

عملیات اجرایی حقوق دریایی و جمع آوری اطلاعات در عصر امنیت دریایی*

نگارنده

دکتر آگلا س گیلنویل**

مترجمین

دکتر حسین صادقی*** - زهرا علی همتی*** - مهدی ناصر****

چکیده مترجمین:

اجرای قوانین مختلف در حوزه حقوق دریایی بین‌المللی در خصوص ایجاد امنیت دریایی، منوط به همکاری ارگان‌های نظامی و اطلاعاتی کشورها در اجرای قوانین و مقررات در زمینه‌های اطلاعاتی و عملیاتی می‌باشد. این امر منوط به شناخت صلاحیت نیروهای نظامی و اطلاعاتی کشورها در محدوده آب‌های سرزمینی و فراسرزمینی یک کشور، نحوه جمع‌آوری اطلاعات، چگونگی اشتراک‌گذاری و

مجله پژوهش‌های حقوقی (فصلنامه علمی - پژوهشی) شماره ۴۱ بهار ۱۳۹۹
صفحه ۴۷۱-۹، تاریخ وصول: ۱۳۹۷/۰۵/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۸/۱۹

* این مقاله ترجمه مقاله Maritime Law Enforcement Operations and Intelligence in an Age of Maritime Security می‌باشد که توسط داکلاس گیلنویل در مجله مطالعات حقوق بین‌الملل دانشگاه جنگ نیروی دریایی آمریکا در سال ۲۰۱۷ به چاپ رسیده است.

** استاد حقوق در دانشگاه حقوق دانشگاه موناش، استرالیا. این مقاله از کارگاه «حقوق اطلاعات دریایی و حقوق دریایی» که در اکتبر ۲۰۱۶ در واشنگتن دی‌سی و با حمایت مرکز مطالعات حقوق بین‌الملل استوکتون، دانشگاه جنگ نیروی دریایی و مرکز سیاست و حقوق اقیانوس‌ها، دانشکده حقوق دانشگاه ویرجینیا، برگزار شد، برگرفته شده است. من از شرکت‌کنندگان این کارگاه به‌خاطر فرصت تبادل ایده‌ها و از همکاران برای ایجاد فرصت شرکت در این کارگاه متشکرم. افکار و عقاید بیان‌شده از سوی نویسنده الزاماً عقاید دولت آمریکا، نیروی دریایی آمریکا و یا کالج جنگ دریایی آمریکا نیست.

*** استادیار حقوق خصوصی و عضو گروه کسب‌وکار دانشکده کارآفرینی، دانشگاه تهران، تهران، ایران،

Email: hosadeghi@ut.ac.ir

مترجم مسئول

**** کارشناس ارشد حقوق حمل‌ونقل تجاری، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران

Email: Zahrahemati6827@gmail.com

***** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران، ایران

Email: mn.ujsasac0077@yahoo.com

پردازش اطلاعات بین نهادهای حقوقی و نظامی جهت هماهنگی در انجام دستورات ارائه شده، بر اساس مفاد مقررات مصوب آن کشور می‌باشد. اجرای چنین عملیاتی منوط به اجرای محدودیت‌های قانونی در نحوه تفسیر و اعتبارسنجی اطلاعات در ایجاد ظن یا اطمینان در وقوع جرایم ملی یا فراملی توسط افراد در محدوده آب‌های سرزمینی یک کشور است. در حوزه‌های فراسرزمینی نیز دستیابی به چنین اهدافی منوط به همکاری کشورهای مشترک‌المنافع می‌باشد. در حال حاضر دو سیستم «ال آر ای تی»^۱ در زمینه جمع‌آوری اطلاعات در آب‌های داخلی و عملیات «وی بی اس اس»^۲ در زمینه جمع‌آوری اطلاعات در آب‌های سرزمینی و فراسرزمینی کشورها وجود دارد. اجرای چنین فرایندهایی تحت قواعد حقوق بین‌الملل با چالش‌هایی همچون مکانیسم‌های تأسیسی همکاری بین‌المللی، وجود مقررات در زمینه به اشتراک‌گذاری اطلاعات نظامی، وجود یا فقدان صلاحیت نیروهای نظامی کشورها در جمع‌آوری اطلاعات خصوصاً کشتی‌های جنگی در آب‌های آزاد، نوع صلاحیت، محدوده صلاحیت و اعتبارسنجی اطلاعات، نحوه جمع‌آوری اطلاعات، رضایت یا عدم رضایت دولت متبوع فرد مظنون و ... می‌باشد که ضرورت تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی را در این خصوص تقویت می‌نماید.

کلیدواژه‌ها:

حقوق دریایی، امنیت دریایی، صلاحیت سرزمینی، عملیات «وی بی اس اس».

مقدمه: نقش نیروی دریایی و گارد ساحلی در امنیت دریایی

به‌عنوان یک مفهوم، امنیت دریایی ممکن است طیف گسترده‌ای از تهدیدات سنتی^۳ (مانند تهدیدات نظامی و سوق‌الجیشی)^۴ تا تهدیدات ایجادشده از سوی بازیگران غیرسنتی^۵ را

1. LIRT

2. Visit, Board, Search and Seizure (Vbss) Operations

۳. شرح: به‌طور سنتی تهدیدات امنیت بین‌المللی از جمله امنیت دریایی تنها از طریق توسل به زور و تهدید نظامی و به‌کارگیری جنگ‌افزارهای شناخته‌شده صورت می‌گرفت. اما اکنون دایره تهدیدات امنیتی، ابعاد عمدتاً غیرنظامی یافته است و از آن جمله می‌توان به تهدیدات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی اشاره کرد.

۴. شرح: تهدیدات نظامی مرکز سنتی نگرانی‌های مربوط به امنیت ملی است، بدین معنا که از ابتدای تاریخ که دولت‌شهرها در سطح جهان پدید آمده و کشورها مبادرت به ایجاد روابط حقوقی و غیرحقوقی با یکدیگر می‌نمودند، اولین تهدیدی که امنیت ملی این کشورها را تحت تأثیر قرار می‌داد تهدیدات نظامی بود. معمولاً در تهدید نظامی، تهدیدات انجام‌شده می‌تواند همه اجزای دولت را تهدید کند؛ پایه مادی دولت تحت فشار قرار می‌گیرد و امکان دارد خسارت زیادی به بار بیاورد؛ چون استفاده از زور می‌تواند تحولات نامطلوبی را به دنبال داشته باشد، معمولاً تهدیدات نظامی در برنامه‌های امنیت ملی از بالاترین اولویت برخوردارند.

درب‌برگیرد.^۶ تهدیدات نسبت به امنیت ملی در حوزه حقوق دریایی ممکن است شامل تروریسم، تکثیر یا گسترش سلاح، جرایم فراملی^۷، دزدی دریایی، تخریب ذخایر (مخازن)، تخریب زیست‌محیطی، مهاجرت دریایی غیرقانونی و ... شود.^۸ چالشی که ایجاد می‌شود این است که نیروهای دریایی نظامی موجود در سرتاسر جهان به‌طور فزاینده جهت به دوش کشیدن بار امنیت دریایی ما و حتی اجرای قواعد لازم‌الاجرای حقوقی که از توانایی‌های جنگی سنتی فراتر می‌رود، به‌کار گرفته می‌شوند.^۹ در واقع همان‌گونه که بیان شد تا جایی که مفهوم امنیت دریایی گسترش می‌یابد، میزان بالقوه هم‌پوشانی میان فعالیت‌های حفاظت از دریا و ساحل موجب افزایش مسائلی دربارهٔ اینکه چه کسی باید برای چه امری مسئول باشد،

۵. شرح: در نگرش سنتی به مفهوم امنیت دریایی، دولت‌ها بازیگران اصلی محسوب می‌شوند؛ درحالی‌که امروزه شرکت‌های چندملیتی، نهادها و سازمان‌های بین‌المللی، سازمان‌های غیردولتی منطقه‌ای و جهانی و افراد از جمله بازیگران جدید در عرصه بین‌المللی محسوب می‌شوند که احتمال می‌رود در تحول مفهوم امنیت دریایی و به مخاطره انداختن آن مؤثر باشند.

6. Christian Bueger, "What is Maritime Security?," 53 *Marine Policy* 159 (2015); Dirk C. Sonnenberg, "Maritime Law Enforcement: A Critical Capability for the Navy?" 1-3 (Mar. 2012) (unpublished M.A. Thesis, Naval Postgraduate School), <http://calhoun.nps.edu/handle/10945/6873>.
امنیت دریایی چیست؟ ۵۳ سیاست دریایی ۱۵۹، ۲۰۱۵، ... اجرای قانون دریایی: صلاحیت انتقادی نیروی دریایی؟ (پایان‌نامه منتشرنشده ارشد گروه کارشناسی ارشد دریایی).

۷. شرح: جرایم فراملی همان‌گونه که از مفهوم لغوی آن برمی‌آید به جرایمی اطلاق می‌شود که اجزای تشکیل‌دهنده آن، اعم از عنصر مادی یا معنوی و یا آثاری که از ارتکاب آنها منتج می‌شود، در خارج مرزهای ملی واقع می‌شوند. «خصیصه فراملی در کاربردی مصطلح به فعالیت‌هایی اطلاق می‌شود که تحت تأثیر افزایش وابستگی متقابل میان دولت‌ها و رشد روزافزون فناوری ارتباطی و حمل‌ونقل بوده و از مرزهای حکومتی فراتر می‌روند.

بند یک ماده سوم کنوانسیون پالرمو علیه جرایم سازمان‌یافته فراملی بیان می‌دارد: جرایم در صورتی ماهیتاً فراملی‌اند که:

الف) در قلمرو بیش از یک دولت ارتکاب یافته باشند؛ ب) در سرزمین یک دولت ارتکاب یافته باشند ولی بخش مهمی از مقدمات، طرح‌ریزی، هدایت و کنترل آن در دولت دیگر صورت پذیرد؛ ج) در سرزمین یک دولت ارتکاب پذیرند ولی توسط یک گروه بزه‌کار که در بیش از یک کشور فعالیت دارد، ارتکاب یابند؛ د) در سرزمین یک دولت واقع ولی دارای آثاری در جوامع دیگر باشند.

8. Sonnenberg, (quoting Commandment of the Marine Corps, Chief of Naval Operations & Commandant of the Coast Guard, Naval Operations Concept 2010: Implement the Maritime Strategy 35 (2010), <https://www.uscg.mil/history/docs/2010NOC.pdf>, p. 1

نقل قول فرماندهی لشکر دریایی، رئیس عملیات اجرایی و فرماندهی گارد ساحلی، خطامشی عملیات دریایی ۲۰۱۰: پیاده‌سازی استراتژی دریایی.

9 Sonnenberg, (quoting Commandment of the Marine Corps, Chief of Naval Operations & Commandant of the Coast Guard, Naval Operations Concept 2010: Implement the Maritime Strategy 35 (2010), <https://www.uscg.mil/history/docs/2010NOC.pdf>.

می‌شود.^{۱۰} از این رو در عصر امنیت دریایی، اطلاعات عملیاتی (در حوزه) اجرای قانون دیگر صرفاً مسئله‌ای برای گارد ساحلی نیست بلکه همچنین به‌طور فزاینده تبدیل به مسئله‌ای برای نیروی دریایی نیز شده است. مزایایی مشهود در حفظ تمایز گارد ساحلی از نیروی دریایی وجود دارد که از این حیث می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود: از دیدگاه علمی «قوانین» به ابزارهای مختلف و مقدرات بیشتری از جنگ‌افزارها نیاز دارند و (در حوزه امنیت دریایی) کشتی‌های خاکستری‌رنگ معمولی نیروی دریایی گاهاً برای انجام وظایف مرتبط با اجرای قوانین نامناسب می‌باشند.^{۱۱} این امر بیشتر در استانداردهای در نظر گرفته‌شده در استفاده از نیروها در عملیات مختلف مشهود است. به‌طور کلی ارتش (هر کشور) مستحق استفاده از قوای مرگبار (خود) جهت غلبه بر دشمن می‌باشد؛ ولیکن نیروهای پلیس با دشمنان رودررو نبوده و معمولاً لازم است تا حدودی شدت عمل معقول و منطقی را در تسلیم نمودن مژنونینی که معمولاً شهروندان هستند، رعایت کنند.^{۱۲} از نظر ساختار فکری نیز مابین

10. Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* 302 (2004). related: scientiamilitaria.journals.ac.za/pub/article/download/84/113.

11. Sam Bateman, "Regional Navies and Coast Guards: Striking a Balance between "Lawships" and Warships," In *Naval Modernization in Southeast Asia: Nature Causes and Consequences* 245, 246-47 (Geoffrey Till & Jane Chaneds., 2014); *Securing Australia's Maritime Approaches*, 3 Security Challenges 109, 117 (2007). <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320701831922?src=recsys>.

شرح: نیروهای دریایی و گاردهای ساحلی منطقه‌ای: تعادل بین جنگ‌افزارها و قوانین در مدرنیزاسیون نیروهای دریایی جنوب شرقی آسیا: ماهیت، علل و نتایج.
همچنین نک:

Andrew Murdoch & Douglas Guilfoyle, "Capture and Disruption Operations: The Use of Force in Counter-Piracy off Somalia," In *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2016): 147, 167-168.

عملیات توقیف و ممانعت، استفاده از زور در مقابل دزدی دریایی در سومالی، در دزدی دریایی مدرن، چالش‌های حقوقی و واکنش‌ها.

12. Nathan Alexander Sales, "Mending Walls: Information Sharing after the Usa PATRIOT Act," 88 *Texas Law Review* 1795, 1821; Natalie Klein, "Legal Implications of Australia's Maritime Identification System," 55 *International and Comparative Law Quarterly* 337 (2006),

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:J3hYAHqubEJ:https://researchers.mq.edu.au/en/publications/legalimplicationsofaustraliasmaritimeidentificationsystem+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

ترجمه بخش مهم: پر کردن شکاف‌ها: اشتراک‌گذاری اطلاعات بعد از قانون PATRIOT آمریکا.
همچنین نک:

Håkan Friman & Jens Lindborg, "Initiating Criminal Proceedings with Military Force: Some Legal Aspects of Policing Somali Pirates by Navies," In *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*,

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:LoMdwXgGiEYJ:https://www.elgar.com/shop/modern-piracy+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

عملیات نظامی و اجرای قانون تفاوتی وجود دارد. اولی (عملیات نظامی)، متوقف کردن و اختلال ایجاد کردن در تهدید را به راه‌حل‌های بلندمدت و استخراج اطلاعات (جاسوسی) را به جمع‌آوری شواهد و ایجاد پرونده ترجیح می‌دهد.^{۱۳} با این حال هر دولت ساحلی از نعمت تفکیک نیروهای دریایی برخوردار نیست.^{۱۴} حتی در ایالات متحده آمریکا که تقسیمی سیاسی، مابین دفاع دریایی و مسائل امنیتی وجود دارد، (وزارت دفاع و گارد ساحلی به‌عنوان آژانس‌های اجرایی مربوطه) حوزه‌هایی از هم‌پوشانی وجود دارد که در آنها برخی از تهدیدات دریایی هم می‌تواند به‌عنوان دفاع میهنی و هم به‌عنوان مسائل امنیت ملی رده‌بندی شود. این هم‌پوشانی ممکن است چالش‌های سیاسی ایجاد کند.^{۱۵}

با آنکه احتمالاً ایالات متحده آمریکا در زمینه موانع قانونی و سنتی که استفاده از دارایی‌های دریایی را در عملیات اجرای قانون محدود می‌کند، منحصر به فرد است^{۱۶}، با این وجود، محدودیت‌هایی کاربردی وجود دارد که (حتی) ممکن است کارایی برای مثال نیروهای دریایی اروپا را در اجرای وظایف پاسبانی‌شان محدود کند.^{۱۷} درحقیقت موفق‌ترین عملیات اجرای قانون دریایی، صرف‌نظر از ارگانی که آنها را انجام می‌دهد، به ترکیب اطلاعات عملیاتی و همکاری بین ارگانی (یا بین‌المللی) که مبتنی بر چندین درجه از اشتراک‌گذاری اطلاعات است، نیاز دارند.^{۱۸} نیاز به اطلاعات نیز نتیجه‌ای از محدودیت منابع است. اجرای مؤثر قانون دریایی مستلزم تصمیماتی می‌باشد که باید در زمینه استقرار دارایی‌های محدود گرفته شود. حتی زمانی که گشت‌های دریایی، به‌طور تصادفی برای تعقیب جرایمی همچون

ترجمه بخش مهم: آغاز رسیدگی کیفری با نیروهای نظامی: برخی جنبه‌های حقوقی پاسبانی دزدان دریایی
سومالی به‌وسیله نیروهای دریایی در دزدی دریایی مدرن، چالش‌های حقوقی و واکنش‌ها، پاورقی پیشین، ۱۷۲.

13. Sonnenberg, Quoting Commandant of the Marine Corps, Chief of Naval Operations & Commandant of the Coast Guard, *Naval Operations Concept 2010: Implementing the Maritime Strategy* 35 (2010), <https://www.uscg.mil/history/docs/2010NOC.pdf>, p. 7.

14. Nong Hong, "China's Newly Formed Coast Guard and Its Implication for Regional Maritime Disputes," 28 *Ocean Year Book* 611, 618 (2014). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9fxK5Z15Q5oJ:https://amti.csis.org/china-smaritimelawenforcementreformanditsimplicationontheregionalmaritimedisputes/+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

ترجمه بخش مهم: گارد ساحلی تازه تأسیس و شرکت آن در اختلافات دریایی منطقه‌ای

15. Sonnenberg, op.cit. 4.

16. Ibidem

17. Friman & Lindborg, supra note 6; Douglas Guilfoyle, "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights," 59 *International and Comparative Law Quarterly* 141 (2010). www.academia.edu/219914/CounterPiracy_Law_Enforcement_and_Human_Rights.

ترجمه بخش مهم: اجرای قانون ضد دزدی دریایی و حقوق بشر

18. Sonnenberg, op.cit. 52.

قاچاق انسان یا مواد مخدر انجام می‌شود، مکان‌هایی که در آنها چنین گشت‌هایی انجام می‌شود نیز بر اساس اطلاعات (نظامی) است. حتی نیروهای دریایی و گشت‌های ساحلی‌ای که بیشترین منابع را در اختیار دارند، نمی‌توانند کمربندی فولادی را در اطراف خط ساحلی ملی خود برقرار نمایند. امروزه حکایتی معروف از وزیر امور خارجه ایالات متحده آمریکا وجود دارد. ایشان درحالی‌که از ورود ۲۲۰ مهاجر غیرقانونی دریایی به ایالت میامی مبهوت بود، مصرّ بود که بداند چگونه این مهاجران از مرزهای آبی ایالات متحده عبور کرده‌اند؟ در این خصوص فرمانده گارد ساحلی ایالات متحده دلیل عبور این مهاجران به داخل مرزهای داخلی آمریکا را اهمال گارد ساحلی این کشور در برقراری امنیت اطلاعاتی در محدوده آب‌های سرزمینی ایالات متحده بیان نمود.^{۱۹} اطلاعات اعم از اینکه مأموریت در خصوص دفاع از امنیت ملی یا اجرای قانون باشد، همواره نقشی حیاتی در توقف تهدیدات حوزه دریایی ایفا می‌کنند.

۱- عملیات اجرای قانون و اطلاعات عملیاتی

۱-۱- آگاهی در حوزه دریایی به‌عنوان شکلی از جمع‌آوری اطلاعات

برای اولین قدم در شناخت نقش اطلاعات در عملیات اجرای قانون امنیت دریایی، کافی است بررسی کنیم چه معنایی از واژه «اطلاعات» مدنظر است. در اینجا مشاهدات کلی همچنان مفید است: هیچ محدودیتی نسبت به نوع و منابع اطلاعاتی که ممکن است مفید باشند، وجود ندارد. پردازش اطلاعات به عملی اشاره دارد که داده‌های خام جمع‌آوری شده را اصلاح کرده است. این به‌طور کلی شامل ارزیابی ارتباط اطلاعات، همچنین ویرایش و فهرست‌بندی (آنان) در فرم‌هایی است که برای تصمیم‌گیرندگان مفید می‌باشد. پیچیدگی این وظایف تا حد زیادی بسته به کمیت و کیفیت داده‌های درخواست شده و جمع‌آوری شده، تغییر می‌کند.^{۲۰} یکی از

19. Joseph L. Nimmich & Dana A. Goward, Maritime Domain Awareness: The Key to Maritime Security, in *Global Legal Challenges: Command of the Commons, Strategic Communications and Natural Disasters* 57, www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a605285.pdf.

ترجمه بخش مهم: آگاهی درخصوص حوزه دریایی: کلید امنیت دریایی در چالش‌های حقوقی جهانی: دستورالعمل، ارتباطات استراتژیک و فجایع طبیعی.

20. Jonathan E. Colby, "The Developing International Law on Gathering and Sharing Security Intelligence," 1 *Yale Studies In World Public Order* 49, 53 (quoted in Natalie Klein, Maritime Security and the Law of the Sea 211(2012)).

ترجمه بخش مهم: توسعه حقوق بین‌الملل در زمینه جمع‌آوری و اشتراک‌گذاری اطلاعات امنیتی ... (نقل قول شده در امنیت دریایی و حقوق دریا ۲۰۱۲).

موضوعاتی که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است، تقسیم اطلاعات مابین نهادهای اجرای قانون و نهادهای اطلاعاتی است. با این حال، گرچه چنین اطلاعاتی ممکن است (و گاهی اوقات حتماً) نقشی در پرونده‌های واقعی‌ای که در آنها اقداماتی در زمینه اجرای قانون دریایی انجام می‌شود، بازی کند؛ مسلماً آنها تنها یا حتی لزوماً بهترین منبع اطلاعات عملیاتی در اجرای قانون دریایی نیستند. مفهوم قابل‌تأملی که باقی می‌ماند، آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی^{۲۱} است. تعریف سازمان بین‌المللی دریایی^{۲۲} از «ام دی ای» عبارت است از درک مؤثر هر فعالیت مرتبط با محیط دریایی که می‌تواند بر ... امنیت، ایمنی، اقتصاد و یا محیط‌زیست تأثیر بگذارد.^{۲۳}

به نظر می‌رسد این تعریف شدیداً از بیان دستورالعمل سیاست امنیت دریایی ایالات متحده ۲۰۰۴ اقتباس شده است.^{۲۴} هرچند آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی ابتدائاً یک مفهوم آمریکایی است؛ استرالیا، اتحادیه اروپا، کانادا و فیلیپین (در میان دیگران) همه دارای خط‌مشی‌هایی در مورد آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی هستند.^{۲۵} آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی، اساساً در این مورد است که چه کسی چه کاری را در کجا

21. Maritime Domain Awareness (MDA)

ترجمه بخش مهم: هدف اصلی آگاهی قلمرو دریایی، جمع‌آوری حداکثری اطلاعات در مورد هر کشتی یا وسیله در آب‌های یک کشور است. با این اطلاعات جمع‌آوری‌شده می‌توان درباره کلیه مناطق دریایی یک کشور که ممکن است تحت آسیب‌های بالقوه ایمنی، اقتصادی، محیط‌زیستی و ... قرار بگیرند، تصمیم‌گیری نمود. این فرایند تحت عنوان «اطلاعات عملیاتی» نیز شناخته می‌شود.

22. The International Maritime Organization (IMO)

ترجمه بخش مهم: سازمان بین‌المللی دریایی یکی از مؤسسات تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد است و مقر آن در لندن (انگلستان) می‌باشد. هدف سازمان بین‌المللی دریانوردی، تسهیل همکاری و مبادله اطلاعات میان کشورهای عضو در زمینه موضوعات فنی مربوط به کشتی‌رانی و به‌وجود آوردن عالی‌ترین معیارهای ایمنی دریایی است. سازمان مذکور نقطه عطفی در جامعه بین‌المللی به‌شمار می‌آید چراکه این نخستین بار است که یک رکن بین‌المللی صرفاً اختصاص به مسائل دریایی دارد.

23. International Maritime Organization, MSC.1/Circ. 1415, Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual 11 (May 25, 2012), <http://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin1242anx1.pdf>.

24. President George W. Bush, National Security Presidential Directive NSPD-41/Home-land Security Presidential Directive HSPD-13, at 5 (Dec. 21, 2004), <https://fas.org/irp/off-docs/nspd/nspd41.pdf>.

۲۵. نک:

Transport Canada, Maritime Domain Awareness, CANADA.CA, <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/initiatives-235.htm> (last visited July 19, 2017); Commission Communication, towards the Integration of Maritime Surveillance: A Common Information Sharing Environment for the EU Maritime Domain, COM (2009) 538 final (Oct. 15, 2009), <http://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0538&from=EN>; Angelrabasa & Peterchalk, Non-Traditional Threats and Maritime Domain Awareness in the Tri-Border Area of Southeast Asia: the Coast Watch System of the Phil-Ippines21 (2012).

انجام می‌دهد؟ یک مثال ساده تلاش‌های مجمع‌الجزایر سیشل برای حفاظت از منطقه انحصاری اقتصادی خود^{۲۶} (که در مقایسه با خاک و قلمرواش بسیار بزرگ است)^{۲۷} در مقابل دزدان دریایی است. گارد ساحلی سیشلی قادر بود تا با تجهیز تمام کشتی‌های ماهیگیری سیشلی با سیستم‌های شناسایی اتوماتیک و بهبود پوشش رادار در سرتاسر منطقه انحصاری اقتصادی خود، کشتی‌های ماهیگیری غیر سیشلی را شناسایی کند و سپس یکی از قایق‌های پارویی خود را که تعداد محدودی هم داشتند، بفرستد تا بررسی کند که آن کشتی یک تهدید هست یا خیر.^{۲۸} با این حال آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی همیشه به این سادگی نیست.^{۲۹}

۲-۱- اشتراک‌گذاری اطلاعات: مشکلات حقوق داخلی و هماهنگی کارگزاری

در سیاق ایالات متحده، موانع مختلف موجب شده است که اشتراک‌گذاری اطلاعات جمع‌آوری شده توسط ارتش یا نهادهای اطلاعاتی با نهادهای اجرای قانون، به‌ویژه چالش‌برانگیز باشد. با این حال در برخی از حوزه‌های قضایی، مشکلاتی اساسی در ارتباط با استفاده از ماحصل نهاد اطلاعاتی در اجرای قانون تا اندازه‌ای متداول است. همان‌گونه که ویوایی^{۳۰} اشاره می‌کند:

اینکه بتوان چنین اطلاعاتی را به‌عنوان یک راهنما برای آغاز تحقیقات جنایی مورد استفاده قرار داد، به‌شدت مورد مناقشه است. به‌رحال مسئله بفرنج‌تر این است که آیا این اطلاعات می‌تواند به‌تنهایی موجب سوءظن منطقی یا ایجاد یک مبنا و پایه کافی برای استفاده از اقدامات اجباری تحت حقوق کیفری شود یا می‌تواند به‌عنوان یک مدرک قانونی در رسیدگی‌های کیفری استفاده شود؟^{۳۱} همچنین این ریسک وجود دارد که اگر به‌طور معمول به

26. Exclusive Economic Zone

۲۷. شرح: منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از دریا در آن سوی آب‌های سرزمینی و منطقه مجاور آن است که حداکثر تا دویست مایل دریایی از ساحل ادامه پیدا می‌کند و دولت ساحلی از برخی حقوق حاکمیتی در آن برخوردار است.

۲۸. نویسنده این سیستم را در بازدید از دفتر مرکزی گارد ساحلی سیشل در سال ۲۰۱۱ مشاهده کرد.

۲۹. قسمت سوم (آگاهی قلمرو دریایی و حقوق بین‌الملل) مقاله را مشاهده کنید.

30. Vervaele, Foreign Intelligence Surveillance Act of 1978 §§106,305 (codifiedasamendedat50U.S.C.§§1806,1825(2012)).digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1708&context=ils.

31. John A. E. Vervaele, "Terrorism and Information Sharing between the Intelligence and Law Enforcement Communities in the US and the Netherlands: Emergency Criminal Law?," 1 *Utrecht Law Review* 1,2 (2005). related: <https://www.utrechtlawreview.org/articles/10.18352/ulr.1/gallery/1/download/>.

نهادهای اجرای قانون اجازه داده شود تا از اطلاعاتی که از نظارت بر سازمان‌های اطلاعاتی به‌دست آمده، استفاده کنند (که معمولاً تحت استانداردهای قابل قبول تری از استانداردهای موردنیاز برای اجرای قانون هدایت می‌شوند) ممکن است وضعیتی پیش آید که محدودیت‌های معمول در نظارت بر اجرای قانون، از طریق فعالیت‌های نظارتی‌ای که در عمل به نهادهای اطلاعاتی سپرده می‌شود (برون‌سپاری)، دور زده شود.^{۳۲} بررسی این پرسش (درباره ایالات متحده، بر نقش اطلاعات به‌دست‌آمده تحت قانون نظارت بر اطلاعات خارجی^{۳۳} تمرکز دارد. قانون نظارت بر اطلاعات خارجی، اشتراک‌گذاری مستقیم اطلاعات به‌دست‌آمده تحت این قانون را با آژانس‌های اجرای قانون منع کرده است؛ و علاوه بر شروط قانونی خاص) اجازه دادستان کل را نیز لازم می‌داند تا چنین اشتراک‌گذاری در پرونده‌ای خاص انجام شود.^{۳۴} لایحه میهن‌دوستی آمریکا^{۳۵} مصوب ۲۰۰۱ به‌طور قابل توجهی قوانین مرتبط با اشتراک‌گذاری اطلاعات بین نهادهای دفاعی، نهادهای اجرای قانون و نهادهای اطلاعاتی را اصلاح کرد تا تلاش‌ها برای مبارزه با جرایم تروریستی را تسهیل کند. اصلحیه عمده، تغییری در قانون نظارت بر اطلاعات خارجی بود که به‌وسیله بخش ۲۱۸ این قانون مطرح شد که اگر هدف عمده‌ی نظارت، جمع‌آوری اطلاعات مرتبط با اطلاعات خارجی بود، (برخلاف استاندارد قبلی که «هدف اولیه» بود^{۳۶}) ظرفیت‌های تحقیقاتی قانون نظارت بر

ترجمه بخش مهم: تروریسم و اشتراک‌گذاری اطلاعات بین انجمن‌های اجرای قانون و اطلاعات در آمریکا و هلند: حقوق کیفری اورژانسی.

32. Sales, op.cit, p. 1810-1811.

33. Foreign Intelligence Surveillance Act (FISA)

شرح: قانون نظارت بر اطلاعات خارجی مصوب ۱۹۷۸ یک قانون فدرالی ایالات متحده آمریکا است که روش‌های فیزیکی و الکترونیکی جمع‌آوری اطلاعات و نظارت بر اطلاعات خارجی را در مورد قدرت‌های خارجی و نمایندگان قدرت‌های خارجی که مضمون به تروریسم یا جاسوسی هستند، مقرر می‌کند.

34. Vervaele, Foreign Intelligence Surveillance Act of 1978, op.cit, 6-7.

Foreign Intelligence Surveillance Act of 1978 §§ 106, 305 (codified as amended at 50 U.S.C. §§ 1806, 1825 (2012)).

35. USA PATRIOT Act. 2001

شرح: لایحه میهن‌دوستی آمریکا (به انگلیسی: USA PATRIOT Act) بلافاصله بعد از حملات ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در کنگره آمریکا مطرح شد و با رأی بسیار بالا به تصویب نمایندگان سنا و کنگره آمریکا رسید و بعد از امضای رئیس‌جمهور به قانون لازم‌الاجرا تبدیل شد. این قانون با الحاق مفاد متعددی به قوانین مربوط به مهاجرت و امنیت، در واقع مقررات مربوط به اقامت، تابعیت و مهاجرت شهروندان غیرآمریکایی مقیم آمریکا را سخت می‌کند و به دستگاه مجریه اجازه می‌دهد که آزادانه‌تر از گذشته و به بهانه ضرورت امنیتی به اقدام پیشگیرانه در داخل آمریکا دست بزند.

۳۶. قبل از اصلاح این قانون واژه Primary Purpose (هدف ابتدایی و اولیه) به جای Significant Purpose (هدف عمده و قابل توجه) استفاده شده بود.

اطلاعات خارجی می‌توانست استفاده شود.^{۳۷} این تغییر درجهت اجرای آسان‌تر مفاد مقررات مصوب در قانون مذکور در نظر گرفته شده بود. به‌عنوان مثال هدف به‌کارگیری استراق سمع توسط نهادهای اطلاعاتی در جمع‌آوری اطلاعات دریایی نه‌تنها تبدیل یک جاسوس مظنون به یک مأمور دوجانبه (یک تکنیک ضدجاسوسی کلاسیک) بود، انجام شود، بلکه این روش خود به‌منزله تعقیب جاسوس مظنون و اطلاع از مأموریت و اهداف موردنظر وی در جاسوسی در محدوده صلاحیت سرزمینی آن کشور محسوب می‌شد. (نمونه بارز اقدامی درجهت اجرای مفاد و دستیابی به اهداف مدنظر قانون).^{۳۸}

درحالی‌که تغییرات قانون نظارت بر اطلاعات خارجی برخی از محدودیت‌های قانونی اشتراک‌گذاری بین سازمانی اطلاعات را حذف کرده، اما لزوماً تمام موانع ممکن را حذف نکرده است. موانع اصلی باقی‌مانده عبارت‌اند از: قانون امنیت ملی مصوب ۱۹۴۷^{۳۹} که همچنان ممنوعیت گسترده و مبهمی در زمینه استفاده سازمان مرکزی اطلاعات (سیا) از پلیس، احضار اشخاص یا اختیارات اجرای قانون یا کارکردهای امنیتی داخلی وضع می‌کند؛^{۴۰} به‌خصوص قانون کمی‌تاتوس پوس^{۴۱} مصوب ۱۸۷۸^{۴۲} که این فعل که «هرکس از هر قسمتی از ارتش یا نیروی هوایی به‌عنوان یک نیروی پلیس موقت^{۴۳} و یا برای اجرای قوانین ایالات‌متحده آمریکا استفاده کند» را جرم‌انگاری می‌کند؛ (بجز مواردی که توسط قانون اساسی یا قانون موضوعه مجاز است).^{۴۴} به‌عنوان یک امر سیاسی، ممنوعیت کلی اجرای قانون توسط نیروهای نظامی به نیروهای دریایی آمریکا نیز سرایت کرده است؛ علی‌رغم یک

37. USA PATRIOT Act of 2001, Pub. L. No. 107-56, § 218, 115 Stat. 272 (1971) (codified at 50 U.S.C. §§ 1804(a)(6)(B), 1823(a)(6)(B)(2012)).

38. Sales, op.cit. 1812.

۳۹. شرح: قانون امنیت ملی آمریکا مصوب ۱۹۴۷ بازسازی عمده سازمان‌های نظامی و اطلاعاتی دولت ایالات‌متحده آمریکا بعد از جنگ جهانی دوم بود. این قانون وزارت جنگ و وزارت نیروی دریایی را تحت عنوان سازمان نظامی ملی، زیر نظر وزارت دفاع، ادغام نمود. همچنین نیروی تکاوران دریایی را به‌عنوان یک سرویس مستقل تحت نیروی دریایی قرار داد.

40. National Security Act of 1947, Pub. L. No. 80-523, § 102 (codified as amended at 50 U.S.C. § 3036(d)(1)(2012)).

41. Posse Comitatus Act

۴۲. شرح: قانون فدرالی که استفاده از ارتش را در اجرای قانون‌های غیرنظامی منع می‌کند. درواقع هدف این قانون محدود کردن قدرت دولت فدرال در استفاده از پرسنل نظامی برای اجرای سیاست‌های داخلی ایالات‌متحده آمریکاست.

43. Posse Comitatus

44. Posse Comitatus Act of 1878, 18 U.S.C. § 1385 (2012).

ارجاع متنی واضح که این اقدامات را در قانون اجازه می‌دهد.^{۴۵} همان‌گونه که سلز^{۴۶} بیان می‌کند: هنوز مشخص نیست که به چه میزان نیروهای مسلح^{۴۷} اجازه می‌دهند تا مقامات و مأموران اجرای قانون و افسران ارتش اطلاعاتشان را با یکدیگر به اشتراک بگذارند. در واقع افسران ارتش تا حدودی به‌خاطر قانون به‌شدت بی‌میل هستند که اطلاعات را با همکارانشان در نهادهای اجرای قانون به اشتراک بگذارند^{۴۸}؛ درحالی‌که اینها به‌طور مشخص مشکلات خاص ایالات‌متحده آمریکا هستند و گوشه‌ای از مشکلاتی که ممکن است در سایر حوزه‌های قضایی نیز وجود داشته باشند را نیز مشخص می‌کنند. همان‌گونه که در جایی که چندین سازمان دولتی به‌طور سنتی وظایف و اختیارات قانونی متمایز دارند اما حال انتظار می‌رود جهت ایجاد امنیت دریایی بیشتر با یکدیگر به همکاری بپردازند. برای مثال در استرالیا یکبار تخمین زده شد که علاوه بر مسئولیت تأمین و حفظ امنیت مسیرهای دریایی استرالیا که به‌طور گسترده‌ای مابین نهادهایی از دولت مشترک‌المنافع فدرال و همچنین ایالت‌ها پخش شده بود، حدوداً دوازده سازمان مشترک‌المنافع، درگیری‌ها و مشکلاتی در مورد مسائل امنیت دریایی داشته‌اند.^{۴۹}

درحالی‌که تصور می‌شد ایجاد نیروی مرزی استرالیا^{۵۰} در سال ۲۰۱۵ وضعیت را ساده‌تر کند، (مرزهای استرالیا کاملاً دریایی هستند) نیروی مرزی استرالیا بیان کرد که آن به‌طور مکرر با نهادهای همکار درگیر است.^{۵۱} ازجمله دایره دادستانی کل، بخش قطب جنوب استرالیا، اداره ارتباطات و رسانه استرالیا، کمیته جرایم استرالیا، پلیس فدرال استرالیا، اداره مدیریت شیلات استرالیا، اداره امنیت دریایی استرالیا، سازمان امنیت اطلاعات استرالیا، مرکز تجزیه و تحلیلی و گزارش‌های معاملات استرالیا، وزارت کشاورزی، وزارت دفاع، وزارت امور خارجه و بازرگانی، وزارت صنایع و علوم، اداره زیرساخت و توسعه منطقه‌ای، اداره زیرساخت و حمل‌ونقل، دفتر امنیت حمل‌ونقل، وزارتخانه نخست‌وزیر و کابینه، اداره محیط‌زیست و اداره

45. Deputy Secretary of Defense, DoD Dir. 5525.5, DoD Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials E4.3 (1986).

46. Sales

47. Posse Comitatus

48. Sales, op.cit, 1824.

49. Sam Bateman, "Securing Australia's Maritime Approaches," 3 *Security Challenges* 109, 117 (2007). <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320701831922?src=recsys>.

50. Australian Border Force (ABF)

51. Australian Government, Department of Immigration and Border Protection, Australian Border Force, Protecting Our Borders, <https://www.bor-der.gov.au/australian-border-force-abf/protecting> (last visited July 19, 2017).

پارک دریایی^{۵۲}. استفاده از عبارت «ازجمله» برای نشان دادن یک فهرست ناقص (تمثیلی) از هجده سازمان همکار نشان می‌دهد که (این امر) با چه پیچیدگی‌هایی همراه است. این نوع و سطح پیچیدگی منجر به اتخاذ «طرح پاسخ به تهدیدات عملیاتی دریایی»^{۵۳} در سال ۲۰۰۵ برای متناسب‌تر کردن واکنش‌های میان‌سازمانی به عملیات‌های ویژه امنیت دریایی، شد.^{۵۴} از آن زمان طرح پاسخ به تهدیدات عملیاتی دریایی، به‌طور موفقیت‌آمیزی برای صدها تهدید دریایی معمول و تعدادی از تهدیدات کم‌خطر یا پرخطر مورد استفاده قرار گرفته است. این موارد شامل ممنوعیت مواد مخدر و ممنوعیت مهاجران، تخلفات ماهیگیری، تهدید بمب‌گذاری، تشخیص زنگ هشدار تهدید هسته‌ای یا رادیواکتیو و دزدی دریایی است.^{۵۵} حداقل ده کشور دستورالعمل‌های کاملاً دولتی را برای اصلاح واکنش میان‌سازمانی به تهدیدات دریایی اتخاذ کرده‌اند تا به چنین چالش‌هایی در زمینه اشتراک‌گذاری اطلاعات و اقدامات هماهنگ بپردازند.^{۵۶}

۲- آگاهی (درخصوص محدوده) قلمرو دریایی و حقوق بین‌الملل

درحالی‌که آگاهی درخصوص محدوده قلمرو دریایی یک مفهوم به‌اندازه کافی ساده است، ارائه آن به شیوه‌ای مطابق با حقوق بین‌الملل خالی از مشکلات نیست. اول اینکه ممکن است پرسش‌هایی درمورد کاربردهای اطلاعات وجود داشته باشد. اطلاعاتی که در حین عملیات اجرای قانون دریایی که ممکن است رخ دهد، به‌دست می‌آید؛ دوم اینکه دولت‌ها ممکن است مایل به دریافت اطلاعاتی در زمینه کشتی‌هایی که از سواحل ایشان عبور

52. Great Barrier Reef

53. The Maritime Operational Threat Response (MOTR) Plan

ترجمه بخش مهم: طرح پاسخ به تهدیدات عملیاتی دریایی برای ایجاد هماهنگی در واکنش‌های دولت آمریکا به تهدیدات علیه ایالات متحده و دارای‌های آن در حوزک دریایی، تصویب شد.

54. Brian Wilson, "Five Maritime Security Developments That Will Resonate for a Generation," *Harvard National Security Journal* (Mar. 11, 2015), <http://harvardnsj.org/wp-content/uploads/2015/04/Wilson-NSJ-Article-PDF.pdf>.

ترجمه بخش مهم: همکاری در امنیت دریایی: اهمیت هماهنگی میان‌سازمانی در سطح ملی، در دزدی دریایی مدرن، چالش‌های قانونی و واکنش‌ها.

55. Gary L. Tomasulo Jr., "Evolution of Interagency Cooperation in the United States Government: The Maritime Operational Threat Response Plan 3 (June 2010)" (unpublished M.B.A. Thesis, Alfred P. Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology), <https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/59157/659552377-MIT.pdf?sequence=2>.

ترجمه بخش مهم: تکامل هماهنگی میان‌سازمانی در دولت ایالات متحده: واکنش به تهدید عملیاتی دریایی.

56. Wilson, "Five Maritime Security Developments That Will Resonate for a Generation," op.cit.

ترجمه بخش مهم: تحولات امنیت دریایی که برای یک نسل طنین‌انداز می‌شود.

می‌کنند، باشد. درحالی‌که آنها (دولت‌ها) هیچ قدرت آشکاری تحت کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها^{۵۷} برای درخواست آن اطلاعات ندارند؛ به‌علاوه فقدان مکانیسم‌های تأسیسی همکاری بین‌المللی مسلم شده است.^{۵۸} به‌عنوان یک مثال از مورد اخیر، دولت استرالیا در سال ۲۰۰۴ قصدش را برای ساخت یک منطقه اطلاعات دریایی^{۵۹} با وسعت ۱۰۰۰ مایل دریایی اعلام کرد که وی مطرح کرد که در آن منطقه هر کشتی درحال گذر ملزم است تا اطلاعات و جزئیات در مورد بار، مقصد، خدمه و بنادر در طول مسیر و احتمالاً زمان رسیدن به بندر مقصد را اعلام کند.^{۶۰} به‌علاوه نخست‌وزیر استرالیا بیان نمود که نیروی دفاعی قادر خواهد بود تا سد راه کشتی‌ها شود و به کنار کشتی‌ها بیاید و هر آنچه که لازم است تا اطلاعات موردنیاز را به‌دست آورد، انجام دهد.^{۶۱} اگرچه استرالیا به‌طور مشخص قادر است تا چنین مقررهای را در وضعیتی که کشتی‌ها قصد ورود به بنادر استرالیا را دارند، اعمال کند،^{۶۲} ولی آن هیچ اختیار مشهودی ندارد که چنین اطلاعاتی را از کشتی‌هایی که در عرض ۱۰۰۰ مایل دریایی حرکت می‌کنند، درخواست کند و صرفاً قادر است تا با استفاده از پرسنل نظامی و دفاعی مانع آنها شود تا کسب اطلاعات کند؛ به‌علاوه دولت استرالیا اعلام کرد که قصد شناسایی تمام کشتی‌ها به غیر از قایق‌های تفریحی را بعد از ورود آنها به منطقه

57. The UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

شرح: کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها یک معاهده بین‌المللی است که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در شهر مونتگویی کشور جامائیکا به امضاء رسید. این قرارداد بین‌المللی منبع اصلی حقوق دریاهاست و به «قانون اساسی دریاها» معروف است و قواعد آن به‌طور گسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در مورد حقوق دریاها را بیان می‌کنند.

۵۸. قسمت ذیل به‌طور قابل ملاحظه‌ای بر تحقیقاتی که قبلاً منتشر شده است، تکیه می‌کند. نک:

Douglas Guilfoyle, "Maritime Security," In *Law of the Sea: Unclos as a Living Treaty* (Jill Barrett & Richard Barnes eds., 2016), 329.

Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* 91, 19495, 212 (2007).
assets.cambridge.org/9780521760195/frontmatter/9780521760195_frontmatter.pdf.

Jill Barrett & Richard Barnes eds., 2016, *The Following Section Draws Substantially on Research Previously Published. See Guilfoyle, "Maritime Security," in Law of the Sea: Unclos as a Living Treaty* 329,

https://issuu.com/marvinsfreeunderground/docs/maritime_security_and_the_law_of_th.

ترجمه بخش مهم: امنیت دریایی، در حقوق دریاها: کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها به‌عنوان یک

معاهده جاودان.

59. Maritime Information Zone

60. Catherine McGrath, *Government Boosts Maritime Security*, ABC (Dec. 15, 2004), <http://www.abc.net.au/pm/content/2004/s1266082.htm>.

61. *Ibid*

62. United Nations Convention on the Law of the Sea art. 25(2), opened for signature Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397 O.

تذکر: کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها که از این به بعد UNCLOS خوانده می‌شود.

انحصاری اقتصادی خود دارد.^{۶۳} با اعتراضات اندونزی و نیوزیلند در طول ماه‌ها، استرالیا طرح «سیستم اطلاعات دریایی استرالیا»^{۶۴} خود را بازنویسی کرد و تأکید کرد که اطلاعات درخواستی از کشتیرانی بر یک اساس کاملاً داوطلبانه که به‌وسیله توافق‌نامه‌های همکاری بین‌المللی پی‌ریزی شده است، مطالبه می‌شود.^{۶۵} تعجب‌آور نیست که استرالیا پیش از این به‌طور فعالانه در تلاش برای ایجاد یک سیستم همکاری بین‌المللی برای تبادل بهتر اطلاعات حمل‌ونقل، در سازمان بین‌المللی دریایی درگیر شده بود.^{۶۶} در سال ۲۰۰۶ بعد از چهار سال تلاش و در ابتکاری که به‌طور عمده توسط ایالات متحده و انگلیس رهبری می‌شد، کمیته امنیت دریایی سازمان بین‌المللی دریایی به توافق‌نامه‌ای در زمینه یک سیستم ردیابی و شناسایی بلندمدت^{۶۷} دست یافت که ذیل مقرره‌های ۱۹-۱ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا^{۶۸}، بیان شده بود.

پیاده‌سازی این توافق‌نامه تحت کنوانسیون بین‌المللی امنیت حیات در دریا، به‌طور آشکار این اثر را دارد که آن (توافق‌نامه) را از طریق روش پذیرش ضمنی، برای دولت‌های متعاقد کنوانسیون بین‌المللی امنیت حیات در دریا الزام‌آور کند.^{۶۹} این مقررات در جولای ۲۰۰۹ لازم‌الاجرا شد. ویژگی‌های اساسی سیستم «آل آر آی تی» به شرح ذیل است:

63. Natalie Klein, "Legal Implications of Australia's Maritime Identification System," 55 *International and Comparative Law Quarterly* 337 (2006) (quoting Press Release, Prime Minister John Howard, Strengthening Offshore Maritime Security (Dec. 14, 2004)), *Maritime Security and the Law of the Sea* 211(2012).related:https://books.google.com/books/about/Maritime_Security_and_the_Law_of_the_Sea.html?id=ODIa01-tisC.

ترجمه بخش مهم: پیامدهای حقوقی سیستم شناسایی دریایی استرالیا.

64. "Australian Maritime Information System"

65. Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* 227

۶۶ همچنین به‌عنوان مثال نک:

Australia, MSC 79/5/12, Measures to Enhance Maritime Security: Long-Range Identification and Tracking of Ships (Sept. 24, 2004), <http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/data/IMO/MS/79/MS%2079-5-12.pdf>.

ترجمه بخش مهم: اقداماتی برای ارتقای امنیت دریایی: شناسایی بلندمدت و پیگردی کشتی‌ها.

67. Long-range Identification and Tracking SYSTEM (LRIT)

ترجمه: سیستم ردیابی و شناسایی بلندمدت.

68. The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

شرح: کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ یک معاهده بین‌المللی دریایی است که حداقل استانداردهای ایمنی در ساخت، تجهیزات و عملیات کشتی‌های تجاری را معین می‌کند. این معاهده در سال ۱۹۸۰ لازم‌الاجرا شد. در سال ۲۰۱۶ این معاهده دارای ۱۶۲ کشور عضو بود که حدود ۹۹ درصد کشتی‌های تجاری در سراسر دنیا را تشکیل می‌دادند.

69. James Harrison, *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law* 161-62 (2011) Harrison, 16162 (2011). <https://www.cambridge.org/core/books/making-the-law-of-thesea/B7BF1A5ADF126D1ED664A59809455959>.

- کشتی‌های تحت پوشش (این) مقررات باید به صورت خودکار هر شش ساعت یکبار موقعیت کشتی (بر اساس طول و عرض جغرافیایی) و تاریخ و زمان موقعیت اخیر را مخابره کنند؛^{۷۰}
 - تمام کشتی‌های تحت پوشش باید داده‌های «ال آر آی تی» را به مرکز داده‌ای که توسط دولت صاحب پرچم^{۷۱} آن تعیین شده بفرستند و مقرره‌های «ال آر آی تی» به دولت‌های پرچم اجازه می‌دهد تا داده‌های «ال آر آی تی» را از کشتی‌هایی که پرچم‌های ایشان را برافراشته‌اند، در هر کجای دنیا باشند، دریافت کنند؛^{۷۲}
 - دولت‌های متعهد کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، باید انتخاب کنند که یا یک مرکز داده‌های «ال آر آی تی» ملی تأسیس کنند یا در یک مرکز داده‌های «ال آر آی تی» منطقه‌ای یا شراکتی، شرکت کنند.^{۷۳}
- مراکز داده‌های «ال آر آی تی» ممکن است از طریق تبادل اطلاعات بین‌المللی از یکدیگر درخواست اطلاعات کنند. با استفاده از این مکانیسم، دولت‌های بندر حق دارند که اطلاعات «ال آر آی تی» را در مورد کشتی‌هایی که اعلام کرده‌اند که قصد ورود به یکی از تأسیسات بندری (آن دولت) یا هر مکان تحت صلاحیت آن دولت را دارند، دریافت کنند. بدون در نظر گرفتن اینکه آن کشتی‌ها کجا قرار دارند؛ به شرطی که آن کشتی‌ها درون آب‌های داخلی یک عضو دیگر قرار نگیرند.^{۷۴} به همین ترتیب یک دولت ساحلی نیز حق دارد اطلاعات «ال

تذکر: کتاب ایجاد قانون دریایی: مطالعه‌ای بر توسعه حقوق بین‌الملل نوشته پروفیسور جیمز هریسون در سال ۲۰۱۱ توسط انتشارات دانشگاه کمبریج چاپ شده و به روابط حقوقی و سیاسی حاکم در سطح بین‌الملل میان کشورهای جهان علی‌الخصوص کشورهای دارای محدوده سرزمینی حوزه دریایی می‌پردازد.

70. International Convention for the Safety of Life at Sea Ch. 5, reg. 19-1, ¶ 5.3, Nov.1, 1974, 1184 U.N.T.S. 278 (2007 revision).

ترجمه: کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا که از این به بعد SOLAS خوانده می‌شود. بخش ۵ مقررک ۱-۱۹، پاراگراف ۱، ۳، ۵، ۱ نوامبر ۱۹۷۴.

۷۱. شرح: دولت صاحب پرچم دولتی است که کشتی‌های تجاری در آن ثبت یا مبادرت به اخذ مجوز جهت انتقال کالا و ارائه خدمات در آب‌های سرزمینی یا فراسرزمینی نموده‌اند. برای مطالعه بیشتر نک:

Flag State, (Last Visited, 4 October 2018) <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/flag-states>.

72. Chris Rahman, Maritime Domain Awareness in Australia and New Zealand, in Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand 200, 211 related:ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1087&context=lawpapers).

ترجمه بخش مهم: آگاهی در حوزه دریایی در استرالیا و نیوزلند، در امنیت دریایی: چشم‌انداز سیاست و حقوق بین‌الملل از استرالیا و نیوزلند.

73. Ibid, 210.

۷۴. SOLAS بخش ۵ مقررک ۱-۱۹، پاراگراف ۱، ۸.

آر آی تی» را در مورد کشتی‌هایی که درون ۱۰۰۰ مایل دریایی از خط ساحل ایشان در حرکت‌اند، دریافت کند. به شرطی که چنین کشتی‌هایی درون آب‌های داخلی یک عضو دیگر کنوانسیون قرار نگیرد.^{۷۵} بنابراین برخلاف بدبینی‌هایی که در ابتدا نسبت به طرح منطقه اطلاعات دریایی استرالیا^{۷۶} اخذ شد، سیستم نهایی «آر آی تی» به شدت به طرح استرالیایی شبیه بود. تنها استرالیا در جست‌وجوی اطلاعات در مورد کشتی‌هایی که از آب‌های ساحلی‌اش گذر می‌کردند، نبود. در طول مذاکرات، سازمان بین‌المللی دریایی در سال ۲۰۰۵ ایالات متحده پیشنهاد داد که دولت‌های ساحلی باید قادر باشند تا در مورد کشتی‌هایی که داخل منطقه ۲۰۰۰ مایل دریایی از خط ساحلی‌شان قرار دارند، درخواست اطلاعات «آر آی تی» کنند.^{۷۷} در سال بعد نوژ ۱۲۰۰ مایل دریایی را پیشنهاد داد.^{۷۸}

سیستم «آر آی تی» صرفاً بر روی کاغذ مؤثر نیست. بعد از تعلل‌هایی در ایجاد آن (در طی آن مدت، ایالات متحده سرویس‌های تبادل اطلاعات بین‌المللی را به‌طور موقت ارائه داد). دبیرکل سازمان ملل متحد در سال ۲۰۱۲ اعلام کرد که مبادله اطلاعات بین‌المللی برای سیستم «آر آی تی» هم‌اکنون در حال اجراست. به‌گونه‌ای که در ۹ مارچ ۲۰۱۲، ۹۷ عضو از ۱۶۱ دولت عضو کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، قسمتی از سیستم بودند و ۶۶ مرکز داده برای شناسایی و ردیابی طولانی‌مدت کشتی‌ها به (سیستم) مبادله متصل بودند.^{۷۹} با این وجود هنوز سیستم «آر آی تی» به‌عنوان ابزاری برای آگاهی قلمرو دریایی، از ایده‌آل بودن دور است. این شامل محدودیت‌هایی موشکافانه در زمینه توانایی درخواست اطلاعات نسبت به کشتی‌هایی است که در پایگاه‌های یکی دیگر از کشورهای عضو قرار دارند.^{۸۰} آنچه مشکل‌سازتر است این امر است که (سیستم «آر آی تی») دولت‌های صاحب

75. Ibidem

76. Australian Maritime Information Zone Proposal

77. United States, MSC 80/3/3, Long-range Identification and Tracking of Ships 5.3 (Nov. 12, 2004).

78. Maritime Safety Committee, MSC 81/25, Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-First Session 5.84 (May 24, 2006).

توجه: با این حال مخالفت چین در مورد این اطلاعات، نسبت به کشتی‌هایی که قصد حاضر شدن در بندر دولت را نداشتند، در برداشت. همچنین نک:

Maritime Safety Committee, MSC 81/25/Add.2, Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-First Session annex 43 (June 1, 2006).

79. U.N. Secretary - General, Oceans and the Law of the Sea, ¶ 20, U.N. Doc. A/67/79/Add.1 (Aug. 31, 2012).

80. Rahman, op.cit, 211, quoted to SOLAS nom1-19 para.8.1.2

توضیح: دولت‌های صاحب پرچم نیازی نیست اطلاعاتی در مورد کشتی‌های پرچم خودشان که درون آب‌های سرزمینی خودشان هستند، ارائه کنند.

پرچم را قادر می‌سازد که کاملاً از ارائه اطلاعات در مواردی که درخواست (اطلاعات) در زمینه‌های امنیتی انجام می‌شود، سر باز بزنند.^{۸۱} یکی دیگر از ضعف‌های این سیستم این است که فقط نسبت به کشتی‌های مسافربری، کشتی‌های باربری با حداقل ۳۰۰ تن وزن و واحدهای حفاری دریایی متحرک اعمال می‌شود.^{۸۲} بنابراین این سیستم نسبت به کشتی‌های باری زیر ۳۰۰ تن و کشتی‌های ماهیگیری دارای مالک خصوصی و کشتی‌ها و قایق‌های تفریحی اعمال نمی‌شود.

دقیقاً این کشتی‌ها و قایق‌های کوچک هستند که بزرگ‌ترین تهدیدات امنیتی را ایجاد می‌کنند؛ در حالی که رژیم‌های امنیتی، ایمنی و نظارتی، صرفاً برای کشتی‌های بزرگ‌تر در دریا گسترش می‌یابند، بسیاری از کشتی‌های کوچک‌تر از جمله کشتی‌های ماهیگیری، یدک‌کش‌ها و کشتی‌های تفریحی تحت پوشش این رژیم‌ها نبوده و عمدتاً ناشناس باقی می‌مانند.^{۸۳} همان‌گونه که وزارت امنیت ملی ایالات متحده اشاره کرد، کشتی‌های کوچک به‌آسانی برای بهره‌برداری بالقوه تروریست‌ها، قاچاقچیان سلاح‌های کشتار جمعی^{۸۴}، مواد مخدر، خارجی‌ان (قاچاق انسان) و سایر قاچاقچیان و همچنین سایر مجرمان آسیب‌پذیر هستند. قایق‌های کوچک همچنین به‌صورت موفقیت‌آمیز در خارج از کشور به‌وسیله تروریست‌ها استفاده می‌شوند تا ابزارهای انفجاری قابل حمل در آب^{۸۵} را انتقال دهند.^{۸۶} به‌علاوه میزان چالش‌های ناشی از قایق‌ها و کشتی‌های کوچک بسیار زیاد است، به‌طوری که ایالات متحده آمریکا به‌تنهایی حدود ۱۳ میلیون مورد ثبت‌شده کشتی تفریحی، ۸۲ هزار کشتی ماهیگیری و ۱۰۰ هزار مورد از سایر کشتی‌های کوچک تجاری دارد.^{۸۷} بنابراین اطلاعات سیستم دریایی و شناسایی بلندمدت، («ال آر آی تی») در مورد استفاده مکرر از کشتی‌ها و قایق‌های کوچک برای قاچاق (مخصوصاً مواد مخدر و مهاجران) غیرقابل استفاده خواهد بود^{۸۸}؛ و (همچنین در) استفاده روزافزون از کشتی‌های ماهیگیری در فعالیت‌های جنایی سازمان‌یافته فراملی.

81. SOLAS para, 9.1 nom1-19 part 5, see also Klein, op.cit, 232.

82. SOLAS, op.cit, para 1.2, nom 1-19, part 5.

83. Commandant of the United States Coast Guard, The U.S.Coast Guard Strategy for Maritime Safety, Security, and Stewardship 26 (2007), [http:// www.hsdl.org/?view&did=470382](http://www.hsdl.org/?view&did=470382).

84. Weapons of Mass Destruction (WMDs)

85. Waterborne Improvised Explosive Devices (WBIEDs)

86. Department of Homeland Security, Small Vessel Security Strategy, at (2008), <http://www.hsdl.org/?view&did=485572>.

87. Ibid

88. see also: Douglas Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea 91, 194-95, 212.

Douglas Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of the Sea 91, 194-95, 212(2007). assets.cambridge.org/9780521760195/frontmatter/9780521760195_frontmatter.pdf.

سازمان‌های تروریستی نیز ممکن است از قایق‌های کوچک در حمله به اهداف زمینی استفاده کنند؛^{۸۹} همان‌طور که در برخی از حملات تروریستی از جمله حملات سال ۲۰۰۸ بمبئی، استفاده شد.^{۹۰}

۳- جمع‌آوری اطلاعات و عملیات «وی بی اس اس»^{۹۱}

۳-۱- عملیات «وی بی اس اس» در آب‌های آزاد

اطلاعات مفیدی در زمینه اجرای قانون می‌تواند در جریان یک عملیات «وی بی اس اس» به دست آید.^{۹۲} به‌خصوص مقابله^{۹۳} با یک کشتی مظنون به یک جرم، ممکن است مدارکی از جرم دیگری را آشکار کند. بنابراین این امر برای گشت‌های مبارزه با دزدی دریایی در سومالی غیرمتداول نیست که در حین یک عملیات «وی بی اس اس» دریابند که عرشه‌های مخفی زیرین کشتی‌های مظنون حاوی خدمه دزدان دریایی نبوده بلکه یک محموله غیرقانونی از مهاجران غیرقانونی بوده است که در پی این بودند که به یمن قاچاق شوند.^{۹۴} نتیجه نامیدکننده این است که اغلب به قاچاقچیان مهاجر اجازه عبور داده می‌شود؛ زیرا گشت‌های مبارزه با دزدی دریایی فاقد دستوری بودند که بتوانند با قاچاقیان مهاجر به‌سوی

89. see als: Eve De Coning, United Nations Office on Drugs and Crime, Transnational Organized Crime in the Fishing Industry (2011), <http://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/2011/issue-paper-transnational-organized-crime-in-the-fishing-industry.html>.

90. Somini Sengupta & Keith Bradsher, Mumbai Terrorist Siege Over, India Says, New York Times (Nov. 28, 2008), <http://www.nytimes.com/2008/11/29/world/asia/29mumbai.html>.

91. Visit, Board, Search and Seizure (VBSS) Operations

شرح: عملیات تفتیش، مقابله، جست‌وجو و توقیف.

عملیات VBSS اصطلاحی است که توسط نهادهای اجرای قانون و نهادهای نظامی برای اقدامات و تاکتیک‌های دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. تیم‌های VBSS، برای تسخیر و دستگیری کشتی‌های دشمن، مبارزه با تروریسم، دزدی دریایی و قاچاق و برای اداره کردن گمرک و بخش امنیت و سایر بازرسی‌ها طراحی شده‌اند.

۹۲. برای مشاهده یک خلاصه مفید در زمینه قانون حاکم بر عملیات VBSS نک:

James Kraska, "Broken Taillight at Sea: The Peacetime International Law of Visit, Board, Search, and Seizure," 16 *Ocean And Coastal Law Journal* 1 (2011), <http://digitalcommons.maine-law.maine.edu/oclj/vol16/iss1/2>.

93. Boarding

شرح: بردینگ: اصطلاح تخصصی برای توقف و نگه داشتن کشتی به‌وسیله دولت دیگر که ممکن است دلایل مختلفی داشته باشد و در این مقاله، مقابله ترجمه شده است.

94. see also: United Nations Office on Drugs and Crime, Transnational Organized Crime in Eastern Africa: Athreat Assessment 3-4, 11-15 (2013), http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/TOC_East_Africa_2013.pdf; International Expert group http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf.

سواحل آفریقا برخورد کنند، با اینکه برخی از همان نیروهای دریایی، در بازداشت قاچاقچیان مهاجر در دریای مدیترانه مشغول بودند.^{۹۵}

درحالی که درنهایت این یک مشکل از حکم بوده و نه اختیار قانونی، این مسئله پرسش بزرگ‌تری را ایجاد می‌کند که چه محدودیت‌های قانونی مشخصی درمورد اقداماتی که نیروها و نهادهای دریایی بر اساس اطلاعات به‌دست‌آمده از طریق عملیات «وی بی اس اس»، انجام می‌دهند، وجود دارد؟ جای تعجب نیست که مسئله نسبت به منطقه‌ای که در آن رخ می‌دهد، تغییر می‌کند. دریاهای آزاد برای مقاصد حاضر موارد شایسته‌تری هستند. (هرچند سایر مناطق نیز به‌طور خلاصه در ذیل مورد بحث قرار می‌گیرند.) در رابطه با دریاهای آزاد، مناقشه‌ای درمورد حیطة اختیار وجود دارد که تحت ماده ۱۱۰ کنوانسیون ملل متحد درمورد حقوق دریاهای آزاد که ناظر بر انجام عملیات «وی بی اس اس» درمورد سوءظن معقول است؛ (مانند زمانی که یک کشتی در دزدی دریایی، تجارت برده، پخش غیرمجاز امواج رادیویی مشغول شده است و یا بدون تابعیت است) بیان شده است. چنین عملیاتی مقرر شده است که به ترتیب و توالی (مشخص) انجام بشود. طبق ماده (۳) ۱۱۰، یک کشتی جنگی ممکن است که قایقی را تحت فرمان یک مأمور به کشتی مظنون ارسال کند. فرد ارسالی ملزم است که ابتدا اسناد کشتی را بررسی کند تا حق کشتی در برافراشتن پرچمش را تأیید کند. سپس اگر تردیدی باقی بماند، وی به بازرسی‌های بیشتری بر روی عرشه ادامه خواهد داد که باید با تمام ملاحظات ممکن انجام شود.

سؤالی که ایجاد می‌شود این امر است که آیا اطلاعاتی که در جریان این بازرسی‌ها به‌دست می‌آید صرفاً محدود به همان اهداف ابتدایی مقابله با کشتی است؟ من باید این پرسش را مسئله «استفاده گسترده» بنامم. دیدگاه متعارف این است که حداقل برخی از اشکال استفاده گسترده، ممنوع شده است. متن پایه‌ای که معمولاً بر آن تکیه می‌شود تا این دیدگاه را ثابت کند، تفاسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل بر پیش‌نویس مواد ۱۹۵۶ درباره حقوق دریایی است.^{۹۶} با توجه به تفسیر ماده ۱۱۰، کمیسیون مقرر می‌کند: اگر بازرسی‌های یک کشتی تجاری از مقدار سوءظن‌ها و تردیدها نکاهد، (حق سوار شدن به کشتی را افزایش دهد) یک بازرسی دیگر ممکن است بر کشتی انجام شود. چنین بازرسی‌ای نباید در هیچ

95. European Union Naval Force: Mediterranean Operation Sophia, EEAS (Sept. 15, 2016), https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_eunavfor_med_en_0.pdf.

96. Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries 1956.

شرایطی برای اهدافی جز آنها که باعث توقف کشتی شده‌اند، انجام شود. از این رو فرد سوار شده (بازرسی) باید تحت فرمان یک افسر، مسئول رفتار مردان خود باشد.^{۹۷} نکته بسیار مشابهی در تفسیر مورد توجه ویرجینیا قرار گرفته که به طور دقیقی لحن مورد استفاده در کمیسیون را دنبال می‌کند: اگر بعد از بازرسی‌های اسناد و مدارک کشتی، سوءظن باقی بماند، فرد سوار شده (بازرسی) ممکن است اقدام به انجام یک بازرسی جدید بر روی عرشه کشتی کند. چنین بازرسی‌ای متعاقباً نباید برای مقاصد جز مواردی که باعث توقف کشتی می‌شود، انجام شود و (بازرسی) باید با تمام ملاحظات ممکن انجام شود.^{۹۸} باتوجه به اینکه حقوق دانان بین‌المللی معمولاً اظهار نظرهای رسمی کمیسیون حقوق بین‌الملل را معتبر می‌دانند، این محدودیت چگونه تفسیر می‌شود؟ وندل^{۹۹} یک تفسیر گسترده بالقوه را پیشنهاد می‌دهد.^{۱۰۰}

متوقف کردن یک کشتی که هیچ پرچم یا نشانه هویتی را نمایش ن داده است، در نظر بگیرد.^{۱۰۱} این واقعیت‌ها (فقدان پرچم و نشان هویتی) می‌تواند سوار شدن به آن کشتی و بازرسی را به دلایل مهاجرت مشکوک توجیه کند. وندل استدلال می‌کند که چنانچه تنها ادله مربوطه اوراق کشتی باشد، حق شناسایی تابعیت (کشتی) در چنین پرونده‌هایی نمی‌تواند بازرسی از انبار کشتی یا بار کشتی را توجیه کند.^{۱۰۲} اگر اوراق، مسئله را حل کند، هیچ بازرسی دیگری نباید رخ دهد. در دیدگاه وندل، این امر موجب رخ دادن سؤالاتی در زمینه قانونی بودن ادامه دادن انجام یک بازرسی از انبار، در پرونده‌هایی همانند حادثه «سو سان»^{۱۰۳} می‌شود. حادثه‌ای که در آن یک کشتی مظنون به انتقال موشک‌های اسکاد^{۱۰۴} از کره شمالی به یمن، هیچ نشانه خارجی مبنی بر تابعیتش حمل نمی‌کرد. ولی تلاش نمود که

97. Report of the International Law Commission to the General Assembly, 11 UN GAOR Supp. No. 9, at 284, U.N. Doc. A/3159 (1956), reprinted in [1956] 2 Y.B. Int'l. L. Comm'n. 284 (commentary to Article 46).

گزارش کمیسیون حقوق بین‌الملل به مجمع عمومی (تفسیر ماده ۴۶)

98. 3 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary 245 (Myron H. Nordquist, Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne eds., 1995).

99. Wendel

100. Phillip Wendel, State Responsibility for Interference with the Freedom of Navigation in Public International Law 51 (2007). www.beck-shop.de/fachbuch/inhaltsverzeichnis/9783540743323_TOC_001.pdf.

توضیح: مسئولیت دولت در قبال دخالت در آزادی ناوبری دریایی در حقوق بین‌الملل عمومی.

۱۰۱. بحث اخیر باتوجه به منبع ذیل، تجزیه و تحلیل شده است:

Guilfoyle, op.cit. 327-328.

102. Wendel, op.cit. 51.

103. So San

104. Scud

تابعیت کامبوجی را به صورت شفاهی بیان کند.^{۱۰۵} با کنار گذاشتن این واقعیت که متوقف کردن کشتی «سو سان» با رضایت دولت صاحب پرچم ظاهری (که تحت حقوق بین‌الملل اختیار دارد که با بازرسی موافقت کند)، بوده است^{۱۰۶}، نکته اصلی و ندرست نیست. به هر حال باید به متن ماده (۲) ۱۱۰ مراجعه کنیم که مقرر می‌دارد: اگر بعد از اینکه مدارک بررسی شد، باز سوءظن‌ها باقی ماند، دولتی که بازرسی را انجام می‌دهد ممکن است به بازرسی‌های بیشتر ادامه دهد.^{۱۰۷} به نظر می‌رسد حق «بازرسی بیشتر» یک حق عام و کلی است. حتی اگر با ارجاع به سوءظن اولیه به صورت مضیق تفسیر شود، همان‌گونه که وندل آن را تفسیر کرد، در جایی که اوراق ناکافی ارائه شده است و سوءظن مربوطه یکی از موارد بی‌تابیتی است، بازرسی و تفتیش انبار کشتی ممکن است اطلاعاتی را فاش کند از جمله سرخ‌های بااهمیتی که قادر هستند در شناسایی کشتی کمک کنند.^{۱۰۸} با این حال از دیدگاه عده‌ای این موارد مربوط به مسئله مورد بحث نمی‌باشد. سؤال این نیست که آیا یک عملیات «وی بی اس اس» به یک بهانه (یعنی بی‌تابیتی) می‌تواند انجام شود تا یک بازرسی با یک انگیزه پنهانی رخ دهد، این موضوع به اتهام سوءاستفاده از حق (ماده ۳۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها) بازمی‌گردد؛ بلکه سؤال این است که فرد با اطلاعات کشف شده در جریان یک عملیات «وی بی اس اس» قانونی چه می‌تواند بکند. (عملیاتی که ممکن است به طور کلی با مسائلی گسترده‌تر در مورد امنیت دریایی مرتبط باشد یا در واقع ممکن است مدارکی در مورد یک رفتار مجرمانه خاص فراهم کند که فراتر از سوءظن‌های ابتدایی است که باعث ایجاد حق مقابله شده بود.) مطابق بحث‌هایی که در این زمینه صورت گرفته این غیرممکن است که ماده ۱۱۰ یک دولت را از استفاده از اطلاعات مربوط به سایر فعالیت‌های نامشروع که برای دولت صاحب پرچم آن کشتی کشف شده و یا به آن گزارش شده، منع کند.^{۱۰۹} در واقع، حداقل یک معاهده مرتبط با امنیت دریایی، (یعنی) پروتکل الحاقی سال

105. Guilfoyle, op.cit. 244-245.

۱۰۶. عبارت «با رضایت دولت پرچم ظاهری» به طور شفاهی توسط استاد ادا شده است. نک: همان، ۹۶ و ۳۴۰.

۱۰۷. UNCLOS - ماده (۲) ۱۱۰.

108. Ibid, 328.

توضیح: می‌توان تصدیق کرد که معرفی یک شماره شناسایی یکنواخت IMO برای کشتی‌ها در سال ۱۹۸۷ ممکن بود ضرورت انجام جستجو را کاهش دهد.

109. Douglas Guilfoyle, Article 110, in United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary 754.

۲۰۰۵^{۱۱۱} به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی^{۱۱۱}، چنین وظیفه‌ای را نسبت به دولتی که بازرسی انجام می‌دهد که مجوز دولت صاحب پرچم به وی اعطاء شده تا با یک کشتی در دریا مقابله کند یا آن را بازرسی نماید، تحمیل نموده است. این پروتکل شامل طیف وسیعی از جرایم تروریستی می‌شود که سوءظن و تردید نسبت به آنها ممکن است بازرسی و مقابله با یک کشتی را توجیه کند. معمولاً چنین مقابله‌ای به وسیله طرف متقاضی صرفاً قادر است تقاضای انجام شده از دولت صاحب پرچم و رضایت دریافتی از آن را دنبال کند. (چنین مقابله‌ای باید صرفاً در حدود درخواست و رضایت حاصله از دولت صاحب پرچم انجام شود.) مگر اینکه دولت صاحب پرچم از این شرط تحت معاهده چشم‌پوشی کرده و آن را لغو کند.^{۱۱۲}

در زمینه عملیات «وی بی اس اس» پروتکل مقرر می‌کند: زمانی که شواهد رفتاری (که توسط پروتکل اشاره شده) به دنبال یک مقابله به دست آمد، دولت صاحب پرچم ممکن است که به طرف متقاضی اجازه دهد که کشتی، محموله کشتی و اشخاص روی عرشه کشتی را تا هنگام حصول دستورالعمل‌های دولت صاحب پرچم، توقیف و بازداشت کند. فرد متقاضی باید سریعاً دولت صاحب پرچم را از نتایج مقابله، جستجو و بازداشت‌هایی که بر اساس این ماده انجام شده است، آگاه کند. «فرد متقاضی همچنین باید سریعاً دولت صاحب پرچم را از کشف مدارک و شواهد فعل غیرقانونی‌ای که موضوع این کنوانسیون نیست، آگاه کند.»^{۱۱۳} مسلماً به غیر از این متن، به نظر می‌رسد که قوانین موضوعه نسبتاً کمی وجود دارد که به این پرسش مربوط باشد که آیا می‌توان استفاده گسترده‌تری از شواهد سایر رفتارهای غیرقانونی که بر روی کشتی کشف شده کرد؟ یک نفر می‌تواند به اماره معروف لوتوس در حمایت از این استنتاج که استفاده گسترده اجازه داده شده است، استناد کند. بر اساس این استدلال که

۱۱۰. پروتکل الحاقی سال ۲۰۰۵ به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی.

Nov. 1, 2005, IMO Doc. LEG/CONF.15/21 [hereinafter SUA Protocol 2005].

111. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA ACT)

کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، مارس ۱۹۸۸ که قانون SUA نیز نامیده می‌شود.

۱۱۲. نک: پروتکل سال ۲۰۰۵، قانون SUA، پاورقی پیشین، ماده ۸.

که مقرراتی را برای رضایت فرضی تنظیم می‌کند، بعد از گذشت چهار ساعت از درخواست در شرایط خاص یا صرف‌نظر کردن کامل از شرط رضایت.

۱۱۳. همان، ماده ۸ بند ۶.

هرچه که به‌صراحت ممنوع نیست، درواقع مجاز است.^{۱۱۴} با وجود این صرف‌نظر از این واقعیت که پژوهش اخیر تمایل دارد که استدلال کند که این گزاره (یعنی اینکه هرچه به‌صراحت ممنوع نیست، درواقع مجاز است) چیزی نیست که پرونده لوتوس از آن حمایت می‌نماید^{۱۱۵}، تلاش‌هایی که انجام می‌شود تا با چنین شرایطی استدلال کند، معمولاً به بن‌بست ختم می‌شود. این گزاره، همان‌گونه که بیان شد، بسیار گسترده‌تر از آن است که بتواند به‌طور معناداری اعمال شود و همچنین (این گزاره) فرض کرده است که حقوق بین‌الملل عمدتاً از ممنوعیت‌ها تشکیل شده تا قواعد مثبت و تسهیل‌کننده.

۱۱۴. شرح: در این قضیه که در ماه اوت ۱۹۲۶ در دریای آزاد بین دو کشتی متعلق به دو کشور ترکیه و فرانسه تصادفی رخ داد و منجر به غرق شدن کشتی ترک گردید، مقامات ترکیه علیه فرمانده کشتی فرانسوی «لوتوس» اقدام دعوی کیفری نمودند. ولی دولت فرانسه به‌دلیل اینکه مقام ذی‌صلاح برای رسیدگی به جرایم روی عرشه کشتی مقامات قضایی دولت صاحب‌پرچم می‌باشند، اعتراض کرد و این اقدام را مخالف حقوق بین‌الملل دانست. استدلال دولت فرانسه این بود که اگر حقوق بین‌الملل، حق اعمال قضاوت را به ترکیه اعطاء نکرده است، بدین‌معناست که آن دولت از اجرای چنین عملی منع شده است. دولت ترکیه این‌طور جواب داد که محدودیتی برای اعمال دولت‌ها وجود ندارد، مگر اینکه حقوق موضوعه در حقوق بین‌الملل چنین محدودیتی را اعمال کرده باشد. درمقابل، فرانسه سعی داشت ثابت نماید که یک قانون عرفی بین‌المللی وجود دارد که در تمامی موارد قضاوت را به دولت صاحب پرچم می‌دهد و به‌عنوان ادله معاهداتی را که بین کشورهای مختلف جهت شناسایی صلاحیت قضایی مطلق دولت صاحب پرچم منعقد شده بود، ارائه می‌کرد. این قضیه در سال ۱۹۲۷ به دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی ارجاع شد. دیوان درمقابل ادعای فرانسه اظهار داشت که وجود چنین معاهداتی ثابت نمی‌کند که اعضای آن معاهدات بر این باور بوده‌اند که صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در تمامی موارد به‌صورت یک قانون عرفی بین‌المللی وجود داشته باشد. دولت فرانسه اظهار داشت که در رویه‌های قضایی بین‌المللی فقط موارد بسیار نادری وجود دارد که یک دولت غیر صاحب پرچم، فرمانده کشتی یک دولت دیگر را محاکمه نماید و این نشانگر رضایت سایر دولت‌ها بر وجود صلاحیت انحصاری قضایی دولت صاحب پرچم در تمامی موارد می‌باشد. اما دیوان این‌طور نظر داد که خودداری از تعقیب قضایی در حالتی نشانه وجود یک عرف بین‌المللی محسوب می‌شود که دولت‌ها اعتقاد بر این داشته باشند که وظیفه دارند از تعقیب قضایی فرمانده کشتی خودداری نمایند و چون چنین نبوده، در نبود *Opinio Juris* قانون عرفی ایجاد نمی‌شود. در ادامه، دیوان با تأیید نظر ترکیه و رد ادعای فرانسه اظهار داشت: اولاً گرچه موارد کمی وجود دارد که در آن دولت‌هایی که در وضعیت فعلی ترکیه هستند، علیه فرمانده کشتی اقدامات قضایی کرده باشند و سایر دولت‌های ذی‌نفع هم به این امر اعتراض نکرده‌اند و ثانیاً گرچه اکثر دولت‌هایی که در وضعیت ترکیه بوده‌اند از تعقیب قضایی برخوردار بوده‌اند، اما شواهد و قرائنی وجود ندارد که آنها آن را به‌عنوان یک الزام قانونی انجام داده باشند.

115. see also: Hugh Handeyside, "The Lotus Principle in ICJ Jurisprudence: Was the Ship Ever Afloat?," 29 *Michigan Journal of International Law* 71, 78-80 (2007); An Hertogen, "Letting Lotus Bloom," 26 *European Journal of International Law* 901 (2015); Douglas Guilfoyle, "SS Lotus," In *Landmark Cases in Public International Law*, ed. Cameron Miles & Eirik Bjorge (forthcoming 2017), Ole Spiermann, *International Legal Argument in the Permanent Court of International Justice* 254.

See also: *Ibid.*, 106-107.

سؤال مناسب‌تر این است که آیا الزام‌های قابل‌شناسایی‌ای از حقوق بین‌الملل وجود دارد که در صورتی که فردی بخواهد از اطلاعات حاصله در طول یک عملیات «وی بی اس اس»، استفاده گسترده‌تری بکند، این الزام‌ها نقض شود؟ مسلماً در عمل پیدا کردن چنین الزاماتی سخت و دشوار است. یک فرد می‌تواند استدلال کند که استفاده وسیع‌تر از اطلاعاتی که به طریقی کشف شده است، اصل صلاحیت منحصر به فرد دولت صاحب پرچم را نقض می‌کند؛ ولی یک نفر می‌تواند برای آن نتیجه‌ای که دنبال می‌شود، این قاعده را در سطح بالایی از کلیت قرار دهد. همان‌گونه که نویسنده در جای دیگری استدلال و بحث کرده است^{۱۱۶}، صلاحیت تنظیمی یک کشور در قلمرو آب‌های دریایی (یعنی صلاحیت سرزمینی و قانونی آن کشور که در سطح بین‌الملل شناخته می‌شود) به هیچ‌وجه منحصر به محدوده سرزمینی آن کشور نبوده و سایر دولت‌ها همچنان آزاد هستند تا آثار (ناشی از تصویب قوانین بر) اتباع خود را که درون کشتی‌های خارجی در دریاهای آزاد هستند، اعمال کنند. در بهترین حالت، اصل «منحصر به فرد» بودن صلاحیت دولت پرچم، در بادی امر، مصونیتی از تداخل فیزیکی صلاحیت کشورها (اعمال قوانین کشورهای مختلف بر اتباع حاضر در کشورهای خارجی) در دریاهای آزاد در راستای محدودیت‌های ایجاد شده توسط کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای آزاد در راستای معاهدات و یا رضایت دولت صاحب پرچم ارائه می‌کند. بنابراین قاعده صلاحیت منحصر به فرد دولت صاحب پرچم تا حد زیادی مشروط شده و تنها در محدوده طبیعت خود قابلیت اجرایی دارد. این (امر) با این ایده سازگار به نظر نمی‌رسد که آن (اصل منحصر به فرد بودن) محتوای این استنتاج ضروری است که یک منع کلی نامشخص متفاوت از استفاده وسیع‌تر از اطلاعات به دست آمده از داخل یک کشتی در دریاهای آزاد مشروط به عملیات «وی بی اس اس» قانونی است. یعنی اصل منحصر به فرد بودن صلاحیت دولت صاحب پرچم متضمن این نتیجه است که استفاده از اطلاعات باید محدود به اهداف عملیات باشد و استفاده از اطلاعات خارج از حوزه اهداف ابتدایی منع شده‌اند. (البته نویسنده این را رد می‌کند) در مقابل ممکن است استدلال شود: تعهدات مثبت دولت‌ها^{۱۱۷} برای همکاری در منع و سرکوب فعالیت‌های غیرقانونی در دریا، به دنبال اشتراک گذاری اطلاعات در هر کجا که ممکن

116. Guilfoyle, Ibid, 10.

117. Positive Obligations

تعهدات مثبت دولت، مجموعه‌ای از تعهدات دولت در حوزه حقوق بشر است که متضمن همکاری یک دولت در فعالیت‌هایی است که بهره‌مندی مؤثر از حقوق بنیادین را تضمین می‌کند. برخلاف تعهدات منفی دولت‌ها که صرفاً از نقض حقوق بشر جلوگیری می‌کنند.

است، سبک می‌شود. چنین تعهداتی در مورد همکاری، در زمینه‌هایی از جمله دزدی دریایی^{۱۱۸}، قاچاق مواد مخدر^{۱۱۹}، پخش غیرمجاز امواج رادیویی^{۱۲۰} در دریاهای آزاد، اجرای اقدامات محافظتی ماهیگیری معهود بین‌المللی^{۱۲۱} و پیشگیری از قاچاق مهاجران از طریق دریا، وجود دارد.^{۱۲۲}

۳-۲- عملیات «وی بی اس اس» در آب‌های تحت صلاحیت ملی

مطالعات متعدد خوبی در زمینه محدودیت‌های عملی‌ای که حقوق بین‌الملل ممکن است بر عملیات «وی بی اس اس» در آب‌های تحت صلاحیت ملی تحمیل کند، وجود دارد.^{۱۲۳} در مقاله حاضر هدف صرفاً اشاره به این محدودیت‌ها می‌باشد.^{۱۲۴} دریای سرزمینی تا حدود ۱۲ مایل دریایی، به‌طور واضح، منطقه‌ای دارای صلاحیت اعمال حاکمیت است که در آن دولت‌های ساحلی دارای صلاحیت اجرای قانون هستند، مشروط به حق عبور بی‌ضرر. این (امر) در رویه عملی به چه معناست؟ برخی حق عبور بی‌ضرر را یک مصونیت مطلق از عملیات «وی بی اس اس» می‌دانند. مگر اینکه بی‌ضرر نبودن در یکی از زمینه‌های مشخص تشخیص داده شود.^{۱۲۵} دیگران به‌طور مفصل به ابهام موجود در این موضوع در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای و کنوانسیون ژنو مربوط به دریای سرزمینی^{۱۲۶} اشاره کرده‌اند.

118. UNCLOS, Art 100.

119. UNCLOS, Art108/1.

120. UNCLOS, Art109/1.

121. UNCLOS, Art20/1.

توضیح: همچنین نگاه کنید به معاهده اجرای مقررات کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریایی، ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲، مرتبط با حفاظت و مدیریت ذخایر ماهی‌های عظیم و ماهی‌های مهاجر، ۱۹۹۵.

122. Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime art. 7, opened f or signature Nov. 15, 2000, 2241 U.N.T.S. 507.

ترجمه: پروتکل علیه قاچاق مهاجران به وسیله زمین، دریا و آسمان، تکمیل‌کننده کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه جرایم سازمان‌یافته فراملیتی، ماده ۷.

123. see: Kraska, op.cit.

۱۲۴. شرح: کشتی‌هایی که به درون بندر وارد می‌شوند، مشکلات قضایی کمتری را ایجاد می‌کنند. زیرا ممکن است که مقررات و شرایط ورود به بندر انجام و اجرا شود. از جمله ارائه بازرسی و یا ارائه اطلاعات قبل از ورود. این تحلیل مربوط به کشتی‌هایی است که به بندر وارد نمی‌شوند.

۱۲۵. شرح: تحت ماده (۱) ۲۱ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای:

الف - اگر عواقب و نتایج جرم نسبت به دولت ساحلی تعمیم یابد؛ ب - اگر جرم به گونه‌ای باشد که صلح و آرامش کشور و یا نظم لازم دریای سرزمینی را مختل کند؛ ج - اگر توسط رئیس کشتی از مقامات محلی درخواست کمک شده باشد؛ و یا د) اگر برای سرکوب ترابری و انتقال مواد مخدر و یا مواد روانگردان لازم است.

126. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone

هر دو کنوانسیون اعلام می‌کنند که دولت ساحلی نباید صلاحیت کیفری خود را نسبت به کشتی خارجی‌ای که از دریای سرزمینی‌اش عبور می‌کند، اعمال کند؛ مگر اینکه یکی از موارد بی‌ضرر نبودن عبور (عبور مضر) تشخیص داده شود.^{۱۲۷} با این حال «نباید» لسانی ترغیبی دارد که با لسان اجباری (الزامی) در تضاد است. چرچیل و لئو^{۱۲۸} این مقرر را همانند یک عرف قانونگذاری^{۱۲۹} می‌نگرند: دولت‌های ساحلی معمولاً هرگونه اعمال قدرت اجرایی درون آب‌های سرزمینی را به مجموعه‌ای از اسباب کلی و پذیرفته‌شده، محدود کرده‌اند.^{۱۳۰}

دیدگاه‌ها متفاوت است نسبت به اینکه آیا رویه، محدودیت‌هایی را برای قدرت‌های اجرایی در دریای سرزمینی ثابت می‌کند (یعنی حق حاکمیت محدود) یا صرفاً آداب و نزاکت را ثابت می‌کند. (یعنی حق حاکمیت کامل که معمولاً همراه با محدودیت‌هایی است)^{۱۳۱} این مباحثه حل‌نشده باقی مانده است؛ ولی تنها ممنوعیت واضح در زمینه اجرای قانون در دریای سرزمینی مرتبط با کشتی‌های دارای مصونیت دولتی است و جرایمی که قبل از اینکه کشتی وارد دریای سرزمینی شود، رخ داده است؛ جایی که کشتی مدنظر به آسانی از دریای سرزمینی گذر کرده بدون اینکه وارد آب‌های داخلی شود.^{۱۳۲} برعکس، میزان قدرت اجرای قانون در منطقه نظارت ممکن است قدرت کمتری از حالت عادی برای انجام عملیات «وی بی اس اس» فراهم کند. در یک منطقه نظارت (دوازده مایل بعد از خط انتهایی دریای سرزمینی)، دولت‌ها تحت ماده ۳۳ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها، قدرت محدودی دارند تا

شرح: کنوانسیون ژنو مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت ۱۹۵۸، یک معاهده بین‌المللی است که در سپتامبر ۱۹۶۴ به اجرا گذاشته شد. قبل از تشکیل کنفرانس‌های ژنو در خصوص حقوق دریا، قواعد حقوق دریا قواعد عرفی بود که با تشکیل این کنفرانس‌ها به صورت مدون درآمد. اولین کنفرانس حقوق دریا سال ۱۹۵۸ با شرکت بیش از هشتاد کشور در ژنو برگزار شد که نتیجه کار این کنفرانس انعقاد چهار عهدنامه زیر در زمینه حقوق دریا بود: کنوانسیون مربوط به دریای آزاد؛ کنوانسیون مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت (مجاور)؛ کنوانسیون مربوط به صید ماهی و حفاظت منابع جاندار دریایی؛ کنوانسیون مربوط به فلات قاره. ۱۲۷. همان، ماده ۲۷، کنوانسیون مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت ۱۹۵۸.

128. Lowe Churchill

129. Codifying Usage

130. R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea* 95-99 (3rd ed. 1999).

131. Ibid.

۱۳۲. UNCLOS - ماده (۵) ۲۷، در مورد چالش‌های کشتی‌های دارای مصونیت دولتی که قانون دولت ساحلی

را در دریای سرزمینی نقض می‌کنند. نک:

James Kraska, "Putting Your Head in the Tiger's Mouth: Submarine Espionage in Territorial Waters," 54 *Columbia Journal of Transnational Law* 164 (2015). jtl.columbia.edu/wp-content/uploads/sites/4/2015/12/Kraska_54-CJTL-164.pdf

قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی را اجرا و اعمال کنند.^{۱۳۳} کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها صرفاً اجازه می‌دهد که دولت‌های ساحلی اعمال کنترل (نه سلطه و اختیار قانونی) کنند تا از نقض قوانین مشخصی درون خاک و دریای سرزمینی خودشان جلوگیری کنند یا فعالی که قبلاً درون خاک یا دریای سرزمینی‌شان رخ داده را مجازات نمایند.^{۱۳۴} شرر^{۱۳۵} استدلال می‌کند که مفهوم کنترل، (مفهوم) اقدامات اجرایی پیشگیرانه را به جای توقیف کردن کشتی‌ها به هشدار دادن و بازرسی محدود می‌کند.^{۱۳۶} برخی از مقامات قانونی به خصوص مفسران آمریکایی، ماده ۳۳ را به گونه‌ای تلقی می‌کنند که اجرای کامل حقوق کیفری را برای نقض موضوعات مشمول کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها تا حد بیرونی منطقه (نظارت) اجازه می‌دهد.^{۱۳۷} این رویکرد نمی‌تواند معنای علی‌حده و مجزایی برای واژه‌های «جلوگیری» و «مجازات» فراهم کند. اختیار مجازات کردن مشروط به افعال کیفری‌ای است که درون خاک یا دریای سرزمینی یک دولت رخ داده است.^{۱۳۸}

با مقایسه با دکترین «تعقیب فوری»^{۱۳۹}، این (امر)، گسترش سریع یک اختیار غیرمجاز دیگر، به نظر می‌رسد. اگر قوانین کیفری مربوطه به صورت مستمر تا حد بیرونی منطقه (نظارت) قابل اجرا شوند، شرطی که اعمال قدرت در مجازات را محدود می‌کند، زاید می‌شود. برای مثال این ادعا که «اگر جامعه اطلاعاتی آمریکا گزارشی از تهدیدی تروریستی علیه یک کشتی که هرکجای ۲۴ مایل دریایی ساحل ایالات متحده آمریکا باشد، صادر کند (یعنی ادعا

133. Ivan Shearer, "Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels," 35 *International and Comparative Law Quarterly* 320, 330 (1986).

134. Ibid

135. Shearer

136. Ibid

۱۳۷. برای مثال نک:

2 Restatement (Third) of Foreign Relations Law 30, 49 (Am.Law Inst.1987); J.Ashley Roach & Robert W.Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 481.

138. UNCLOS, Art 33/1/b.

۱۳۹. شرح: دکترین Hot Pursuit (تعقیب فوری) که همچنین با نام‌های Fresh Pursuit یا Immediate Pursuit نیز شناخته می‌شود به تعقیب سریع و مستقیم یک متهم کیفری به وسیله مأمورین اجرای قانون یا جنگجویان تحت قواعد بین‌المللی مشغول در نیروهای نظامی، اشاره دارد، همانند وضعیتی که به مأمورین، قدرت فرماندهی‌ای داده می‌شود که در غیراین صورت نمی‌توانستند داشته باشند.

به عبارتی دیگر دکترین تعقیب فوری در مواردی کاربرد دارد که در مواقع وقوع جرم نیروهای اطلاعاتی و امنیتی یک کشور به جهت اینکه تأخیر در اقدامات می‌تواند منجر به خطر افتادن جان افراد یا گریز مجرمین گردد، سریعاً وارد عمل شده و نسبت به پیشگیری از وقوع جرم یا رفع سریع آثار آن اقدام می‌نمایند. برای مطالعه بیشتر نک:

Hot Pursuit (Last visited 4 October 2018), <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Hot+Pursuit>.

شود که یک کشتی مواد یا پرسنل مربوط به تروریسم را حمل می‌کند، (اینکه گفته شود که این کشتی داخل صلاحیت و قلمرو قدرت ایالات متحده آمریکا^{۱۴۰} است، بی‌معناست؛ مگر اینکه حقایق پرونده پیوند نزدیکی با یک تخطی از قوانین گمرکی یا مهاجرتی که حقیقتاً رخ داده است را آشکار سازد. اگر چنین تخطی‌ای صرفاً تهدید شود، اقدامات مجاز، ممکن است محدود به بازدید و بازرسی شوند.

درنهایت در ۲۰۰ مایل دریایی منطقه انحصاری اقتصادی، کشورهای ساحلی از دسته محدودی از حقوق حاکمیتی برخوردار و دارای صلاحیت هستند. آنها برای اهداف کاوش و بهره‌برداری و حفظ و مدیریت منابع طبیعی، چه زنده و چه غیرزنده و همچنین نسبت به سایر فعالیت‌های لازم برای بهره‌برداری و اکتشافات اقتصادی در منطقه انحصاری اقتصادی، دارای حقوق حاکمیتی هستند.^{۱۴۱} تحت این صلاحیت (صلاحیت دولت در منطقه انحصاری اقتصادی)، دولت ساحلی ممکن است که اقداماتی را انجام دهد که با مواردی چون (ساخت جزایر مصنوعی، تأسیسات و سازه‌ها، پژوهش‌ها و تحقیقات علمی دریایی و حراست و حفاظت از محیط‌زیست دریایی مرتبط هستند.^{۱۴۲} دولت ساحلی ممکن است برای اعمال حقوق حاکمیتی‌اش اقداماتی از قبیل مقابله، بازرسی و توقیف و اقدامات قضایی‌ای که برای اجرای قوانینش لازم است را باتوجه به آن حقوق، انجام دهد.^{۱۴۳} به‌طور عجیبی هیچ مقررۀ صریح اجرایی در مورد ساختارهای مصنوعی و تحقیقات علمی دریایی در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها وجود ندارد.^{۱۴۴} اما این (امر) موردپرسش قرار نگرفته است که آیا برای مثال قانون کیفی یک دولت، ممکن است در اصل نسبت به کشتی‌هایی که از قوانین قابل‌اجرا در منطقه امن اطراف یک سازه مصنوعی تخطی می‌کنند، تعمیم داده شود؟^{۱۴۵} در راستای حفاظت از محیط‌زیست دریایی، دولت ساحلی از این قدرت برخوردار است که تحت ماده (۵) ۲۱۱ با انجام مقابله و بازرسی کشتی‌هایی که عامل آلودگی قابل‌توجه محیط‌زیست دریایی و یا در این زمینه تهدیدآمیز هستند، دفع زباله را کنترل کند و تحت مواد (۵) ۲۲۰ و (۶) ۲۲۰ کشتی‌هایی را که در حوادث آلوده‌کننده بر اساس شواهد عینی واضح، موجب آسیب و

140. Thomas M. Brown, "For the "Round and Top of Sovereignty": Boarding Foreign Vessels at Sea on Terror-Related Intelligence Tips," 59 *Naval Law Review* 63, 77 (2010). https://pure.uva.nl/ws/files/2791862/176485_14_Back_matter.pdf.

141. UNCLOS, Art 56/1/a.

142. UNCLOS, Art56/1/b.

143. UNCLOS, Art73/1.

144. Shearer, *Ibid*, 335.

145. see also the case: *Arctic Sunrise (Neth.v. Russ.)*, Case No 2014-02, Award on Jurisdiction (Perm. Ct. Arb.2014), <http://www.pccases.com/web/view/21>.

خسارت اساسی شده‌اند یا در این زمینه تهدیدآمیز بوده‌اند، دستگیری و محاکمه کند.^{۱۴۶} چنانچه از قدرت بازرسی‌ای که در منطقه نظارت و همچنین در منطقه انحصاری اقتصادی به کشور ساحلی اعطاء شده، عمداً استفاده شود تا اطلاعات نامربوط (به موضوع اموری که در زمینه آنها به دولت ساحلی قدرت و صلاحیت اعطاء شده است) به دست آید، این گونه‌ای از سوءاستفاده از حق خواهد بود.

باین حال به دلایلی که درباره دریاهاى آزاد در بالا گفته شد، باید استفاده وسیعی از اطلاعات به دست آمده در جریان یک مقابله، اجازه داده شود. بنابراین فهمیدن این امر دشوار است که حقوق بین‌الملل ممکن است چه محدودیت‌های قابل توجهی را بر استفاده دولت ساحلی از اطلاعاتی که در زمینه اجرای قانون هستند و از طریق یک عملیات «وی بی اس اس» قانونی در آب‌های تحت صلاحیت ملی، به دست آمده‌اند، تحمیل کند؟ سؤال ممکن است این باشد که آیا ممکن است در تنگه‌های بین‌المللی که تحت رژیم عبور ترانزیت هستند؛ (رژیمی که مطابق آن کشتی‌ها از حقی برخوردارند که نباید برایشان ممانعت ایجاد شود) عملیات «وی بی اس اس» انجام شود؟^{۱۴۷} باین حال در مقاله حاضر مجال بیشتری برای مطرح کردن این نکته وجود ندارد.^{۱۴۸}

۴- اقدامات کاربردی

از این تحلیل، چه نتیجه‌ای (از نظر کاربردی) به دست می‌آید؟ برخی مشاهدات ساده هستند. اگر هدف بسیاری از عملیات‌های امنیت دریایی یک پیگرد قانونی موفق باشد؛ بنابراین نیروهای دریایی و سایر نهادهای امنیت دریایی باید برای تکنیک‌های پایه مقابله و بازرسی بیشتر آموزش ببینند. همان‌گونه که سانبرگ^{۱۴۹} بیان می‌کند: توانایی انجام تحقیقات، جست‌وجو و بازرسی‌های مناسب و جمع‌آوری اطلاعات به همان میزانی مهم است که تکنیک‌ها و طرز عمل‌های نظامی مهم هستند البته اگر اهمیت آن بیشتر نباشد؛ زیرا آنها وظایف اصلی مرتبط با یک مقابله هستند که (آن مقابله) نتیجه و عاقبت (امر) را مشخص می‌کند.^{۱۵۰} در واقع یک پژوهش در ایالات متحده آمریکا به این نتیجه رسیده است که فقدان

۱۴۶. توضیح: چنین صلاحیتی ممکن است با صلاحیت دولت پرچم متقارن باشد. (صلاحیت متقارن یعنی

See also: Shearer, op.cit, 335.

صلاحیت دو یا چند مرجع نسبت به دعوی واحد)

147. UNCLOS. Art, 38/1.

148. For more study look at: Shearer, op.cit. 331-332.

149. Sonnenberg, op.cit. 71.

150. Ibid, op.cit. 71.

آموزش تخصصی برای مأموریت‌های «وی بی اس اس» نقص عمده در عملیات‌های امنیت دریایی محسوب می‌شود.^{۱۵۱} برای یک مأموریت نیاز است که توانایی‌هایی که لازم هستند تعیین شود؛ نه توانایی‌های (آن) سازمانی که اقسام مأموریت‌های برعهده گرفته‌شده را جلو می‌برد و همچنین همان‌گونه که توماسولو^{۱۵۲} خاطرنشان می‌کند: موارد پاسخ به تهدیدات دریایی ممکن است برنامه‌ریزی‌شده یا برنامه‌ریزی نشده باشد. واکنش‌های برنامه‌ریزی‌شده به‌عنوان یک نتیجه، از اطلاعات عملی سرچشمه می‌گیرند. یک پاسخ برنامه‌ریزی‌شده برای نهادهای (ذی‌نفع) حاکمیتی آمریکا زمان فراهم می‌کند تا بسنجند و ترکیب مناسبی از منابع را انتخاب کنند تا در واکنش به یک تهدید خاص، به نتیجه مطلوب برسند. نوع توانایی‌های به‌کار گرفته‌شده و استفاده‌شده، وابسته به سطح تهدید و نتیجه موردنظر است.^{۱۵۳}

تهدیدی که ممکن است توسط یک تروریست مسلح در یک کشتی انجام شود که انتظار نمی‌رود که قابل‌سازش باشد، ممکن است به تکاوران دریایی نیاز داشته باشد.^{۱۵۴} بااین‌حال اگر نتیجه موردنظر شامل تعقیب کیفری باشد، پس از آن باید تیم‌های مخصوص مقابله گارد ساحلی درگیر شوند. برخی از پرونده‌ها ممکن است به ترکیبی از قابلیت‌ها و توانایی‌ها نیاز داشته باشند.^{۱۵۵} از این‌رو برای نیروهای دریایی و همچنین نیروهای غیرنظامی دریایی، به‌طور فزاینده‌ای مهم است که درک اندکی از مهارت‌های اجرای قانون داشته باشند تا کمترین استفاده از نیرو برای کاهش اختلال در جامعه را دربرداشته باشد، (و همچنین) دانش و توانایی اداره مؤثر و تحقیقات حقوقی برای ترکیب پرونده‌ها با یکدیگر و برای دانستن تفاوت مابین شواهد، مدارک و اطلاعات را داشته باشند.^{۱۵۶}

این مسئله در عملیات امنیتی دریایی چندملیتی همانند عملیات مبارزه با مواد مخدر و عملیات مبارزه با دزدی دریایی که دولت تعقیب‌کننده با دولت مقابله‌کننده یکی نیستند، حادث می‌شود. در زمینه مبارزه با دزدی دریایی اشاره شده است که عوامل اجرای قانون معمولاً تعلیم داده شده‌اند تا مدارک و شواهد را بر اساس مقررات آیین دادرسی کیفری خودشان جمع‌آوری و حفظ کنند؛ ولی آنچه که برای یک دادگاه هلندی شواهد خوبی محسوب

151. Ibid, 71-72.

152. Tomasulo. op.cit. 33.

153. Ibid, 34.

154. Ibidem.

155. Ibidem

156. Sonnenberg, op.cit. 124.

می‌شود، الزاماً برای یک دادگاه کنیایی شواهد مناسب و خوبی نیست.^{۱۵۷} درحقیقت مسائل و موضوعات مرتبط با شواهد و مدارک می‌توانند چالش‌هایی را در سراسر عملیات چندجانبه ایجاد کنند. برای مثال ارزش مدارک قابل قبول به‌طور متفاوت (قابلیت قبول مدارک در رژیم‌های حقوقی مختلف، یکسان نیست)، ممکن است از دست برود، نه به این دلیل که به طریقی مخدوش و غیرمسموع محسوب شده بلکه به‌خاطر «الزامات و مقررات خاص قابل قبول بودن (مدرک)» در یک نظام حقوقی معین.^{۱۵۸} بنابراین درحالی‌که کنیا از سال ۲۰۰۶ خواستار انجام محاکمات متعدد مظنونین دزدی دریایی سومالی بود که به‌وسیله نیروهای دریایی خارجی درحال گشت در خلیج عدن دستگیر شده بودند، دادگاه‌های کنیا با مشکلاتی در پذیرش «قابلیت قبول عکس‌هایی که به‌وسیله یک عکاس گرفته شده بود که پیش از آن توسط مدعی‌العموم به وی اجازه داده نشده بود» روبه‌رو بود.^{۱۵۹} در آخر همکاری بین‌المللی نیاز به تغییرات اساسی در قوانین و سیاست به‌وسیله دولت‌هایی دارد که یا گشت‌های مبارزه با دزدی دریایی و یا محاکمه مظنونین دستگیرشده دزدی‌های دریایی را انجام می‌دهند.^{۱۶۰}

نتیجه

این مقاله به بررسی مسئله جمع‌آوری و توزیع اطلاعات پرداخته تا به‌طور گسترده‌تر عملیات اجرای قانون دریایی را در بافت مشکلات و مسائل جدید امنیت دریایی حمایت کند. این نوع از تحقیق به ملاحظه و توجه به گردآوری اطلاعات و اشتراک‌گذاری اطلاعات (و اقدامات هماهنگ‌شده در هردو بُعد، نیازمند است. اطلاعات مرتبط برای اجرای قانون ممکن است شامل آگاهی عمومی از حوزه دریایی باشد و یا شواهد خاصی که یک تعقیب کیفری را تقویت می‌کند. به این معنا که آرایش‌داری‌ها و نیروهای محدود اجرای قانون به دانشی نیاز دارد که کدامیک از کشتی‌ها در کدامیک از فعالیت‌ها مشغول‌اند و در کجا قرار دارند. درخصوص بُعد دوم گردآوری اطلاعات اجرای قانون از آنجایی که نیروهای دریایی به‌طور فزاینده‌ای در عملیات امنیت دریایی درگیر می‌شوند که ممکن است به مقدار زیادی با اجرای قانون تلفیق

157. Rob McLaughlin & Tamsin Phillipa Paige, "The Role of Information Sharing in Counter-Piracy in the Horn of Africa Region: A Model for Transnational Criminal Enforcement Operations," 12 *Journal of International Law and International Relations* 82, 92.

158. Ibidem

159. Ibidem

160. Ibidem

شود، آموزش و هماهنگی بیشتر ممکن است مورد نیاز باشد. همانند اینکه پرسنل نیروی دریایی می‌توانند در پشتیبانی از عملیات اجرای قانون اقدام کنند بدون اینکه در جمع‌آوری شواهد قابل قبول اختلال ایجاد کنند. این امر، پرسش از اقدامات هماهنگ و اشتراک‌گذاری اطلاعات بین نهادها و همچنین بین دولت‌ها را افزایش می‌دهد. صرف‌نظر از اینکه کدام یک از دولت‌های ساحلی مورد بررسی قرار گرفته، عملیات امنیت دریایی به هماهنگی بسیاری از ادارات دولتی متنوع و سازمان‌ها نیاز دارد.

بنابراین سؤالات قابل توجهی در زمینه هماهنگی افقی درون هر حکومتی که عملیات اجرای قانون یا عملیات امنیت دریایی را انجام می‌دهد، وجود دارد. به‌علاوه ممکن است سؤالات مهمی در زمینه هماهنگی بین کشورهای شریک درگیر در متوقف‌سازی چنین فعالیت‌هایی همانند قاچاق مواد مخدر و دزدی دریایی، وجود داشته باشد. تعدادی از سؤالات حقوقی‌ای که ممکن بود پرسیده شود، بررسی شد. سؤال (به‌ظاهر) ساده حقوقی‌ای که شاید عملاً یکی از پیچیده‌ترین سؤالات باشد، ارتباط بین دولت‌های شریک در تحویل مدارک قابل قبول از یک دولت مقابله‌کننده یا دولت ممانعت‌کننده به مقامات قضایی در یک کشور متفاوت است. اگرچه در چنین مواردی ممکن است میزان مشخصی از آموزش و هماهنگی‌های عملی کمک کند، در برخی موارد اگر (می‌بینیم که) پیگردهای قانونی موفق در حال رخ دادن است، واقعاً هیچ جایگزینی برای تجدیدنظر در قانونگذاری داخلی وجود ندارد. اگر نیروهای دریایی در اجرای قانون دریایی درگیر شوند، چالش‌های مشابهی ممکن است درون یک دولت ساحلی رخ دهد. تعدادی از مشکلات حقوقی در دستیابی به آگاهی در حوزه دریایی همچنین مورد بحث قرار گرفت. درحالی‌که مقررات سیستم دریایی و شناسایی بلندمدت (ال آر آی تی) سازمان بین‌المللی دریایی، به درجه بالاتری از اشتراک‌گذاری اطلاعات هماهنگ بین دولت‌های صاحب پرچم و دولت‌های ساحلی دست یافته که توانسته دستیابی به آگاهی در حوزه دریایی بهتری را حمایت کند، شکاف‌های عمده در ساختار سیستم دریایی و شناسایی بلندمدت باقی مانده است به‌خصوص نسبت به قایق‌های کوچک؛ به‌علاوه چنین شکاف‌هایی ممکن نیست که در سطح اقدامات ملی (یعنی با این نوع از اقدامات) کاملاً قابل‌پر شدن باشند؛ همچنان‌که با هرگونه بهره‌مندی اطلاعاتی، درحالی‌که می‌توان اطلاعات بهتری را جستجو کرد، اطلاعات بی‌نقص و کامل به‌سادگی در دسترس نیست.

درنهایت به برخی از سؤالات حقوقی خاص در این مورد توجه شد که با اطلاعات به‌دست‌آمده در حین یک عملیات «وی بی اس اس» که برای هدفی انجام شده ولی منجر

به اثبات یک جرم نامرتبب کشف‌شده، می‌شود، چه می‌توان کرد. آیا چنین مدارکی می‌توانند حفظ شوند و برای سایر مقاصد توسط دولت مقابله‌کننده استفاده شوند و یا با سایر دولت‌ها من‌جمله دولت صاحب پرچم، به اشتراک گذاشته شوند؟ به این سؤال با عنوان «استفاده گسترده» می‌توان اشاره کرد. مفسران تلاش می‌کنند که بیان کنند «وی بی اس اس»ها قادرند تنها برای اهداف کاملاً محدود استفاده شوند و اقدامات انجام‌شده نباید فراتر از آنچه باشد که سوءظن‌های ابتدایی منجر به حق مقابله لازمه، می‌شود.

حتی اگر یک دیدگاه محدود اتخاذ گردد، نتیجه‌ای که در اینجا پیشنهاد شده این است که هیچ چیز در حقوق دریاها استفاده گسترده از مدارک آشکارشده جرایم را به‌جای آن جرمی که در ابتدا کشتی به آن مظنون بوده، منع نمی‌کند. درواقع دستیابی به یک نتیجه خلاف این، می‌تواند وظایف گوناگون دولت‌ها درجهت همکاری در جلوگیری از جرایم دریایی را تضعیف کند. تنها محدودیت مناسب (وارد) این خواهد بود که مقابله عمدی و جستجوی یک کشتی با مورد سوءظن درواقع نباید با هدف دستیابی به اطلاعات درزمینه تجاوزات و حمله‌های نامرتبب انجام شود که احتمالاً (این امر) یک سوءاستفاده از حق را تشکیل می‌دهد.



فهرست منابع

Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, opened for signature Dec. 4, 1995, 2167 U.N.T.S. 3. www.un.org > Search Oceans and Law of the Sea site.

Arctic Sunrise (Neth. v. Russ.), Case No 2014-02, Award on Jurisdiction (Perm. Ct. Arb. 2014), <http://www.pcacases.com/web/view/21>, 2014.

Australia, MSC 79/5/12, Measures to Enhance Maritime Security: Long-Range Identification and Tracking of Ships (Sept. 24, 2004), <http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/data/IMO/MSC/79/MSC%2079-5-12.pdf>, 2004.

Australian Government, Department of Immigration and Border Protection, Australian Border Force, Protecting Our Borders, <https://www.border.gov.au/australian-border-force-abf/protecting> (last visited July 19, 2017). Related online edition <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:p2m2l2b83v0j;https://www.homeaffairs.gov.au/australian-border-force-abf/Protecting+&Cd=1&HI=En&Ct=Clnk&Gl=Ir&Client=Firefox-B-Ab>, 2017

Barrett, Jill & Richard Barnes eds. The Following Section Draws Substantially on Research Previously Published. See Guilfoyle, Douglas. "Maritime Security." In *Law of the Sea: Unclos as a Living Treaty* (Jill Barrett & Richard Barnes eds., 2016), https://issuu.com/marvinsfreeunderground/docs/maritime_security_and_the_law_of_th.

Bateman, Sam. "Regional Navies and Coast Guards: Striking a Balance between "Lawships" and Warships." In *Naval Modernisation in South-East Asia: Nature, Causes and Consequences*. edited by Geoffrey Till & Jane Chan eds. Oxford: Hart Publishing Ltd., 2014.

Bateman, Sam. Securing Australia's Maritime Approaches, 3 Security Challenges <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320701831922?src=recsys>, 2007.

Brown, Thomas M. "For the "Round and Top of Sovereignty": Boarding Foreign Vessels at Sea on Terror-Related Intelligence Tips." 59 *Naval Law Review* 63, 77 (2010). https://pure.uva.nl/ws/files/2791862/176485_14_Back_matter.pdf.

Bueger, Christian. "What is Maritime Security?." 53 *Marine Policy* 159 (2015), online edition <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>, 2004.

Bush, President George W. National Security Presidential Directive NSPD-41/Homeland Security Presidential Directive HSPD-13, at 5 (Dec. 21, 2004), <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd41.pdf>.

Carsten, Michael D. (ed). Maritime Domain Awareness, US Naval War College Digital Comments, Digital Commons. usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1160&context=ils, 2007

Churchill, R. R., & A. V. Lowe. *The Law of the Sea* 95-99 (3rd ed. 1999). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:vqZBOt95R7MJ:https://static.cambridge.org/resource/id/urn:cambridge.org:id:binary:20170216044459516-0043:S1355770X02220124:S1355770X02000128a.pdf+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

Colby, Jonathan E. "The Developing International Law on Gathering and Sharing Security Intelligence." 1 *Yale Studies in World Public Order* 49, 53 (1974), digitalcommons.law.yale.edu > YJIL > Vol. 1 (1974) > Iss. 1.

Commandant of the United States Coast Guard, The U.S. Coast Guard Strategy for Maritime Safety, Security, and Stewardship 26 (2007), <http://www.hsdl.org/?view&did=470382>, 2007.

Commission Communication, Towards the Integration of Maritime Surveillance: A Common Information Sharing Environment for the EU Maritime Domain, COM (2009) 538 final (Oct. 15, 2009), <http://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0538&from=EN>.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Mar. 10, 1988, 1678 U.N.T.S. 221. <http://library.umn.edu/instreet/maritime-navigation-safety.html>, 1988

Department of Homeland Security, Small Vessel Security Strategy, at i (2008), <http://www.hsdl.org/?view&did=485572>.

Deputy Secretary of Defense, DoD Dir. 5525.5, DoD Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials ¶E4.3 (1986). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:xEf7xkUVu0J:https://www.hsdl.org/%3Fabstract%26did%3D421+%&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>, 1986.

Dirk C. Sonnenberg, Maritime Law Enforcement: A Critical Capability for the Navy? 13 (Mar. 2012) (unpublished M.A. thesis, Naval Postgraduate School), <http://calhoun.nps.edu/handle/10945/6873>, 2012

European Union Naval Force: Mediterranean Operation Sophia, EEAS (Sept. 15, 2016), https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_eunavfor_med_en_0.pdf.

Eve De Coning, United Nations Office on Drugs and Crime, Transnational Organized Crime in the Fishing Industry (2011), <http://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/2011/issue-paper-transnational-organizedcrime-in-the-fishing-industry.html>.

Flag State, (Last Visited, 4 October 2018) <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/flag-states>, 2018.

Friman & Lindborg, supra note 6; Douglas Guilfoyle, Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights, 59 International and Comparative Law Quarterly 141 (2010). www.academia.edu/219914/CounterPiracy_Law_Enforcement_and_Human_Rights.

Gary L. Tomasulo Jr. "Evolution of Interagency Cooperation in the United States Government: The Maritime Operational Threat Response Plan 3 (June 2010)" (unpublished M.B.A. thesis) related: <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/59157>, 2010

Guilfoyle, Douglas, Shipping Interdiction and the Law of the Sea 91, 19495, 212 (2007). assets.cambridge.org/97805217/60195/frontmatter/9780521760195_frontmatter.pdf.

Guilfoyle, Douglas. "SS Lotus." In *Landmark Cases in Public International Law*, edited by Cameron Miles & Eirik Bjorge eds., forthcoming (2017) digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1708&context=ils, 2017.

Håkan Friman & Jens Lindborg. "Initiating Criminal Proceedings with Military Force: Some Legal Aspects of Policing Somali Pirates by Navies." In *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:LoMdwXgGiEYJ:https://www.e-elgar.com/shop/modern-piracy+%&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>, 2012.

Handeyside, Hugh. "The Lotus Principle in ICJ Jurisprudence: Was the Ship Ever Afloat?." 29 *Michigan Journal of International Law* 71 (2007): 78-80. <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1145&context=mjil>.

Harrison. *Making The Law of the Sea: a Study in the Development of International Law* 16162 (2011). <https://www.cambridge.org/core/books/making-the-law-of-the-sea/B7BF1A5ADF126D1ED664A59809455959>.

Hertogen, "Letting Lotus Bloom." 26 *European Journal of International Law* 901 (2015)

Hot Pursuit (Last visited 4 october 2018) <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Hot+Pursuit>, 2018.

Howard, Minister John. Strengthening Offshore Maritime Security (Dec. 14, 2004)). related: <https://www.jstor.org/stable/3663165>.

International Convention for the Safety of Life at Sea ch. 5, reg. 19-1, ¶ 5.3, Nov. 1, 1974, 1184U.N.T.S.278 (2007 revision) [hereinafter SOLAS] ibanes.org/conferences/prilep/ibanes_prilep_proceedings_19_December_2016.pdf, 2016.

International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, Piracy off the Somali Coast: Final Report 22 (2008), http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf.

International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1415, Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual11 (May 25, 2012), <http://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin124anx1.pdf>.

Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* 227 (2012). https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bgdv_SJbhiUJ:https://global.oup.com/academic/product/maritimesecurityandthelawofthesea9780199566532+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab.

Klein, Natalie. "Legal Implications of Australia's Maritime Identification System." 55 *International and Comparative Law Quarterly* 337, 337 (2006), <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:J3hYAHqubEJ:https://researchers.mq.edu.au/en/publications/legalimplicationsofaustraliasmaritimeidentification-system+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

Klein, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea* 211 (2012). related: https://books.google.com/books/about/Maritime_Security_and_the_Law_of_the_Sea.html?id=ODla01-tisC.

Kraska, James. "Broken Taillight at Sea: The Peacetime International Law of Visit, Board, Search, and Seizure." 16 *Ocean and Coastal Law Journal* 1 (2011), <http://digitalcommons.maine.law.maine.edu/oclj/vol16/iss1/2>.

Kraska, James. "Putting Your Head in the Tiger's Mouth: Submarine Espionage in Territorial Waters." 54 *Columbia Journal of Transnational Law* 164 (2015). jtl.columbia.edu/wp-content/uploads/sites/4/2015/12/Kraska_54-CJTL-164.pdf.

Maritime Safety Committee, MSC 81/25, Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-First Session 5.84 (May 24, 2006). Note, however, the opposition of China to such information being sought of vessels not intending to call at a State's port [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VYyQY6z0Kzgj:www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Pages/default.aspx+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VYyQY6z0Kzgj:www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Pages/default.aspx+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab), 2006.

Maritime Safety Committee, MSC 81/25/Add.2, Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-First Session annex 43 (June 1, 2006). <https://www.dco.uscg.mil/.../Marine%20Safety%20Center/.../Committee%20Docs/MSC,2006>.

McGrath, Catherine. "Government Boosts Maritime Security, ABC." Dec. 15, 2004. <http://www.abc.net.au/pm/content/2004/s1266082.htm>.

McLaughlin, Rob, & Tamsin Phillipa Paige. "The Role of Information Sharing in Counter Piracy in the Horn of Africa Region: A Model for Transnational Criminal Enforcement Operations." 12 *Journal of International Law and International Relations* 82, 92 (2016): 82-119.

Murdoch, Andrew and Douglas Guilfoyle. "Capture and Disruption Operations: The Use of Force in Counter Piracy off Somalia." In *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, edited by Douglas Guilfoyle, 147-171. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2016.

National Security Act of 1947, Pub. L. No. 80-523, § 102 (codified as amended at 50 U.S.C. § 3036(d)(1) (2012)). legcounsel.house.gov/Comps/CIA49.pdf.

Nimmich, Joseph L., & Dana A. "Goward. Maritime Domain Awareness: The Key to Maritime Security." In *Global Legal Challenges: Command of The Commons, Strategic Communications and natural disasters 57*, www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a605285.pdf

Nong Hong. "China's Newly Formed Coast Guard and Its Implication for Regional Maritime Disputes." 28 *Ocean Year Book* 611, 618 (2014). <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9fxK5Z15Q5oJ:https://amti.csis.org/chinasmaritimelawenforcementreformanditsimplicationontheregionalmaritimedisput es/+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

Posse Comitatus Act of 1878, 18U.S.C. § 1385(2012). <https://fas.org/sfp/crs/natsec/R42659.pdf>, 2012.

Proelss, Alexander ed. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary 754, Digital Commons. usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1708&context=ils, 2017.

Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime art. 7, opened for signature Nov. 15, 2000, 2241 U.N.T.S. 507. https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:i3ROXmqFtB8J:https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx%3Fsrc%3Dind%26mtdsg_no%3Dxxviii12b%26chapter%3D18%26lang%3Den+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab, 2000.

Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Nov. 1, 2005, IMO Doc. LEG/CONF.15/21 [hereinafter SUA Protocol 2005].

<https://www.researchgate.net/publication/265048070> THE RIGHT OF VISIT AND THE 2005 PROTOCOL ON THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, 2005.

Rabasa, Angel and Peter Chalk. Non-Traditional Threats and Maritime Domain Awareness in the Triborder Area of South East Asia: The Coast Watch System of the Philippines 21. https://www.Rand.Org/Content/Dam/Rand/Pubs/Occasional.../2012/Rand_Op372.Pdf, 2012.

Rahman, (referring to SOLAS Regulation 19-1, 8.1.2) solasv.mcga.gov.uk/regulations/regulation19_1.htm, 2011.

Rahman, Chris. "Maritime Domain Awareness in Australia and New Zealand." In *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*. 200, 211 related.ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1087&context=lawpapers, 2011

Report of the International Law Commission to the General Assembly, 11 UN GAOR Supp. No. 9, at 284, U.N. Doc. A/3159 (1956), reprinted in [1956] 2 Y.B. Int'l. L.

Comm'n. 284 (commentary to Article 46) (emphasis added). related:<https://www.jstor.org/stable/1122386>, 1956.

Roach, J. Ashley & Robert W. Smith. United States Responses to Excessive maritime claims 481 (2 ded. 1996). www.faculty.virginia.edu/jnmoore/pdf/moore-ocean-law-&-policy-vol-02.pdf.

Rothwelleds, Donald R., Joanna Mossop Natalie Klein, (2010), www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2010/6.pdf.

Sales, Nathan Alexander. "Mending Walls: Information Sharing after the Usa PATRIOTAct." 88 *Texas Law Review* 1795, 1821 (2010); <https://www.law.gmu.edu/assets/files/publications/working.../1016MendingWalls.pdf>.

Sengupta, Somini, & Keith Bradsher. "Mumbai Terrorist Siege Over, India Says." *New York Times* (Nov. 28, 2008), <http://www.nytimes.com/2008/11/29/world/asia/29mumbai.Html>.

Shearer, Ivan. "Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels." 35 *International and Comparative Law Quarterly* 320, 330 (1986). https://www.icrc.org/en/download/file/56141/irc98_6.pdf.

Sloan, Alfred P. School of Management, Massachusetts Institute of Technology, <https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/59157/659552377MIT.pdf?sequence=2>, related online edition <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:hryp3AKxAsUJ:papirity.org/p/83159515/maritimelawenforcementoperationsandintelligenceinangeofmaritimematurity+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>.

Sonnenberg, Quoting Commandant of the Marine Corps, Chief of Naval Operations & Commandant of the Coast Guard, *Naval Operations Concept 2010: Implementing the Maritime Strategy* 35 (2010), <https://www.uscg.mil/history/docs/2010NOC.pdf>.

Spiermann, Ole. *International Legal Argument in the Permanent Court of International Justice* 254 (2005), <https://www.cambridge.org/core/books/international-legal-argument-in-the-permanent-court-of-international-justice/06D764C09DFAAD095960767B70953BE0>.

Stockton Center for the Study of International Law, U.S. Naval War College and the Center for Oceans Law and Policy, <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9s8BB1bsD9EJ:https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/StocktonCenterforInternationalLaw+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab>, 1985.

SUA Protocol, *supra* note 73, art. 8bis(5)(d), (e) (setting out provisions for deemed consent after the lapse of four hours from the request in certain circumstances or complete waiver of the consent requirement). <https://www.state.gov/documents/organization/58426.pdf>, 2005.

Till, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* 302 (2004). related: scientiamilitaria.journals.ac.za/pub/article/download/84/113.

Transport Canada, *Maritime Domain Awareness, CANADA.CA*, <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/initiatives-235.htm> (last visited July 19, 2017).

U.N. Secretary-General, *Oceans and the Law of the Sea*, 20, U.N. Doc. A/67/79/Add.1 (Aug. 31, 2012). www.un.org/en/development/desa/.../generalassembly/docs/.../A_RES_67_78.pdf.

U.S. Government, the U.S. Department of the Navy or the U.S. Naval War College. https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:U1j_cMfmE_EJ:https://usnwc.edu/+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab.

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary 245 (Myron H. Nordquist, Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne eds., 1995). <https://brill.com/view/serial/LAOS, 1995>.

United Nations Convention on the Law of the Sea art. 25(2), opened for signature Dec. 10, 1982, 1833U.N.T.S.397[hereinafterUNCLOS].www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

United Nations Office on Drugs and Crime, Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A Threat Assessment 3-4, 11-15 (2013), http://www.unodc.org/documents/dataandanalysis/Studies/TOC_East_Africa_2013.pdf.

United States, MSC 80/3/3, Long-range Identification and Tracking of Ships 5.3 (Nov. 12, 2004). www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Documents/LRIT/1294-Rev-5.pdf.

Usa PATRIOTAct of 2001, Pub. L. No. 107-56, § 218, 115 Stat. 272 (1971) (codified at 50U.S.C.§§1804(a)(6)(B),1823(a)(6)(B)(2012)). <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/50/1804>.

Vervaele, Foreign Intelligence Surveillance Act of 1978 §§ 106, 305 codifiedasamendedat 50U.S.C.§§1806,1825(2012) digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1708&context=ils, 2012.

Vervaele, John A. E. "Terrorism and Information Sharing between the Intelligence and Law Enforcement Communities in the US and the Netherlands: Emergency Criminal Law?." 1 Utrecht Law Review 1, 2 (2005). [related: https://www.utrechtlawreview.org/articles/10.18352/ulr.1/galley/1/download/](https://www.utrechtlawreview.org/articles/10.18352/ulr.1/galley/1/download/).

Wendel, Philipp. State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law 51 (2007). www.beckshop.de/fachbuch/inhaltsverzeichnis/9783540743323_TOC_001.pdf.

Wilson, Brian. "Five Maritime Security Developments That Will Resonate for a Generation." *Harvard National Security Journal* (Mar. 11, 2015), <http://harvardnsj.org/wp-content/uploads/2015/04/Wilson-NSJ-Article-PDF.pdf>, 2015.

Wilson, Brian. "Reshaping Maritime Security Cooperation: The Importance of Interagency Coordination at the National Level." In *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*. https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wWb01v6rclJ;https://www.eelgar.com/shop/modernpiracy%3F__website%3Dduk_warehouse+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir&client=firefox-b-ab.