عمل مزبور احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی را با مخاطره روبه‌رو سازد؛ یا

(ج) ارائه اطلاعات غلطی که به نادرست بودن آنها آگاهی دارد به نحوی که ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره اندازد، یا

(چ) قتل یا مجروح نمودن هر شخصی در راستای ارتکاب یا مبادرت به ارتکاب هریک از جرایم مندرج در جزءهای (الف) تا (ج).

۲- در صورتی که هر شخصی اقدامات زیر را انجام دهد نیز مرتکب جرم شده است:

(الف) مبادرت به ارتکاب هریک از جرایم مندرج در بند (۱) این ماده؛ یا

(ب) تشویق هر شخصی به ارتکاب هریک از جرایم مندرج در بند (۱) این ماده یا به نحو دیگری همدستی با شخصی که چنین جرمی را مرتکب می‌شود؛ یا

(پ) تهدیدات مشروط یا بلاشرط، به گونه‌ای که در قوانین ملی، با هدف اجبار شخص حقیقی یا حقوقی به انجام یا امتناع از انجام هرگونه عملی جهت ارتکاب جرایم مندرج

در جزءهای (ب)، (پ) و (ث) بند (۱) پیش‌بینی شده، در صورتی که تهدید مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی مورد بحث را به مخاطره اندازد».

کنوانسیون نسبت به جرایم ارتكابی علیه کشتی‌های حاضر در قلمرو تحت حاکمیت دولت‌ها، که در حال تردد از آن قلمرو یا داشتن برنامه تردد از آن بوده و یا علیه کشتی‌هایی که از آب‌های آزاد یا مناطق انحصاری اقتصادی در حال دریانوردی می‌باشند، کاربرد دارد.<sup>۲۵</sup>

دولت جمهوری اسلامی ایران با الحاق 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 که مشتمل بر ماده واحده منضم به متن کنوانسیون شامل مقدمه و بیست و دو ماده و یک پروتکل می‌باشد در ۱۳ آذر ماه ۱۳۸۷ آن را به تصویب رسانده و مطابق مفاد آن ملزم به اتخاذ اقدامات لازم در جهت جرم‌انگاری و مبارزه با اقدامات تروریستی در دریاها می‌باشد. در این راستا می‌توان به قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم اشاره کرد که دولت ایران در سال ۱۳۹۴ آن را به تصویب رسانده هرچند عنوان قانون در خصوص تأمین مالی است اما قانون‌گذار اقدامات تروریستی در دریاها را طی بند پ ماده ۱ جرم‌انگاری نموده است.

کنوانسیون ۱۹۸۸، شامل ماده‌ای که به دولت‌های عضو قدرت مداخله و یا توقیف کشتی را بدهد، نمی‌شود. اجرای قانون، به دستگیری مجرم توسط دولت‌های عضو در آب‌های تحت حاکمیت آنها بستگی دارد. طبق ماده ۸ کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، ناخدای کشتی دولت‌های عضو (دولت صاحب پرچم) ممکن است هر شخصی را که بنا به دلایل کافی طبق بند ۳، مشکوک به ارتكاب جرم است را به یکی دیگر از دولت‌های عضو (دولت تحویل‌گیرنده) تحویل دهند، به شرط آنکه ناخدای کشتی قبل از ورود به قلمرو تحت حاکمیت آن دولت<sup>۲۶</sup> اطلاع‌رسانی کرده و پرچم خود را با تمام شواهد لازم برای شناسایی نشان دهد. دولت دریافت‌کننده، متعهد است که مظنون را بپذیرد، مگر دلایل کافی وجود داشته باشد که کنوانسیون این دولت را متعهد به دریافت مظنون نکرده، که در این صورت اگرچه حق امتناع از قبول مظنون را دارد ولی باید مراتب را در بیانیه‌ای اعلام نماید.<sup>۲۷</sup>

به محض آنکه مظنون در قلمرو دولت گیرنده تحویل داده شود، دولت گیرنده باید صلاحیت خود را برای پیگرد یا استرداد مظنون اعمال کند.<sup>۲۸</sup>

25. Article 4, 1988 SUA Convention.

26. Article 8 (2), 1988 SUA Convention.

27. Article 8 (4), 1988 SUA Convention.

28. Article 8 (3), 1988 SUA Convention.

هرچند کنوانسیون سازوکارهای مؤثری را در راه مبارزه با تروریسم دریایی ارائه می‌دهد، اما مشکلاتی چند بر سر راه اجرای این کنوانسیون در قواعد بین‌المللی وجود دارد:

۱- دولت‌های عضو<sup>۲۹</sup> که این کنوانسیون را به عنوان بخشی از قوانین ملی خود می‌دانند، اغلب فاقد الزامات اجرایی برای اجرای این کنوانسیون می‌باشند. با اینکه تمامی این کنوانسیون‌ها دولت‌های عضو را موظف به تعیین مجازات برای جرایم می‌کنند، با وجود اینکه دادگاه‌های ملی در صورت امکان، متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون (بیشتر از قوانین داخلی) هستند اما برای جرایمی از این دست هیچ مجازات متناسبی در قوانین داخلی وجود ندارد؛

۲- دولت‌های عضو که دارای قوانین اجرایی لازم نیستند،<sup>۳۰</sup> گاهی تمام عناصر مجرمانه را که در کنوانسیون مربوطه آمده، با هم پیوند نمی‌زنند. این شرایط، در موقع فرارسیدن طرح اتهام، با مشکل مواجه خواهد شد و اعمال قانون علیه مجرم را غیرممکن می‌سازد؛

۳- در اغلب موارد صلاحیت جهانی نادیده گرفته می‌شود و معمولاً در پی یافتن نوعی رابطه مستقیم بین جرم و دستگاه قضایی دولت‌ها می‌باشند. این موضوع منجر به ناتوانی دولت در تعقیب مجرم خارجی در خاک خود می‌شود، زمانی که این مجرم خارج از محدوده قلمرو این دولت جرمی را مرتکب شده است. این برخلاف روح کنوانسیون‌های ضد تروریستی است که هدف آنها از بین بردن تمام مکان‌های امن برای مجرمان می‌باشد.

### ۱-۳-۲- پروتکل ۲۰۰۵ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی<sup>۳۱</sup>

بعد از حملات تروریستی علیه USS COLE<sup>۳۲</sup> در اکتبر سال ۲۰۰۰، مرکز تجارت جهانی در

۲۹. کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ در حال حاضر ۱۶۶ دولت عضو دارد.

۳۰. در قوانین کیفری ایران تنها قانون مستقل در زمینه تروریسم که تا حدودی می‌تواند پاسخگوی نیازهای موجود بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۸ باشد، قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم است.

31. Protocol of 2005 to The Convention for The Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

۳۲. USS COLE ناوشکن موشکی نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا بود که در اکتبر سال ۲۰۰۰ در حالی که در حال سوخت‌گیری در بندر عدن یمن بود مورد حمله تروریستی قرار گرفت که متعاقب این حمله هفت ملوان آمریکایی کشته و ۳۹ تن نیز زخمی شدند. سازمان تروریستی القاعده مسئولیت این حمله را

سپتامبر ۲۰۰۱ و نفت کش فرانسوی لیمبورگ در اکتبر ۲۰۰۲ تلاش‌هایی جهت گسترش عناوین مجرمانه جدید و جرم‌انگاری اعمال غیرقانونی دیگر صورت گرفت.<sup>۳۳</sup> کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی هرچند گام مثبت و مهمی در مبارزه با تروریسم دریایی به شمار می‌رفت اما با این حال پاره‌ای از خلأها سبب گردید مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی جهت بازنگری در مفاد و مواد این کنوانسیون دعوت به عمل آورد. پروتکل ۲۰۰۵ در حقیقت به دنبال حوادث ۱۱ سپتامبر مطرح گردید. پروتکل ۲۰۰۵ با ایجاد یک چارچوب مشخص جهت تعقیب و محاکمه اشخاصی که از کشتی‌های غیرنظامی برای اهداف تروریستی استفاده و همچنین اقدام به حمل و نقل سلاح‌های کشتارجمعی و اشاعه آن از طریق دریاها می‌نمایند، توانست وجود چنین خلأیی را جبران نماید.

پروتکل ۲۰۰۵ در حقیقت به دنبال الزام دولت‌ها جهت توسعه صلاحیت‌های لازم جهت تعقیب و رسیدگی به اقدامات تروریستی است. به همین جهت علاوه بر اعمال مجرمانه مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۸ شمار دیگری از جرایم را اعلام و از این طریق دامنه مصادیق اقدامات تروریستی در دریاها را افزایش می‌دهد. پروتکل در جهت مقابله با اقدامات تروریستی، سیستمی را ارائه می‌دهد که مطابق آن دولت صاحب پرچم اجازه تعقیب و دستگیری را به کشور ثالث واگذار می‌کند.

یکی دیگر از اعمال غیرقانونی، حمل و نقل و ترانزیت سلاح‌های کشتارجمعی، مواد مرتبط با آنها و دستگاه‌های پرتاب این سلاح‌ها از طریق دریای آزاد بود. سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) پیشنهاد اصلاح پاره‌ای از مواد کنوانسیون ۱۹۸۸ را مطرح نمود و خواستار جرم‌انگاری برخی اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی گردید. به دنبال چنین پیشنهادی ایمو در سال ۲۰۰۵ پروتکلی بر کنوانسیون ۱۹۸۸ تصویب نمود و چند جرم به فهرست جرایم مندرج در کنوانسیون اضافه گردید که از جمله این جرایم، حمل و نقل سلاح‌های کشتارجمعی و مواد مرتبط با آنها و دستگاه‌های پرتاب آنهاست. این کنوانسیون از ۲۸ جولای سال ۲۰۱۰ لازم‌الاجرا گردیده است و ۱۵۵ دولت به عضویت آن درآمده‌اند. پروتکل ۲۰۰۵ چند جرم دیگر به فهرست جرایم مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۸ افزوده است.

مطابق ماده ۳ مکرر پارهای از فعالیت‌ها صرفاً در صورتی جرم هستند که با هدف ارعاب یک جمعیت، یا وادار کردن یک دولت یا سازمان بین‌المللی به انجام یا عدم انجام عملی صورت گیرند که عبارتند از:

۱- استفاده از هر نوع ماده منفجره، رادیواکتیو یا بیولوژیک، شیمیایی یا سلاح هسته‌ای علیه یک کشتی در روی آن یا تخلیه از آن به شیوه‌ای که احتمالاً موجب مرگ، صدمه یا خسارت گردد؛

۲- تخلیه نفت، گاز طبیعی مایع یا سایر مواد مضر یا سمی از کشتی در مقدار یا غلظتی که احتمالاً موجب مرگ و صدمه می‌گردد؛

۳- استفاده از کشتی به نحوی که موجب مرگ، صدمه شدید یا خسارت می‌شود. بند ب ماده ۳ مکرر پروتکل همچنین بیان می‌دارد؛ «حمل و نقل موارد زیر بر روی کشتی جرم است:

۱. هر نوع ماده شیمیایی یا بیولوژیکی و یا سلاح هسته‌ای؛
  ۲. هر نوع ماده منفجره یا رادیواکتیو، با علم به اینکه قصد شده است برای ایراد یا تهدید مرگ یا صدمه به منظور ارعاب یک جمعیت یا وادار کردن یک دولت یا سازمان بین‌المللی به انجام یا عدم انجام عملی؛
  ۳. هر نوع ماده یا تجهیزاتی که در ارتباط با انفجارهای هسته‌ای یا ساخت سلاح‌های بیولوژیکی، شیمیایی یا هسته‌ای (سلاح‌های کشتارجمعی) مورد استفاده قرار می‌گیرد. مگر اینکه مطابق موافقتنامه پادمان آژانس انرژی اتمی اجازه داده شده باشد».
- کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل ۲۰۰۵ آن با جرم‌انگاری حمل و نقل و ترانزیت سلاح‌های کشتارجمعی از طریق دریاها توانست خلأهای موجود در کنوانسیون ۱۹۸۲ را پر کند. چنانچه یک کشتی در دریا مظنون به حمل و نقل و ترانزیت سلاح‌های کشتارجمعی باشد، می‌تواند مورد بازرسی کشتی‌های جنگی که دلایل معقولی مبنی بر این شک دارند، قرار گیرد. (بند ۲ ماده ۸ مکرر پروتکل ۲۰۰۵)
- پروتکل ۲۰۰۵ جهت مقابله با حمل و نقل سلاح‌های کشتارجمعی اجازه توقیف و بازرسی کشتی‌های حامل این سلاح‌ها را فراهم کرده است. اما با این حال ورود به کشتی و بازرسی آن منوط به صدور مجوز از سوی دولت صاحب پرچم می‌باشد. (بند ۵ ماده ۸ مکرر پروتکل ۲۰۰۵) رضایت مذکور می‌تواند به دو حالت اخذ گردد:



۱- رضایتی که به صورت خودکار، به درخواست‌های بازرسی سایر اعضاء اجازه اقدام می‌دهد؛

۲- رضایتی که در صورت عدم پاسخ به درخواست توسط دولت صاحب پرچم کشتی مظنون ظرف مدت چهار ساعت از زمان دریافت درخواست، صادر می‌گردد. در این حالت رضایت مذکور مفروض تلقی می‌گردد. (بند ۵ ماده ۸ مکرر)

تمامی اقدامات صورت گرفته توسط اعضای کنوانسیون اعم از بازرسی و توقیف کشتی باید به اطلاع دولت صاحب پرچم برسد. توسل به زور در پروسه تحقیق و بازرسی ممنوع است، مگر اینکه جهت حفظ ایمنی افراد بر روی عرشه ضروری باشد (بند ۹ ماده ۸ مکرر) و یا اینکه اشخاص و کارکنان کشتی مانع از انجام عمل بازرسی گردند. هر اقدامی در جهت جلوگیری از حمل و نقل سلاح‌های کشتار جمعی باید مطابق شرایط ذیل صورت گیرد:

۱- اقدامات متخذ به میزان نیاز بوده به گونه‌ای که سبب به خطر افتادن ایمنی و حیات افراد در دریا نگردد؛

۲- اطمینان از حفظ کرامت انسانی و انطباق اقدامات با اصول و مقررات حقوق بین‌الملل همچون مقررات حقوق بشری؛

۳- بازرسی و توقیف کشتی‌ها باید بر اساس قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل صورت گیرد؛

۴- رعایت و حفظ ایمنی کشتی و محموله آن؛

و ...

ورود و بازرسی خودسرانه و بدون اطلاع دولت صاحب پرچم سبب مسؤولیت کشتی‌های اقدام‌کننده خواهد بود. دولت صاحب پرچم می‌تواند در صورت بی‌اساس بودن شک و اقدامات خارج از حدود اختیارات قانونی در حین بازرسی، مطالبه جبران خسارت نماید. (بند ۱۰ ماده ۸ مکرر)

گنجاندن حق بازدید از کشتی‌های حامل سلاح‌های کشتار جمعی در پروتکل ۲۰۰۵ نشانه تغییر و گذر از ارائه یک مبنای قانونی صرف و ایجاد وسیله‌ای برای اعمال صلاحیت است. اصلاحات کنوانسیون ۱۹۸۸ و تصویب پروتکل ۲۰۰۵ در حقیقت بازتاب تحولات در زمینه مبارزه با حمل و نقل و گسترش سلاح‌های کشتار جمعی و اعمال تروریستی بین‌المللی است و

به دنبال ایجاد ابزار قانونی حق بازرسی و تفتیش کشتی‌ها در دریاهاست.<sup>۳۴</sup>

کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل ۲۰۰۵ توانسته است مکمل ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و استثنائی نوین بر اصل صلاحیت مطلق دولت صاحب پرچم در دریاها باشد.

کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل ۲۰۰۵ جهت پیشگیری از ارتکاب جرایم مندرج در ماده ۳ و ماده ۴ به طرق ذیل باید با یکدیگر همکاری نمایند:

۱. اتخاذ کلیه اقدامات عملی جهت پیشگیری از فراهم شدن مقدمات جرم در سرزمین آنها جهت ارتکاب در داخل یا خارج از آن سرزمین؛
۲. تبادل اطلاعات، مطابق قوانین داخلی و همکاری‌های اداری و هرگونه اقداماتی که به طور مقتضی برای پیشگیری از این جرایم ضروری است. (ماده ۱۳)

هر کشور عضو کنوانسیون باید کیفرهای مناسب با جرایم مندرج در کنوانسیون را اتخاذ نماید. (ماده ۵) توسل به اهرم و بازوی قدرتمند کیفردهی امر خطیری است که دولت‌های عضو باید بر اساس قواعد و مقررات حقوق داخلی خود اقدام به اعمال آن نمایند.

قواعد مربوط به بازرسی کشتی‌ها گام مهمی در مبارزه با اقدامات تروریستی به شمار می‌رود. محدود نبودن ورود و بازرسی کشتی و نهایت تعقیب و محاکمه به دولت صاحب پرچم زمینه‌های بی‌کیفری عاملان اقدامات تروریستی در دریاها را تا حد زیادی کاهش می‌دهد. این روند می‌تواند در آینده به شکل‌گیری یک نظام منسجم پیشگیری و مقابله با تروریسم دریایی منتهی گردد.

#### ۱-۴- ماهیت جرم تروریسم دریایی و صلاحیت دولت‌ها در مبارزه با آن

«به طور کلی اعمال مجرمانه بین‌المللی به دو دسته قابل تقسیم هستند:

۱- جنایات بین‌المللی؛ ۲- جرایم دارای اهمیت بین‌المللی.

جنایت بین‌المللی، نقض شدید تعهدات بین‌المللی است که رعایت آنها برای صیانت از منافع بنیادین جامعه بین‌المللی اهمیت اساسی داشته و جامعه بین‌المللی در کل خود آن را به عنوان جنایت شناسایی کرده باشد»<sup>۳۵</sup>

34. Natalie Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea* (New York: Cambridge Publishing, 2005), 288-289.

۳۵. محسن عبدالهی، «مفهوم و تعریف جنایت بین‌المللی در حقوق بین‌الملل»، در مجموعه مقالات کتاب *حقوق کیفری بین‌المللی: فرایند، نظریه‌ها و چشم‌اندازها*، زیر نظر دکتر نسرین مهرا (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۰)، چاپ اول، ۳۸۴.

جرایم دارای اهمیت بین‌المللی اصولاً جرایمی هستند که توسط کنوانسیون‌ها مطرح شده و از دولت‌ها می‌خواهند چنین جرایمی را در حقوق داخلی خود جرم‌انگاری و لحاظ نمایند. چنین جرایمی معمولاً به عنوان جرایم معاهداتی شناخته می‌شوند. تروریسم و به تبع آن تروریسم دریایی، در چارچوب جرایم دارای اهمیت بین‌المللی توصیف گردیده است. دولت‌ها روند بسیار کندی را برای تصویب کنوانسیون‌های مربوط به امنیت دریایی به ویژه پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی طی کرده‌اند. به طوری که در ۳۱ اکتبر سال ۲۰۱۰ فقط ۱۷ دولت به عضویت کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۲۰۰۵ درآمدند که در میان این اعضا هیچ‌یک از قدرت‌های بزرگ دریایی حضور نداشتند که این خود یکی از ضعف‌های کنوانسیون به شمار می‌رفت.<sup>۳۶</sup>

این اتفاق ممکن است به دلیل بحث‌هایی باشد که درباره مفاد مداخله نسبت به کشتی‌ها در پیش‌نویس اولیه پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مطرح شده بود و همچنین سوءبرداشت برخی دولت‌ها از اینکه ممکن است هنوز هم این کنوانسیون با کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل مغایر باشد. باعث تأسف است؛ چرا که اگر اقدامات تروریستی در دریا اتفاق بیافتد، نهادهای بین‌المللی چارچوب قانونی برای رسیدگی به آن را ندارند و عوامل آن بدون مجازات رها می‌شوند. اتفاقی که همین روزها برای دزدان دریایی در شاخ آفریقا می‌افتد.

بر اساس برخی گزارش‌ها، پاره‌ای از دولت‌ها برای اجرای قطعنامه‌های شورای امنیت در نظام حقوقی داخلی خود با مشکل مواجه شده‌اند، که اخیراً این مسئله را رئیس دیوان بین‌المللی دادگستری طی سخنرانی خود در سنگاپور مطرح کرد. یکی از دولت‌هایی که اقدامات خاصی را برای اجرایی کردن تعهدات خویش طبق قطعنامه شورای امنیت اجرایی کرده، سنگاپور است. پارلمان سنگاپور قانون ۳۳۹<sup>۳۷</sup> را در سال ۲۰۰۱ تصویب کرد تا حکومت سنگاپور را قادر سازد به طور مؤثر تصمیمات شورای امنیت را اجرایی کند.<sup>۳۸</sup>

36. "Status of IMO Conventions", IMO, Accessed 09/10/2016, [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20of%20Conventions%202010.pdf](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20of%20Conventions%202010.pdf).

۳۷. قانون ۳۳۹ سنگاپور، قانونی است که به دولت سنگاپور اجازه می‌دهد که تعهدات خود را بر مبنای ماده ۴۱ منشور ملل متحد به انجام برساند.

38. "United Nations Act 2001", Singapore Statutes Online, Accessed 25/03/2016, <http://statutes.agc.gov.sg/nonversion/cgi-bin/cgi-getdata.pl?actno=2002-REVED-339&doctype=UNITED%20NATIONS%20ACT%0a&date=latest&>



کنوانسیون‌های متعدد بین‌المللی و منطقه‌ای بر لزوم تعقیب، مجازات و استرداد متهمین تأکید و آن را تضمین نموده‌اند و اگرچه انجام تعقیب، به وجود منافع برای دولت‌ها بستگی دارد، ولی دولت‌ها با اثبات اینکه اقدامات تروریستی صورت گرفته مصداقی از جنایات جنگی و یا جنایات علیه بشریت می‌باشند، می‌توانند بر اساس صلاحیت جهانی اقدام به تعقیب و محاکمه نمایند.<sup>۳۹</sup> در کنار این اصل باید توجه کرد کنوانسیون‌های موجود در زمینه مبارزه با تروریسم دریایی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی که یکی از اساسی‌ترین مقررات موجود در زمینه تروریسم دریایی است، تا چه میزان چنین صلاحیتی را به رسمیت می‌شناسد؟

مطابق ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۸۸ هر کشور عضو کنوانسیون اقداماتی را برای احراز صلاحیت خود در ارتباط با جرایم مندرج در ماده ۳ این کنوانسیون اتخاذ خواهد نمود:

۱. در صورتی که جرمی علیه یا بر روی کشتی‌های حامل پرچم آن کشور صورت پذیرد؛ (صلاحیت دولت صاحب پرچم)

۲. در صورتی که جرمی در قلمرو آن کشور از جمله دریای سرزمینی آن صورت پذیرد؛ (صلاحیت سرزمینی)

۳. در صورتی که جرمی توسط اتباع آن کشور صورت گرفته باشد؛ (صلاحیت شخصی فعال یا مثبت)

صلاحیت‌های فوق‌الذکر از صلاحیت‌های اجباری مندرج در کنوانسیون بوده و جزء مفاهیم عمومی در حقوق کیفری بین‌المللی است. اما کنوانسیون در بند ۲ ماده ۶ مقرر می‌دارد: «کشورهای عضو همچنین می‌توانند نسبت به جرایم مزبور در موارد ذیل احراز صلاحیت نمایند:

۱. چنانکه توسط شخص بدون تابعیتی ارتکاب یافته باشد که در آن کشور اقامت دائم دارد؛

۲. چنانکه در حین ارتکاب، تبعه آن کشور، توقیف، تهدید یا مجروح شده یا به قتل برسد؛ (صلاحیت شخصی منفی)

method=part&sl=1&segid=#1002272036-000004>

۳۹. محسن عبدالهی، تروریسم، حقوق بشر و حقوق بشردوستانه (تهران: انتشارات مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۸۸)، چاپ اول، ۱۰۶-۱۰۵.

۳. چنانکه در تلاش جهت مجبور کردن آن کشور به انجام یا عدم انجام عملی صورت پذیرد».

در این سه مورد خاص دولت‌ها صلاحیت اختیاری خواهند داشت و می‌توانند در صورت احراز و اعمال صلاحیت خود با اعلام آن به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریایی اقدام نمایند. بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۸ چهار نوع صلاحیت در خصوص اقدام تروریستی ارتكابی در دریاها می‌توان در نظر گرفت:

۱. صلاحیت شخصی فعال یا مثبت؛
۲. صلاحیت شخصی منفعل یا منفی؛
۳. صلاحیت دولت صاحب پرچم؛
۴. صلاحیت جهانی.

صلاحیت سرزمینی مندرج در ماده ۶ به خودی‌خود به جهت ارتكاب عمل در دریای آزاد منتفی خواهد بود و این در حالی است که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در چنین مواردی قائل به صلاحیت دولت صاحب پرچم در دریاهای آزاد می‌باشد. همچنین در مورد کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی لازم به ذکر است که، مفاد این کنوانسیون در خصوص سکوها‌ی ثابت در هیچ‌یک از مناطق دریایی قابلیت اعمال نداشته بلکه صرفاً در مورد وسایل نقلیه شناور از جمله کشتی‌ها و سکوها‌ی شناور در کلیه مناطق دریایی خارج از دریای سرزمینی قابل اعمال می‌باشد ولی پروتکل ۲۰۰۵ صرفاً در مورد سکوها‌ی ثابت واقع در فلات قاره اعمال می‌گردد. باید خاطر نشان ساخت در حل تعارض میان صلاحیت‌های فوق بر اساس قواعد حقوق کیفری بین‌المللی بایستی شرط صلاحیت برتر مورد توجه قرار گرفته و رعایت گردد.

کنوانسیون‌های موجود در زمینه تروریسم دریایی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۸ جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی و پروتکل ۲۰۰۵ آن هرچند یک اقدام بزرگ و مهم در راستای مبارزه با اقدامات تروریستی در عرصه دریاها به شمار می‌رود اما با ضعف‌هایی همراه است که با گذشت حدود ۳۰ سال از تصویب آن توانسته باعث کاهش اقدامات تروریستی در دریاها گردد. علت این امر را می‌توان در چند مورد جستجو کرد. با توجه به اینکه تروریسم در حال حاضر یک جرم دارای اهمیت بین‌المللی به عبارتی معاهداتی به شمار می‌رود و در حقیقت کنوانسیون‌ها هستند که به جرم‌انگاری این اقدامات می‌پردازند و از دولت‌ها می‌خواهند تا با تصویب قوانین لازم به جرم‌انگاری تروریسم در حقوق داخلی اقدام

نمایند. معاهداتی بودن جرم تروریسم از جهات مختلف مبارزه مؤثر و کافی با آن را با مشکل مواجه می‌سازد؛ چرا که چنین جرایمی آثار حقوقی جنایات بین‌المللی را دارا نیستند. به عبارتی دو اثر حقوقی مهم تکلیف دولت‌ها به محاکمه و استرداد شامل جرایم دارای اهمیت بین‌المللی نمی‌گردد. جرم‌انگاری و مقابله مؤثر و کافی با جرایم دارای اهمیت بین‌المللی که در کنوانسیون‌ها گنجانده شده است، منوط به عضویت دولت‌ها در کنوانسیون‌ها و همچنین تصویب قوانین داخلی است که این امر باعث می‌گردد که بسیاری از دولت‌ها به عضویت چنین کنوانسیون‌هایی درنیامده و در نتیجه در حقوق داخلی خود نیز چنین اقداماتی را جرم‌انگاری ننمایند در نتیجه مبارزه با تروریسم بی‌نتیجه باقی می‌ماند. مبارزه مؤثر نیازمند به رسمیت شناختن این جرم به عنوان یک جنایت بین‌المللی است تا بدون نیاز به موافقت در خصوص جرم‌انگاری در حقوق داخلی، بتوان در این خصوص صلاحیت جهانی را اعمال نمود.

## ۲- اقدامات سازمان‌های بین‌المللی در مقابله با تروریسم دریایی و تعهدات دولت‌ها

### ۲-۱- اقدامات سازمان‌های بین‌المللی در مقابله با تروریسم دریایی

جرایم ارتكابی در دریاها به ویژه تروریسم دریایی هم به جهت ماهیت خود جرم و هم از جهت محل ارتكاب که در یک فضای بین‌المللی خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت می‌گیرد، به وسیله اقدامات انفرادی دولت‌ها قابل پیشگیری و سرکوب نمی‌باشند. واکنش مؤثر در برابر اینگونه جرایم، نیازمند همکاری و مساعدت دولت‌ها در تمامی زمینه‌های فنی، علمی و آموزشی و عملیاتی پیشگیری است.

این همکاری تنها میان دولت‌ها صورت نمی‌گیرد. همکاری دولت‌ها با سازمان‌های مختلف بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) و ... از اشکال مختلف همکاری در مقابله با جرایم است.

دولت‌ها باید در کنار تمامی تدابیر پیشگیری از جرایم دریایی به ارائه راهکارهایی جهت تقویت امنیت امر دریانوردی بین‌المللی نیز اقدام نمایند. شرکت‌های کشتیرانی به تنهایی توانایی لازم برای مقابله با جرایم در دریا را ندارند. بنابراین اتخاذ تمهیدات مؤثر بین‌المللی از قبیل اتخاذ شیوه‌های مدیریت مورد تأیید بین‌المللی برای محافظت از کشتی‌ها و بنادر جهت تأمین تردد کشتی‌های تجاری بین‌المللی ضروری است. از جمله این تمهیدات می‌توان به تقویت نیروهای حافظ صلح سازمان ملل متحد برای تضمین امنیت دریاها و اقدامات ایمو

برای مدیریت بر تعیین مسیر عبور شناورها جهت پیشگیری از جرایم بین‌المللی در دریای آزاد اشاره نمود.<sup>۴۰</sup>

در این میان، سازمان ملل متحد نیز از طریق نهادهای ذی‌ربط خویش مبارزه با این پدیده را در دستور کار خود قرار داده است. شورای امنیت، سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر نهادها نقش مؤثری در ارائه راهکارها و همچنین اتخاذ تدابیر و اقدامات متعدد در مبارزه با تروریسم بین‌المللی ایفاء نموده‌اند. قطعنامه‌ها و کنوانسیون‌های مختلفی بعد از سال ۲۰۰۱ به تصویب رسیده‌اند که هر یک از جایگاه منحصر به فردی برخوردار می‌باشند.

#### ۲-۱-۱- قطعنامه‌های شورای امنیت

اقدامات شورای امنیت سازمان ملل متحد در واکنش نسبت به تروریسم را می‌توان در دو مرحله قبل از حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ و بعد آن مورد مطالعه و بررسی قرار داد. شورای امنیت قبل از سال ۲۰۰۱ دو قطعنامه در خصوص قضیه جنگ دوم خلیج فارس و قضیه لاکربی در سال‌های ۱۹۹۱ و ۱۹۹۲ صادر کرده است. عملیات تروریستی نخستین بار در قطعنامه ۷۴۸ شورای امنیت در سال ۱۹۹۲ در قضیه لاکربی، تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی تلقی شده است.<sup>۴۱</sup>

قطعنامه ۱۳۶۸ شورای امنیت در سال ۲۰۰۱ در محکومیت حملات ۱۱ سپتامبر ضمن شناسایی حق ذاتی فردی یا جمعی دفاع مشروع بر اساس منشور ملل متحد، جامعه بین‌المللی را به مضاعف ساختن تلاش‌های خود به منظور پیشگیری و جلوگیری از اقدامات تروریستی فراخوانده است که این امر از طریق اجرای کامل کنوانسیون‌های بین‌المللی ضد تروریسم و قطعنامه‌های شورای امنیت در این مورد محقق می‌گردد.

شورای امنیت در قطعنامه ۱۳۷۳<sup>۴۲</sup> اعلام کرد که حمله به آمریکا مشابه هر عمل تروریستی، تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی است. این قطعنامه، شورای امنیت را قادر ساخت تا از اختیارات ویژه خود طبق فصل هفتم منشور سازمان ملل، برای انجام اقدامات جمعی استفاده کند. قطعنامه ۱۳۷۳ مجموعه‌ای از تمام اقداماتی را ارائه داد که همه اعضای

۴۰. زکیه تقی‌زاده، *تحول مبارزه با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل* (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۱)، چاپ اول، ۱۵۳.

۴۱. عبدالهی، *تروریسم، حقوق بشر و حقوق بشردوستانه*، پیشین، ۶۸.

42. "UN Security Council Resolution 1373", Accessed 16/09/2013, [http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/UnitedNationsSecurityCouncilResolution1373\(2001\).pdf](http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/UnitedNationsSecurityCouncilResolution1373(2001).pdf).

سازمان ملل برای جلوگیری و سرکوب تأمین مالی اقدامات تروریستی باید انجام و اتخاذ می‌نمودند. این قطعنامه که مطابق فصل هفتم منشور و در سال ۲۰۰۱ به تصویب رسید الزامات حقوقی در مقابله و مبارزه با تروریسم برای دولت‌ها را در پی دارد. دولت‌ها متعهد به جرم‌انگاری، عدم مساعدت مالی و عدم حمایت از گروه‌های تروریستی هستند. جرم‌انگاری این اقدامات و تعقیب تروریست‌ها از الزامات صریح و در عین حال قابل توجه قطعنامه است که زمینه را برای ورود جرایم بین‌المللی در حوزه حقوق داخلی فراهم می‌سازد. بند ۲ قطعنامه از دولت‌ها می‌خواهد که اعمال تروریستی را به عنوان جرایم شدید در قوانین داخلی خود در نظر گرفته و اقدام به تعقیب و مجازات عاملان آن نمایند. بنابراین بایستی گفت که اقدامات تروریستی به عنوان یک جنایت بین‌المللی محسوب شده و جرم‌انگاری آن در حوزه حقوق داخلی امری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

مطابق این قطعنامه دولت‌ها متعهد شدند که از هرگونه حمایت فعال یا غیرفعال، از افراد یا اشخاص درگیر در اقدامات تروریستی خودداری کنند. به علاوه از تمامی دولت‌ها خواسته شد تا برای تقویت مبارزه با چالش تروریسم، همکاری‌هایی را در سطح ملی، زیرمنطقه‌ای، منطقه‌ای و سطوح بین‌المللی به کار گیرند. قطعنامه از دولت‌ها می‌خواهد که هرچه سریع‌تر به کنوانسیون‌های موجود در مبارزه با تروریسم از جمله کنوانسیون‌های مرتبط با تروریسم دریایی بپیوندند. دولت‌ها متعهد خواهند بود که گزارش اقدامات خود را در این خصوص به کمیته ضد تروریسم ارائه دهند.<sup>۴۳</sup> دولت جمهوری اسلامی ایران نیز با تبعیت از منویات قطعنامه تاکنون در حدود شش گزارش به کمیته مزبور ارسال نموده است.<sup>۴۴</sup>

هرچند قطعنامه شورای امنیت به طور خاص به تروریسم یا تهدید دریایی اشاره نداشت، اما حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ تمرکز جامعه بین‌المللی را بر اقدامات تروریستی علیه امنیت دریاهای نیز معطوف کرد. چرا که گروهان‌گیری در کشتی «آشیل لارو» در سال ۱۹۸۵ و چند اقدام تروریستی دریایی دیگر، نیز قبل از حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ اتفاق افتاده بود:

۱- حمله به نیروی دریایی آمریکا در خلیج عدن؛

۴۳. کمیته ضد تروریسم کمیته‌ای است که توسط شورای امنیت سازمان ملل و بر اساس ماده ۲۹ منشور سازمان ملل ایجاد گردیده و متشکل از سه کمیته فرعی است که به بررسی گزارش‌های ارسالی از سوی دولت‌ها می‌پردازند. این کمیته از ده کارشناس بهره می‌گیرد.

۴۴. رجوع شود به: تعهدات جمهوری اسلامی ایران به کمیته مبارزه با تروریسم شورای امنیت (CTC) دفتر مطالعات بین‌المللی مبارزه با تروریسم دانشگاه آزاد اسلامی؛ ۱۳۹۰.



- ۲- انفجار کشتی‌های انتحاری سال ۲۰۰۰ در خلیج عدن توسط القاعده<sup>۴۵</sup>؛ و
- ۳- مداخله‌ای مشابه نسبت به نفت‌کش‌های فرانسه در سال ۲۰۰۲ در خلیج عدن<sup>۴۶</sup> توسط القاعده؛ و
- ۴- مداخله گروه تروریستی ابوسیف بر ضد کشتی دولتی فیلیپینی سوپرفری<sup>۴۷</sup> در سال ۲۰۰۴<sup>۴۸</sup>.

هرچند عملی کردن حملات تروریستی دریایی اندکی دشوارتر از سایر گونه‌های اقدامات تروریستی است اما به هر حال به عنوان احتمالات خاص باید مورد توجه دولت‌ها باشند.

#### ۲-۱-۲- اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه امنیت دریایی

همان‌طور که پیشتر ذکر شد در نتیجه حادثه ۱۱ سپتامبر دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی، مجبور به تجدیدنظر درباره تهدید تروریسم دریایی شدند. ایالات متحده آمریکا رهبری سازمان بین‌المللی دریانوردی را جهت تصویب اقداماتی که منجر به بالا بردن امنیت کشتی‌ها در بندرها می‌شد، بر عهده گرفت.

سازمان بین‌المللی دریانوردی قطعنامه عمومی (A.924(22) را تصویب کرد که در واقع فراخوانی برای بازنگری در اقدامات و فرایندهای موجود، به منظور جلوگیری از اقدامات تروریستی بود که امنیت مسافران، خدمه و ایمنی کشتی را با خطر مواجه ساخته بودند. در نشست عمومی ۲۲ نوامبر سال ۲۰۰۱ توافق شد که در کنفرانس امنیت دریایی سال ۲۰۰۲ مقررات جدیدی برای بهبود امنیت کشتی‌ها و بندرها<sup>۴۹</sup> پیش‌بینی و مقرر گردد.

کنفرانس سال ۲۰۰۲ قطعنامه‌ای را تصویب کرد که شامل یک سری اقدامات برای تقویت امنیت دریاها و جلوگیری و سرکوب تروریسم دریایی بود. برخی از اقدامات از طریق اصلاح کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی، حاکم بر ایمنی کشتی‌ها تحقق یافت که همان کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۷۴ برای ایمنی جان اشخاص در دریا<sup>۵۰</sup> می‌باشد. اصلاحات

45 Michael Isikoff, "Still no Trial for Accused USS Cole Attack Mastermind," Accessed 05/06/2016, [www.msnbc.msn.com/id/39634317/ns/us\\_news-security/](http://www.msnbc.msn.com/id/39634317/ns/us_news-security/).

46 "US kills Al-Qaeda Suspects in Yemen," USA TODAY, Accessed 05/06/2016, [www.usatoday.com/news/world/2002-11-04-yemen-explosion\\_x.htm](http://www.usatoday.com/news/world/2002-11-04-yemen-explosion_x.htm).

47 Super Ferry.

48 Jason Power. "Maritime Terrorism: A New Challenge for National and International Security," *Barry Law Review* 10 (2008): 111.

49 International Maritime Organization, Resolution A.924(22), Adopted on 20 November 2001, Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism which Threaten the Security of Passengers and Crews and the Safety of Ships, 22 January 2002.

50 International Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS), adopted November 1, 1974, 1184 UNTS 2 (entered into force May 25, (1980)).

سال ۲۰۰۲ بر این کنوانسیون در سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا گردید. این کنوانسیون به همراه دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر<sup>۵۱</sup> در ۴ اردیبهشت ماه ۱۳۹۶ توسط مجلس شورای اسلامی ایران تصویب گردیده و به تأیید شورای نگهبان نیز رسیده است. اقدامات اتخاذ شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به دو دلیل حائز اهمیت فراوان است:

- ۱- مسؤولیت سازمان بین‌المللی دریانوردی را برای ایمنی و امنیت دریاها گسترش داده است؛
- ۲- صلاحیت قانونی سازمان بین‌المللی دریانوردی را نسبت به امکانات بنادر افزایش داده که پیشتر به عنوان موضوعی داخلی در بنادر دولتی مطرح بود.

### ۲-۱-۳- دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر

دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر در ۱ جولای سال ۲۰۰۴ تصویب گردیده است و همان‌طور که از عنوان آن پیداست، شامل اقداماتی می‌باشد که منجر به بهبود امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر می‌گردد. دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر دو بخش دارد.

- ۱- بخش الف: به منظور انطباق با فصل ۱۱، الزامی است؛
  - ۲- بخش ب: به عنوان راهنما مورد استفاده قرار می‌گیرد.
- دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر، شامل اقداماتی است که امنیت کشتی را تأمین می‌کند که عبارتند از:
- ۱- ابتدا کشتی موظف است طرح امنیتی را که توسط دولت، بر اساس ارزیابی‌های امنیتی کشتی اتخاذ شده اجرا کند؛
  - ۲- شرکت‌های کشتیرانی باید یک امور امنیتی از طرف شرکت<sup>۵۲</sup> برای هر کشتی تعیین کنند و یک امور امنیتی نیز باید از طرف خود کشتی<sup>۵۳</sup> تعیین شود؛
  - ۳- مانورها و تمرینات، با توجه به طرح امنیتی کشتی باید در فواصل مناسب توسط تمام طرف‌های درگیر انجام شود؛

51 The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

52 Company Security Officer (CSO).

53 Ship Security Officer (SSO).

۴- کشتی بر اساس گواهی امنیت بین‌المللی صادرشده، تأیید شده باشد؛ (گواهی امنیت بین‌المللی کشتی)<sup>۵۴</sup>

۵- کشتی موظف به فعالیت بر اساس سطح امنیتی تعیین شده توسط بندر دولتی یا دولت، از طریق انجام فعالیت‌های تجویز شده در دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر می‌باشد که به منظور شناسایی و پیشگیری علیه اتفاقات امنیتی تعریف شده‌اند. در فصل یازدهم حوادث امنیتی با عنوان «هرگونه اقدام مشکوک و یا شرایط تهدیدآمیز» تعریف شده است.

دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر، شامل اقداماتی است که امنیت بندرها را بهینه‌سازی می‌کند. هدف از دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر ارائه یک چارچوب استاندارد جهت ارزیابی ریسک و خطرات موجود است که دولت‌ها را قادر می‌سازد تا با بهبود و ایجاد تسهیلات مناسب بندری و کاهش آسیب‌پذیری کشتی‌ها از طریق تعیین سطوح مناسب امنیتی و اقدامات امنیتی مربوطه، خطرات ناشی از اقدامات تروریستی در دریا را کاهش دهند.<sup>۵۵</sup>

برای آغاز روند مربوط به دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر دولت‌های متعاقد باید ارزیابی‌های لازم را در زمینه امنیت بندر و کشتی‌ها به دقت به عمل آورند.<sup>۵۶</sup> همان‌گونه که فصل ۱۱ به آن می‌پردازد، تجهیزات بندرها باید از طرح امنیت تجهیزات بر اساس ارزیابی امنیت تجهیزات بنادر پیروی کنند. این امکانات مستلزم وجود امور امنیت بندر است که به همراه پرسنل بندر لازم است، طبق دستورالعمل مذکور در بخش «ب» آموزش ببینند.

همچنین کشتی‌ها باید با پیروی از طرح امنیتی بندر، مانورها و تمریناتی را به انجام برسانند. کشتی‌ها بر اساس فصل یازدهم، تحت کنترل بندرهای دولتی قرار دارند. صلاحیت بازرسی بنادر دولتی محدود به تأیید گواهی امنیت بین‌المللی کشتی صادرشده بر اساس مفاد بخش «الف» از دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر است.

54 International Ship Security Certificate (ISSC).

55 Jan Georg Christophersen, "Satellite-based tracking of ships as global crime control ISPS Code, AIS, SSAS and LRIT," in *Maritime Security in Southeast Asia*, ed. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (London: Routledge, 2007), 147.

56 Varkonyi I Carafano J. and Weitz R., "The Future of Maritime Security: Competitive Issues," in *Making the Sea Safer: A National Agenda for Maritime Security and Counterterrorism*, ed. J. J. Carafano and A. Kochems (Heritage Special Report, SR 03, February 17, 2005), 14

اگر گواهی صادره، معتبر نباشد و یا شواهدی دال بر اینکه کشتی از قواعد بخش ۱۱ پیروی نمی‌کند وجود داشته باشد، اقدامات خاصی ممکن است علیه کشتی اعمال گردد. چنین اقداماتی می‌تواند شامل بازرسی کشتی، توقیف کشتی، وضع برخی محدودیت‌ها و یا حتی الزام کشتی به خروج از بندر باشد.

علاوه بر این بندرها می‌توانند قبل از ورود کشتی به بندر از آنها درخواست کنند اطلاعاتی مانند اطلاعات مربوط به گواهی امنیت بین‌المللی کشتی، سطح امنیتی کشتی، اقدامات امنیتی انجام‌شده در بندر قبلی و سطح امنیتی کشتی در بندر قبلی را به منظور حصول اطمینان از اینکه کشتی از موارد بخش ۱۱ پیروی می‌کند، ارائه دهند.

از چالش‌های مهم در خصوص این دستورالعمل می‌توان به محدودیت مربوط به گنجایش حجم کشتی‌ها اشاره کرد. طبق دستورالعمل، مقررات حاضر صرفاً نسبت به کشتی‌های بالای ۵۰۰ تن اعمال می‌گردد و این در حالی است که اقدامات تروریستی زیادی توسط کشتی‌های با گنجایش پایین و حتی قایق‌های کوچک صورت می‌گیرد از این رو ضروری است که دولت‌ها در تنظیم مقررات مربوط به دستورالعمل بین‌المللی، تمامی ابعاد امنیتی را در نظر داشته باشند.

#### ۲-۱-۴- سیستم هشدار امنیتی کشتی<sup>۵۷</sup>

سیستم هشدار امنیتی کشتی در حقیقت بخشی از دستورالعمل بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تجهیزات بنادر است و به نوعی مکمل قواعد آن می‌باشد. این سیستم یک پروژه مشترک میان سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) و برنامه بین‌المللی COSPAS-Sarsat<sup>۵۸</sup> در مقابله با حملات تروریستی و دزدی دریایی و ارتقای امنیت دریایی است. از تاریخ ۱ ژوئیه سال ۲۰۰۴ اکثر کشتی‌ها باید مجهز به سیستم هشداردهنده‌ای باشند که به هنگام تهدید کشتی پیام آماده‌باش شامل موقعیت کشتی را به دولت صاحب پرچم ارسال نمایند. پیام مزبور باید به صورت سری ارسال گردد.

57 The Ship Security Alert System (SSAS).

۵۸. یک برنامه همکاری غیرانتفاعی، بین دولتی و بشردوستانه‌ای است جهت کمک‌رسانی به کشتی‌هایی که محل استقرار آنها مشخص نیست و درخواست‌های کمک خود را از طریق امواج ماهواره‌ای به دولت‌ها و ارگان‌های غیردولتی فعال در این حوزه ارسال می‌کنند. این سیستم از یک شبکه ماهواره‌ای که سرتاسر کره زمین را پوشش می‌دهد، استفاده می‌نماید و هشدارهای خطر را مورد شناسایی قرار داده و بدون هیچ‌گونه هزینه‌ای به ۲۰۰ کشور و سازمان دولتی ارسال می‌کند.

مشکل اساسی در روند چنین سیستمی وجود پیام‌های کاذب است؛ چرا که با ارسال پیام از کشتی، دولت صاحب پرچم موظف به رسیدگی است.<sup>۵۹</sup> این امر باعث خواهد شد که دولت‌ها دیگر تمایلی به نصب چنین تجهیزات در کشتی‌های خود نداشته باشند.

در کنار اقدامات صورت‌گرفته در مقابله با تروریسم دریایی نقش گاردهای ضد تروریستی در کشورهای مختلف جهان نیز حائز اهمیت است. مانند گروه مارکوس که واحد نیروهای ویژه تفنگداران دریایی هندوستان است. این واحد از بین نیروهای دریایی نخبه انتخاب می‌گردد. اهداف اصلی این نیروها، نجات گروگان‌ها، جنگ نامتعارف، بازیابی پرسنل، مبارزه با تروریسم و درگیری‌های مستقیم است. این واحد بیشتر برای مأموریت‌های دریایی به کار گرفته می‌شود.

#### ۲-۱-۵- اقدامات نیروی واکنش مشترک ۲۰۱۵<sup>۶۰</sup>

پس از حملات ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا نیروی واکنش مشترک ۱۵۰ را به منظور انجام عملیات‌های ضد تروریستی در دریا تأسیس نمود. مشارکت در گروه امری داوطلبانه است. این نیرو یک ائتلاف چندملیتی از نیروی دریایی کشورهای استرالیا، کانادا، دانمارک، فرانسه، آلمان، ایتالیا، کره جنوبی، هلند، نیوزیلند، پاکستان، پرتغال، سنگاپور، اسپانیا، ترکیه، انگلیس و آمریکا در مبارزه با تروریسم در آب‌های اقیانوس هند، دریای سرخ، خلیج عدن و بخش‌هایی از دریای عمان است. نظارت، بازرسی، متوقف کردن کشتی مظنون به اقدامات غیرقانونی و تروریستی از وظایف اصلی این گروه است که فعالیت‌های خود را تحت عنوان عملیات امنیت دریایی<sup>۶۱</sup> انجام می‌دهد.

عملیات امنیت دریایی سبب توسعه امنیت در محیط دریایی و ثبات و رفاه منطقه‌ای و جهانی و جلوگیری از سوءاستفاده از دریاها برای انجام اقدامات تروریستی و تسهیل فعالیت‌های ضد تروریستی در دریا می‌گردد. این عملیات مطابق مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی دریاها و در جهت کمک به ایجاد امنیت و ایمنی در آب‌های بین‌المللی فعالیت می‌نماید.<sup>۶۲</sup>

59 Chong Guan and John K Skogan, *Maritime Security in Southeast Asia* (New York: Routledge, 2007), 149.

60 Combined Task Force 150.

61 Maritime Security Operations (MSO).

62 "CTF150: Maritime Security, 2015." Combined Maritime Forces (CMF), Accessed 06/04/2016, <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>.

کشورهایی مانند ایران، هند و روسیه نیز ناوهای دریایی خود را در راستای مشارکت در تضمین ایمنی عبور از دریاها به آب‌های سومالی اعزام نموده‌اند.<sup>۶۳</sup>

## ۲-۱-۶- اقدامات ناتو<sup>۶۴</sup> در مبارزه با تروریسم دریایی

مبارزه با تروریسم یکی از موضوعات اصلی و در دستور کار ناتو است. دو سند مفهوم استراتژیک ۱۹۹۹<sup>۶۵</sup> و اعلامیه اجلاس لیسبون<sup>۶۶</sup> (پاراگراف ۳۹) ۲۰۱۰ نیز اعلام می‌کنند که تروریسم تهدیدی جدی برای امنیت جهانی است. راهبرد و سیاست نوین ناتو در مبارزه با تروریسم، بهبود و افزایش آگاهی اعضاء نسبت به تهدیدات، افزایش قابلیت تعامل با کشورها و سایر بازیگران غیردولتی در اتحاد علیه تروریسم است.<sup>۶۷</sup> **عملیات تلاش فعال**<sup>۶۸</sup> یک عملیات نظارت دریایی به رهبری نیروهای دریایی ناتو برای شناسایی، جلوگیری و محافظت در برابر فعالیت‌های تروریستی در دریای مدیترانه از طریق نظارت، گشت‌زنی و اسکورت کشتی‌هاست. این عملیات در ابتدا محدود به مدیترانه شرقی بود، اما بعد از ماه می سال ۲۰۰۴ به کل مدیترانه گسترش یافت. ناتو بر اساس عملیات تلاش فعال به دنبال توسعه روابط دو یا چندجانبه با سایر کشورها در مقابله با اقدامات تروریستی در دریا می‌باشد.

جمع‌آوری و تبادل اطلاعات، حضور فیزیکی نیروهای دریایی در دریای مدیترانه، نظارت زبرد دریایی‌ها نسبت به فعالیت کشتی‌ها در صورت مشاهده رفتار مشکوک، استفاده از هواپیماهای گشت دریایی برای پوشش گسترده در مناطق بزرگ و با استفاده از سنسورهای جهت تشخیص و طبقه‌بندی کشتی‌ها و سایر شناورها اقدامات اساسی عملیات تلاش فعال در مبارزه با تروریسم دریایی را تشکیل می‌دهد.<sup>۶۹</sup> اگرچه عملیات تلاش فعال ناتو، یک اقدام منطقه‌ای خاص در مبارزه با تروریسم دریایی به شمار می‌رود اما این عملیات در اصول خود بر توسعه روابط میان سایر کشورها در این امر تأکید دارد.

۶۳ مرتضی نجفی اسفاد و فرخزاد جهانی، «دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل مروری بر حوادث سومالی» در مجموعه مقالات *دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل*، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد (تهران: انتشارات انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹)، چاپ اول، ۱۱۷.

64 North Atlantic Treaty Organization (NATO).

65 The Alliance's Strategic Concept, 1999.

66 Lisbon Summit Declaration 2010.

67 "Countering Terrorism," Nato, Accessed 10/05/2016, [www.mc.nato.int/about/pages/natoandterrorismatsea.aspx](http://www.mc.nato.int/about/pages/natoandterrorismatsea.aspx), 2015.

68 Operation Active Endeavour (OAE).

69 Tyler Richardson and Yonah Alexander, *Terror on the High Seas* (Santabarbara, California: ABC-CLIO Publishing, 2009), 476-477.

## ۲-۲- تعهدات بین‌المللی دولت‌ها در پیشگیری و سرکوب تروریسم دریایی

جدای از تعهد به جرم‌انگاری و تعقیب کیفری تروریسم دریایی، مطالعه در کنوانسیون‌ها و اسناد فوق‌الذکر وجود رژیمی از تعهدات بین‌المللی دولت‌ها را نشان می‌دهد که رعایت آنها برای پیشگیری و سرکوب مؤثر کیفری تروریسم دریایی اجتناب‌ناپذیر است که از آنها می‌توان به عنوان تعهدات عمومی در پیشگیری و سرکوب تروریسم دریایی یاد کرد. این تعهدات شامل مجموعه اقدامات پیشگیرانه غیرکیفری است که در زمینه مقابله با تروریسم دریایی بین‌المللی در کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های گوناگون متجلی شده است.

ایجاد ساختار و تشکیلات لازم جهت پیشگیری از جرایم بین‌المللی زمانی مؤثر خواهد بود که دولت‌ها علاوه بر تدوین برنامه‌های ملی خود برای پیشگیری از چنین جرایمی، با عضویت و مشارکت در اجرای برنامه‌های بین‌المللی در قالب معاهدات و کنوانسیون‌ها، نقش‌آفرینی نمایند.<sup>۷۰</sup>

### ۲-۲-۱- همکاری و مشارکت دولت‌ها

دولت‌ها به عنوان مهم‌ترین و اصلی‌ترین بازیگران عرصه حقوق بین‌الملل، نقش محوری را در پیشگیری و مقابله با جرایم بین‌المللی بر عهده دارند. طراحی و اجرای برنامه‌های پیشگیری از جرایم بدون دخالت دولت‌ها میسر نخواهد شد؛ به گونه‌ای که در جای‌جای تمام کنوانسیون‌ها، معاهدات و قطعنامه‌ها بر نقش دولت‌ها تأکید شده است. حتی زمانی که دولتی در چارچوب حقوق داخلی خود اقدام به جرم‌انگاری عملی می‌نماید در حقیقت این عمل در جهت اجرای یک سند بین‌المللی و نهایتاً هماهنگی و همسویی با سایر دول متعاقد انجام می‌گیرد که در قالب همکاری نمود پیدا می‌کند.<sup>۷۱</sup>

تمامی کنوانسیون‌های ناظر بر پیشگیری از جرایم بین‌المللی، از جمله کنوانسیون سازمان ملل برای مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی<sup>۷۲</sup>، همکاری بین‌المللی دولت‌ها را در پیشگیری

۷۰. عبدالرضا جوان جعفری، مهدی سیدزاده ثانی، رهنمودهای عملی پیشگیری از جرم (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱)، ۱۷۴.

۷۱. صادق سلیمی، جنایت سازمان‌یافته فراملی (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۱)، چاپ دوم، ۲۶۶.

۷۲. بند ۷ ماده ۳۱ مقرر می‌دارد: «کشورهای عضو، در صورت اقتضاء، برای تقویت و توسعه تدابیر موضوع این ماده با یکدیگر و با سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ذی‌ربط همکاری خواهند کرد. این امر شامل مشارکت در پروژه‌های بین‌المللی پیشگیری از جرایم سازمان‌یافته، به طور مثال، از بین بردن شرایط و مقتضیاتی خواهد بود که گروه‌های حاشیه‌نشین جامعه را نسبت به فعالیت‌های جرایم سازمان‌یافته فراملی

و مبارزه با جرایم ضروری دانسته و همواره بر آن تأکید ورزیده‌اند. همکاری بین‌المللی در موضوعات کیفری، مطابق تعهدات و مقررات بین‌المللی، اساس تلاش دولت‌ها برای پیشگیری، تعقیب و مجازات در شکل بین‌المللی آن است.<sup>۷۳</sup>

اقدامات تروریستی ارتكابی در دریاها، هم به جهت ماهیت خود جرایم و هم از جهت محل ارتكاب که در یک فضای بین‌المللی خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت می‌گیرد، صرفاً با اقدامات انفرادی دولت‌ها قابل پیشگیری و سرکوب نمی‌باشند. واکنش مؤثر در برابر این جرایم، نیازمند همکاری و مساعدت دولت‌ها در تمامی زمینه‌های فنی، علمی و آموزشی و عملیاتی پیشگیری است. البته لازم به ذکر است که این همکاری تنها میان دولت‌ها صورت نمی‌گیرد و همکاری دولت‌ها با سازمان‌های مختلف بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) از اشکال مختلف همکاری در مبارزه با جرایم است.

#### ۲-۲-۲- تدوین برنامه‌های پیشگیری

آشکار است که پیشگیری از جرایم بین‌المللی در قالب برنامه‌های ملی در حوزه حقوق کیفری داخلی امکان‌پذیر نمی‌باشد؛ چرا که قوانین کیفری داخلی هر کشوری محدود به قلمرو آن کشور است. هرچند این اقدامات و برنامه‌ها در پیشبرد اهداف بین‌المللی بی‌تأثیر نمی‌باشند، اما تنها در کنار اقدامات بین‌المللی و همسو با آن می‌توانند کارایی خود را نمایان سازند.

اعضای سازمان ملل متحد بر لزوم ایجاد برنامه‌های قوی در پیشگیری از جرایم و عدالت کیفری تأکید داشته و در این زمینه اتفاق نظر نیز دارند. بند ۱۰ اعلامیه اصول و برنامه‌های اجرایی پیشگیری از جرم و برنامه عدالت کیفری ملل متحد، جایگاه و نقش برنامه‌های پیشگیری از جرم در جامعه بین‌المللی را مورد تأیید قرار داده است.<sup>۷۴</sup>

#### ۲-۲-۳- گردش و تبادل اطلاعات

همکاری میان دولت‌ها در پیشگیری و مبارزه با جرایم نیازمند تبادل اطلاعات مختلف در خصوص این جرایم است. دسترسی به داده‌ها و اطلاعات جنایی از قبیل اطلاعات مجرمان،

آسیب‌پذیر می‌سازند.»

73 Salvador Declaration on Comprehensive Strategies for Global Challenges: Crime Prevention and Criminal Justice Systems and Their Development in a Changing World (December 21, 2010),

۷۴. دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرم سازمان ملل، مجموعه اسناد استناداردها و هنجارهای سازمان ملل متحد در زمینه پیشگیری از جرم و عدالت کیفری (تهران: دانشگاه آزاد اسلامی، ۱۳۹۰)، چاپ اول، ۲۲۶.



شیوه‌های ارتکاب جرم، زمان و مکان ارتکاب جرم و گردش چنین اطلاعاتی به طور منظم و سازمان‌یافته میان تمام دولت‌ها یکی از ضروریات امر مبارزه و پیشگیری است. دولت‌ها و جوامع بین‌المللی باید به منظور شناسایی و پیشگیری هوشمندانه و مبارزه با فعالیت‌های مجرمانه سازمان‌یافته فراملی، دانش خود را در زمینه سازمان‌های کیفری و پویایی آنها افزایش دهند و همچنین باید اطلاعات و آمار قابل اعتماد در خصوص این پدیده را جمع‌آوری و تحلیل نمایند.<sup>۷۵</sup>

تبادل اطلاعات میان دولت‌ها و همچنین ارائه این اطلاعات توسط دولت‌ها به سازمان‌های بین‌المللی، یکی از تعهدات دولت‌ها در زمینه پیشگیری است و تبادل اطلاعات در خصوص اقدامات تروریستی صورت‌گرفته در دریاها در کنار سایر تعهدات دولت‌ها مبنی بر پیشگیری و مبارزه با این جرایم یکی از مهم‌ترین ابزارهای موجود به شمار می‌آید. تعهد و تکلیف دولت‌ها در تبادل اطلاعات و آمار مربوط به جرایم را می‌توان در کنوانسیون‌ها و معاهدات مربوطه به وضوح مشاهده کرد.<sup>۷۶</sup>

#### ۲-۲-۴- تدابیر آموزشی

یکی دیگر از تعهدات دولت‌ها در زمینه پیشگیری از جرایم، تعهد بر معاضدت‌های آموزشی و علمی است. پیشگیری از جرایم ارتكابی در دریاها، امری است که به جهت شرایط ویژه خود نیازمند پاره‌ای آموزش‌های تخصصی نیروهای نظامی و کلیه ارگان‌های مرتبط در مبارزه با جرایم دریایی است. کنترل مرزهای دریایی، نحوه تعقیب کشتی‌ها و مجرمان در دریاها، چگونگی توقف و بازرسی کشتی و بازداشت مجرمان و توقیف محموله‌ها همگی نیازمند آموزش‌های تخصصی است.

کشورهایی که از نظر علمی و فناوری و همچنین از نظر اقتصادی پیشرفته بوده و دارای شرایط و امکانات مناسب می‌باشند می‌توانند این علوم و فنون پیشگیری و مبارزه با جرایم را

۷۵. همان، ۲۴۳.

۷۶. به عنوان مثال ماده ۱۳ کنوانسیون مقابله با ایمنی دریانوردی مقرر می‌دارد: «کشورهای عضو جهت پیشگیری از ارتکاب جرایم مندرج در ماده (۳) این کنوانسیون به ویژه از راه‌های زیر همکاری خواهند نمود: الف) اتخاذ کلیه اقدامات عملی جهت پیشگیری از فراهم شدن مقدماتی در سرزمین آنها برای ارتکاب جرایم مذکور در داخل یا خارج از آن سرزمین؛ ب) تبادل اطلاعات، مطابق قوانین ملی و همکاری اداری و سایر اقداماتی که به طور مقتضی برای پیشگیری از ارتکاب جرایم مندرج در ماده (۳) این کنوانسیون اتخاذ شده است.

به کشورهای ضعیف و فاقد امکانات انتقال دهند.<sup>۷۷</sup>

اگرچه تعهدات دولت‌ها به اتخاذ تدابیر، سیاست‌ها و طراحی برنامه‌های دانش‌بنیان و مبتنی بر پژوهش و آموزش، به عنوان یک تعهد معاهده‌ای محسوب می‌گردد. به عنوان مثال ماده ۲۹ کنوانسیون سازمان ملل برای مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی<sup>۷۸</sup> در بند یک مقرر می‌دارد: «تمامی کشورهای عضو، برحسب ضرورت، به منظور تدوین، توسعه یا بهبود برنامه‌های ویژه آموزشی برای مجریان قانون، شامل دادستان‌ها، قضات تحقیق و کارکنان گمرک، و سایر کارکنان دست‌اندرکار پیشگیری، کشف و کنترل جرایم موضوع این کنوانسیون، اقدام خواهند کرد.» اما به نظر می‌رسد که تعهد اتخاذ تصمیم بر اساس خردجمعی و آموزش مجریان پیشگیری از جرایم سال‌هاست که عرفی گردیده و خود به یک هنجار بین‌المللی تبدیل شده است.<sup>۷۹</sup>

#### ۲-۲-۵- تقویت امنیت دریانوردی

به دنبال حمله به ناوشکن یو اس اس کول<sup>۸۰</sup> و نفت‌کش لیمبورگ فرانسه، دولت‌ها بار دیگر مسئله امنیت دریاها را که مدتی کم‌رنگ گردیده بود، در دستور کار خود قرار دادند. دولت‌ها در کنار تمامی تدابیر پیشگیری از اقدامات تروریستی در دریاها، به ارائه راهکارهایی جهت تقویت امنیت دریانوردی بین‌المللی نیز اقدام می‌نمایند. شرکت‌های کشتیرانی به تنهایی توانایی لازم برای مقابله با چنین جرایمی در دریا را ندارند. بنابراین اتخاذ تمهیدات مؤثر بین‌المللی از قبیل اتخاذ شیوه‌های مدیریت مورد تأیید بین‌المللی برای محافظت از کشتی‌ها و بنادر جهت تأمین تردد کشتی‌های تجاری بین‌المللی ضروری است. از جمله این تمهیدات می‌توان به تقویت نیروهای حافظ صلح سازمان ملل متحد برای تضمین امنیت دریاها و اقدامات ایمو برای مدیریت بر تعیین مسیر عبور شناورها جهت پیشگیری از جرایم بین‌المللی در دریاها اشاره نمود.<sup>۸۱</sup>

شورای امنیت سازمان ملل نیز در قطعنامه‌های ۱۸۱۶ و ۱۸۵۱ خود کشورها را ملزم به اتخاذ تدابیری می‌نماید تا کشتی‌های خویش را تحت آموزش و راهنمایی در خصوص

۷۷. سلیمی، پیشین، ۲۶۵.

78 The United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC), 2000.

۷۹. محمد بارانی، *پیشگیری از جرایم جهانی* (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۳)، چاپ اول، ۱۳۷.

80 United States Navy guided-Missile Destroyer (USS Cole).

۸۱. تقی‌زاده، پیشین، ۱۵۳.

تکنیک‌ها و روش‌های تهاجمی، گریزنی و دفاعی قرار دهند. انجام مانورهای مختلف دریایی می‌تواند در تقویت امنیت دریاها سهم بسزایی داشته باشد. مانند مانور نظامی موسوم به ایندرا<sup>۸۲</sup> که یک مانور مشترک نظامی میان هند و روسیه است که از سال ۲۰۰۳ آغاز گردیده که هدف آن ایجاد و تقویت همکاری‌های بین‌المللی جهت مبارزه با عملیات تروریستی است. همچنین مانورهای نظامی مشترک میان ایالات متحده آمریکا و چین با هدف ترویج همکاری در قالب فعالیت‌هایی چون بازدید، تفتیش و ورود به کشتی‌های مظنون و تبادل اطلاعات و سایر عوامل مربوط به عملیات دریایی است که به دنبال پیشگیری و مقابله با چنین جرایمی می‌باشد.<sup>۸۳</sup>

### نتیجه

نگرانی‌های امنیتی عصر حاضر در عرصه دریاها بر لزوم حفظ و حراست دریاها از تهدیدات اعمال تروریستی تأکید دارد. پهنه دریاها باید در جهت اهداف صلح‌آمیز مورد استفاده قرار گیرند. دریاها ممکن است مورد استفاده نیروهای نظامی دریایی نیز قرار گیرند، اما استفاده از آنها برای هدف‌های تهاجمی، نقض هدف مزبور (ماده ۸۸ کنوانسیون حقوق دریاها) و بند ۴ از ماده ۲ منشور ملل متحد می‌باشد. ماده ۳۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها سازمان ملل نیز مقرر می‌دارد که دولت‌های عضو باید از هرگونه تهدید یا استفاده از زور در دریاها که مغایر با منشور ملل متحد است، خودداری کنند. در کنار کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و به جهت کاستی‌های موجود در این مقرر، جامعه بین‌المللی در طی چندین سال اخیر از طریق انعقاد معاهدات منطقه‌ای و جهانی و همچنین با سازوکارهای مختلفی چون قطعنامه‌های شورای امنیت، همکاری‌های سازمان‌های مختلف بین‌المللی همچون اینترپل، ایمو و ... اقدام به اتخاذ تدابیری در جهت افزایش امنیت دریاها و امر دریانوردی نموده است.

تروریسم به طور عام و تروریسم دریایی به طور خاص به عنوان یک جرم دارای اهمیت بین‌المللی شناخته شده است. هرچند کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی درصدد جرم‌انگاری و مبارزه با تروریسم دریایی هستند، اما این مبارزه به دو دلیل مؤثر و کافی نخواهد بود: ۱- از یک سو جرم‌انگاری تروریسم دریایی منوط به عضویت دولت‌ها در کنوانسیون‌های مزبور

82 INDRA.

83 See: "US, China Conduct Anti-Piracy Exercise", AMERICAS NAVY, Last Modified 12/11/2014, <http://www.public.navy.mil/surfor/ddg104/Pages/us-china-conduct-anti-piracy-exercise.aspx#Vfzk vH IhBeg>.

است؛ ۲- از سوی دیگر دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌ها می‌باشند در اکثر موارد قوانین داخلی لازم را برای مبارزه با تروریسم دریایی به تصویب نرسانده‌اند. به طور کلی می‌توان گفت تا زمانی که کنوانسیون‌های بین‌المللی، تروریسم را به عنوان یک جنایت بین‌المللی مورد شناسایی قرار ندهند پیشگیری و مبارزه با آن مؤثر و کافی نخواهد بود.

حوادث ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ را باید به نوعی نقطه اوج اقدامات تروریستی در جهان به شمار آورد. این حادثه سبب تغییر نگرش جامعه بین‌المللی به مسئله تروریسم گردید. دولت‌ها دریافتند مبارزه با تروریسم نیازمند اتخاذ اقدامات بین‌المللی و داخلی در کنار یکدیگر است. مفهوم همکاری بین‌المللی برای مبارزه با تروریسم پررنگ‌تر شد. شورای امنیت، سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر نهادها نقش مؤثری در ارائه راهکارها و همچنین اتخاذ تدابیر و اقدامات متعدد در مبارزه با تروریسم بین‌المللی ایفاء نموده‌اند. قطعنامه و کنوانسیون‌های مختلفی بعد از سال ۲۰۰۱ به تصویب رسیده‌اند که هر یک از جایگاه منحصر به فردی در این راستا برخوردار می‌باشند. حادثه ۱۱ سپتامبر ضرورت اصلاح و بازنگری در کنوانسیون‌های موجود در زمینه اقدامات تروریستی را نیز روشن ساخت که به دنبال این امر پروتکل ۲۰۰۵ در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره به اصلاح مواد کنوانسیون ۱۹۸۸ پرداخت. به طور کلی این حادثه منجر به ایجاد تعهد و تکلیف برای دولت‌ها برای جرم‌انگاری و توسعه مبارزه با اقدامات تروریستی گردید.

مبارزه با تروریسم دریایی نیازمند همکاری و معاضدت دولت‌ها با یکدیگر در قالب کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های موجود در این زمینه است. این مبارزه می‌تواند شامل مقابله با تأمین مالی تروریسم، عدم حمایت مستقیم و غیرمستقیم از تروریسم و افراد و سازمان‌های درگیر در فعالیت‌های تروریستی، کمک و مساعدت به دولت‌هایی که در راه مبارزه با تروریسم فعالیت می‌نمایند و در نهایت جرم‌انگاری و تعقیب مرتکبین این جرم باشد. در این راستا نیز شورای امنیت کلیه اعمال تروریستی را در تمام ابعاد و اشکال آن و صرف‌نظر از انگیزه، محکوم می‌نماید و از دولت‌ها می‌خواهد که با یکدیگر برای ممانعت و سرکوب اعمال تروریستی همکاری نمایند و از کلیه افراد، در چارچوب صلاحیت خود در مقابل اعمال تروریستی حمایت نموده و مرتکبان چنین اعمالی را محاکمه کنند. مقابله با خطر تروریسم دریایی نیازمند تغییر بنیادین در مفهوم امنیت بین‌المللی دریاها و همچنین استراتژی‌های دریایی دولت‌هاست. دولت‌ها به عنوان بازیگران اصلی در عرصه بین‌المللی مکلف به همکاری در جلوگیری از هرگونه اقدام تروریستی در دریاها، با سایر دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی

می‌باشند و مادامی که این همکاری صورت نگیرد سایر اقدامات نیز نتیجه‌بخش نخواهد بود.



## فهرست منابع

### الف. منابع فارسی

- بارانی، محمد. *پیشگیری از جرایم جهانی*. چاپ اول. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۳.
- تقی‌زاده، زکیه. *تحول مبارزه با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل*. چاپ اول. تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۱.
- جوان جعفری، عبدالرضا، مهدی سیدزاده ثانی. *رهنمودهای عملی پیشگیری از جرم*. چاپ اول. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱.
- حکیمی‌ها، سعید. «سیاست جنایی جمهوری اسلامی ایران در قبال مبارزه با تروریسم». *مجله سیاست دفاعی* ۱۹ (۱۳۹۰): ۵۵-۹۹.
- دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد. *مجموعه اسناد استانداردها و هنجارهای سازمان ملل متحد در زمینه پیشگیری از جرم و عدالت کیفری*. چاپ اول. تهران: روزنامه رسمی، ۱۳۸۸.
- دفتر مطالعات بین‌المللی مبارزه با تروریسم دانشگاه آزاد اسلامی، *تعهدات جمهوری اسلامی ایران به کمیته مبارزه با تروریسم شورای امنیت (CTC)*. چاپ اول. تهران: دانشگاه آزاد اسلامی، ۱۳۹۰.
- سلیمی، صادق. *جنایت سازمان یافته فراملی*. چاپ دوم. تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۱.
- سون، لوی بی، گوستافسون کریستین یوراس و جان ای نویز و اریک فرانکس. *حقوق بین‌الملل دریاهای*. چاپ اول. ترجمه محمد حبیبی مجنده. تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۹۰.
- سیمبر، رضا. «شکل‌گیری همکاری بین‌المللی در مواجهه با تروریسم: فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارها». *پژوهش علوم سیاسی* ۲ (۱۳۸۵): ۱۷۱-۱۴۷.
- شریفی طرازکوهی، حسین، علی شبستانی. «مقابله با تروریسم در پرتو سیاست‌های اتخاذی جمهوری اسلامی ایران». *مجله سیاست دفاعی* ۷۶ (۴۶) (۱۳۹۰): ۵۴-۹.
- عبدالهی، محسن. «پیامدهای حوادث ۱۱ سپتامبر بر مبارزه با تروریسم». *ماهنامه حقوقی* ۱ (۱۳۸۱): ۲۷-۱۶.
- عبدالهی، محسن. «مفهوم و تعریف جنایت بین‌المللی در حقوق بین‌الملل». در *مجموعه مقالات کتاب حقوق کیفری بین‌المللی فرایند، نظریه‌ها و چشم‌اندازها*، زیر نظر دکتر نسرتین مهرا، چاپ اول، ۳۸۴-۳۶۷. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۰.
- عبدالهی، محسن. *تروریسم، حقوق بشر و حقوق بشردوستانه*. چاپ اول. تهران: انتشارات مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۸۸.
- فرهیخته، شمس‌الدین. *فرهنگ فرهیخته واژه‌ها و اصطلاحات سیاسی - حقوقی*. چاپ اول. تهران: انتشارات زرین، ۱۳۷۷.
- فیرحی، داود، صمد ظهیری. «تروریسم؛ تعریف، تاریخچه و رهیافت‌های موجود در تحلیل پدیده تروریسم». *فصلنامه سیاست* ۳ (۳۸) (۱۳۸۷): ۱۶۵-۱۴۵.

کارگری، نوروز. *درون مایه‌های تروریسم*. چاپ اول. تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱.

نجفی اسفاد، مرتضی، فرخزاد جهانی. «دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل مروری بر حوادث سومالی»، در مجموعه مقالات *دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل*، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، ۱۲۰-۷۳. تهران: انتشارات انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹.

نامیان، پیمان. *حقوق بین‌الملل کیفری*. چاپ اول. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۱.

## ب. منابع انگلیسی

Beckman, Robert C. *International Responses to Combat Maritime Terrorism. Global Anti-Terrorism Law and Policy*. Cambridge: Cambridge University Press. 2005.

Carafano J., Varkonyi I., and Weitz R., "The Future of Maritime Security: Competitive Issues." In *Making the Sea Safer: A National Agenda for Maritime Security and Counterterrorism*, edited by J. J. Carafano, A. Kochems, 3-19. Heritage Special Report, SR 03, 17 February 2005.

Christophersen, Jan Georg. "Satellite-based Tracking of Ships as Global Crime Control ISPS Code, AIS, SSAS and LRIT." In *Maritime Security in Southeast Asia*, edited by Kwa Chong Guan, John K. Skogan, 146-161. London: Routledge, 2007.

Churchill, Robin, and Vaughan Lowe. *The Law of the Sea*. Manchester: Manchester University Press 1999.

Combined Maritime Forces (CMF). "CTF 150: Maritime Security." Accessed 06/04/2016. <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988.

Guan, Chong. and John K Skogan. *Maritime Security in Southeast Asia*. New York: Routledge, 2007.

IMO. "IMO Legal Committee, 83rd Session, 8-12 October 2001". A Summary of the Work of the Legal Committee is available on the IMO Home Page under Committees. Accessed 20/06/2016, [www.imo.org](http://www.imo.org).

IMO. "Status of IMO Conventions, IMO Website". Accessed 09/10/2016. [www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20of%20Conventions%202010.pdf](http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20of%20Conventions%202010.pdf).

International Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS), adopted November 1, 1974, 1184 UNTS 2 (entered into force May 25, (1980)).

Isikoff, Michael. "10 Years Later, Still No Trial for Accused USS Cole Attack Mastermind." December 10, 2010. MSNBC. Accessed 06/04/2016. [www.msnbc.msn.com/id/39634317/ns/us\\_news-security/.2010](http://www.msnbc.msn.com/id/39634317/ns/us_news-security/.2010)

Klein, Natalie. *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*. New York: Cambridge Publishing, 2005.

Lisbon Summit Declaration 2010.

Lobsinger, Eric J. "Post-9/ Security in a Post-WWII World: The Question of Compatibility of Maritime Security Efforts with Trade Rules and International Law." *Tulane Maritime Law Journal* 32 (2007): 61-130.

Mc Ginley, Gerald. "The Achille Lauro Case: A Case Study in Crisis Law, Policy and Management." In *Legal Responses to International Terrorism: U.S Procedural Aspects*,

- edited by Cherif.M Bassiouni, 323-362. London: Maritime Nijhoff Publisher, 1998.
- Nato. "Countering Terrorism." Accessed 10/05/2016. [www.mc.nato.int/about/pages/natoandterrorismatsea.aspx](http://www.mc.nato.int/about/pages/natoandterrorismatsea.aspx), 2015.
- Parfomak, Paul W. and Frittelli, Cong. John, Research Serv., Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities 5 (2007). Accessed 08/11/2016. <http://www.fas.org/sgp/crs/homsec/RL33787.pdf>.
- Power. Jason. "Maritime Terrorism: A New Challenge for National and International Security." *Barry Law Review* 10 (2008): 112-132.
- Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.
- Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism which Threaten the Security of Passengers and Crews and the Safety of Ships, January 22, 2002.
- Richardson, Tyler, and Yonah Alexander. *Terror on the High Seas*. Santabarbara, California: ABC-CLIO Publishing, 2009.
- Salvador Declaration on Comprehensive Strategies for Global Challenges: Crime Prevention and Criminal Justice Systems and Their Development in a Changing World (December 21, 2010).
- Signapore Statutes Online. "United Nations Act (Cap 339), Singapore Statutes." Accessed 25/03/2014. [http://statutes.agc.gov.sg/non\\_version/cgi-bin/cgi\\_getdata.pl?actno=2002-REVED-339&doctitle=UNITED%20NATIONS%20ACT%0a&date=latest&method=part&sl=1&segid=#1002272036-000004](http://statutes.agc.gov.sg/non_version/cgi-bin/cgi_getdata.pl?actno=2002-REVED-339&doctitle=UNITED%20NATIONS%20ACT%0a&date=latest&method=part&sl=1&segid=#1002272036-000004), 2001.
- The Alliance's Strategic Concept, 1999.
- The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.
- The United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC), 2000.
- UNITED NATIONS. "UN Security Council Resolution 1373." 28 September 2001, S/RES/1373. Accessed 16/09/2016. [http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/UnitedNationsSecurityCouncilResolution1373\(2001\).pdf](http://www.un.org/en/sc/ctc/specialmeetings/2012/docs/UnitedNationsSecurityCouncilResolution1373(2001).pdf).
- USA Today. "US kills Al-Qaeda Suspects in Yemen." Accessed 05/06/2016. [www.usatoday.com/news/world/2002-11-04-yemen-explosion\\_x.htm](http://www.usatoday.com/news/world/2002-11-04-yemen-explosion_x.htm).
- Willemez, Alix. "What is Mine is Mine, What is Your is Negotiable - A Little Guide to Negotiations with Somali Pirates for European Negotiators." Thesis for Degree of Master of Arts in Eu International Relations and Diplomacy Studies, College of Europe, Bruges Campus, 2011.



## International Measures to Prevent and Combat Maritime Terrorism

*Peyman Hakimzade Khoei*

Ph.D. Student of Public International Law, Department of Public & International Law,  
College of Law and Political Science, Science and Research Branch,  
Islamic Azad University, Tehran, Iran,  
Email: P\_hakimzade@yahoo.com

&

*Dr. Mohsen Abdollahi*

Visiting Professor, Department of Public & International Law, College of Law and Political  
Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran,  
Email: Mo\_abdollahi@sbu.ac.ir

Terrorism is a serious threat to international peace and security. Terrorist acts in the seas and the fight against it are among the issues discussed in international law, and in particular the international law of the sea, so that the first steps in this direction dates back to the era of the League of Nations. Considering to the increasing number of terrorist acts since 1963 onward, different conventions were enacted in fighting against terrorism. Freedom of navigation depends on the security of the sea and the peace of the sea. But the terrorist acts in these vast areas have the ability to turn a tanker ship into a deadly weapon or terrorists might hijack or take the ship as hostage in direction of their political and ideological aims as what happened about Achille Lauro ship. Therefore, the international community has focused on maritime security. Numerous international measures were taken to fight against terrorist acts which look for creating a coherent structure to fight and confront with such acts in the seas. This article examines the legal developments occurring after the events of September 11th and seek to prove this proposition that the effective criminal suppression of maritime terrorism requires that this kind of terrorism is recognized as an “international crime” in international law.

**Keywords:** Maritime Terrorism, Fighting, Prevention, Maritime Security, International Measures.

# Journal of CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGY

VOL. V, No. 2

2017-2

- **Double Criminality Rule in International Criminal Law of Iran**  
*Masoumeh Shekofteh Gohari & Dr. Mojtaba Janipour Eskolaki*
- **Cyber-Attacks as the Crime of Aggression and examining the Jurisdiction of International Criminal Court in its Investigations**  
*Dr. Parastou Esmailzadeh Molabashi*
- **Security-based Criminology and its Strategies in Process of Criminal Procedure; with an Emphasis on Criminal Law in Iran, France and The United States**  
*Nabiollah Gholami & Dr. Shahla Moazami*
- **The Influence of Human Rights Law on the International Criminal Regime about Death Penalty**  
*Dr. Alireza Taghipour*
- **Conditions of Sexual Victimization in Non-Criminal Codes (Taking into Civil Law and Law Supporting Parentless and with Bad Parents Children and Youth)**  
*Dr. Sayed Mansour Mirsaeedi & Narges Sadat Atai Hossein Abadi*
- **International Measures to Prevent and Combat Maritime Terrorism**  
*Peyman Hakimzade Khoei & Dr. Mohsen Abdollahi*



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study