

## مقابله با دزدی و تروریسم دریایی در راستای حفظ امنیت و حقوق شهروندان

صادق جوادی<sup>۱</sup>، جواد نادری عوج بغزی<sup>۲</sup>، علی پایدارفرد<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> فارغ التحصیل کارشناسی رشته فقه و حقوق امامیه از دانشگاه مذاهب اسلامی و دانشجوی کارشناسی ارشد رشته حقوق بین الملل دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری (نویسنده مسئول)

<sup>۲</sup> دانش آموخته سطوح عالی حوزه علمیه قم و دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه تهران (پرديس بين‌المللی ارس)

<sup>۳</sup> قاضی دادگستری و دانشجوی مقطع دکتری تخصصی رشته حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه تهران

### چکیده

دو تهدید «دزدی دریایی» و «تروریسم دریایی»، شدیدترین آثار ممکن را بر امنیت دریاهای و حقوق ذاتی شهروندان گذاشته و گاه تا مرز بحران نیز پیش رفته‌اند. دولت‌ها و جامعه جهانی از اهمیت این دو پدیده شوم غافل نبوده و سعی در مقابله با آن دو را داشته‌اند. از دهه ۹۰ میلادی تا کنون، کنوانسیونهای مهمی در میان دولتها تدوین شد که ضمن شناسایی هریک از این دو معضل، صلاحیت قضایی دولتها را برای محاکمه خاطیان این جرائم به رسمیت شناختند. در این میان، سازمانهای بین‌المللی و منطقه‌ای نیز، از پای ننشسته و اقدامات مفیدی را در مقابله با این دو پدیده انجام دادند. اقداماتی که توانست تا حد زیادی از وقوع این دو پدیده جلوگیری کند. نگارندگان در این پژوهش به شیوه توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای به بررسی ابعاد مختلف دزدی و تروریسم دریایی پرداخته‌اند تا مسأله راهکارهای مناسب در مقابله با این دو پدیده به منظور حفظ امنیت دریاهای و احترام به حقوق شهروندی به فرجام علمی رسد و نقش سازمانهای بین‌المللی از دو منظر حقوقی و بین‌المللی به کمند آزمون درکشیده شود.

**واژه‌های کلیدی:** دزدی دریایی، تروریسم دریایی، تروریسم، راهکارهای مقابله، حفظ حقوق شهروندان.

## مقدمه

در جهان امروز دریا و اقیانوس ها، نقش مهمی را در تجارت و حمل و نقل ایفا میکنند. به طوری که روزانه میلیون ها تن کالا و هزاران مسافر را در سرتاسر زمین، جا به جا میکنند. حتی توسعه روش های دیگر حمل و نقل نیز، نتوانسته از سهم و نقش بی بدیل حمل و نقل دریایی در زمینه های مختلف به خصوص مسائل تجاری و اقتصادی بکاهد.

همین مسئله باعث شده است که از دیرباز تا کنون، مسئله امنیت دریاها و دریانوردی مورد توجه ویژه دولت ها قرار بگیرد. چرا که پر واضح است اگر امنیت دریا ها و اقیانوس ها تامین نباشد، بدون تردید حمل و نقل دریایی با معضلات شدیدی مواجه خواهد بود. امروزه گروه های سازمان یافته متعددی در سراسر دنیا به دنبال برهم زدن امنیت دریا و نیل به اهداف شخصی یا سازمانی خویش میباشند و با تهدیدات و جنایات ارتكابی خویش در دریا، منافع و ثروت های کثیری را برای خویش به ارمغان می آورند.

نکته قابل توجه آنست که اشکال این تهدیدات و جنایات متعدد بوده و در زمینه هایی چون: «دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریایی، قاچاق مهاجرین و قاچاق سلاحهای کوچک و...» به وقوع می پیوندند. این تهدیدات علاوه بر آثار مستقیمی که بر امنیت دریانوردی و امنیت دولت ساحلی میگذارد، آثار غیر مستقیمی را نیز در رابطه با صنعت حمل و نقل دریایی به دنبال دارد از قبیل: افزایش نرخ بیمه دریایی، نرخ حمل و نقل، تعلیق و توقف فعالیت های تجاری، مشکلات زیست محیطی و در نهایت در مواردی (چون دزدی دریایی و یا تروریسم دریایی) بحران های منطقه ای یا جهانی را به دنبال خواهد داشت.

جامعه جهانی تا کنون راهکارهایی را در برابر این تهدیدات در قالب های متعددی چون: کنوانسیون ها، عهدنامه ها، قرارداد های منطقه ای یا دو جانبه با دولت ساحلی و قطعنامه های صادره و... را اتخاذ نموده است. همچنین برخی از سازمان های منطقه ای نیز در این خصوص اقداماتی را انجام داده اند.

در پژوهش حاضر، سعی بر آن داریم تا از میان تهدیدات متعدد علیه امنیت دریاها، دو مورد از مهم ترین این نهاد ها، یعنی «دزدی دریایی» و «تروریسم دریایی» را مورد بررسی قرار دهیم، تا بتوانیم مرز میان آنها را تفکیک کرده و با شناسایی تفاوت ها و اشتراکات آنها، به راهکار ها و اقدامات صورت گرفته توسط جامعه جهانی و دیگر نهاد های بین المللی برای مقابله با این دو پدیده بپردازیم.

## ۲. مفهوم دزدی دریایی

قبل از آنکه به بررسی ابعاد دزدی دریایی بپردازیم، باید با تعریف آن آشنا شویم. تعاریف متعددی برا دزدی دریایی بیان شده است، اما شاید بتوان جامع ترین تعریف حقوقی را، تعریف ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به عنوان مهمترین سند در رابطه با دزدی دریایی دانست. مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دزدی دریایی در معنای اصلی و دقیق خود عبارت است از: «هرگونه عمل خشونت آمیز یا بازداشت غیر قانونی، یا هر عمل خسارت بار ارتکاب یافته به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی، برای اهداف شخصی، در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیمای دیگر که با قصد غارت همراه باشد» [۱]

بر اساس نص ماده ۱۰۱، میتوان ۵ شاخصه و ضابطه اصلی را برای تحقق عمل دزدی دریایی مشخص نمود که عبارت اند از: شاخصه اول) شناور یا هواپیما شخصی به عنوان موضوع دزدی دریایی: به عنوان یک قاعده کلی و طبق تعریفی که ارائه شد، تنها «شناورها و هواپیما شخصی» میتوانند موضوع دزدی دریایی واقع شوند. نظر عموم حقوقدانان بر آن است که یک کشتی جنگی یا دیگر کشتی ها و هواپیما های دولتی که تحت حاکمیت یک دولت شناخته شده یا متخاصم قرار دارند، تا زمانی که در چنین وضعیتی باقی بمانند، اگر چه مرتکب اعمال خشونت بار غیر قابل توجیه شوند اقدام آنها دزدی دریایی محسوب نمیشود و تنها مجازات متخلفان و جبران خسارت وارده را باید از دولت صاحب پرچم تقاضا نمود. در صورتی که یک کشتی جنگی یا یک کشتی دولتی شورش و یا تمرد نماید و برای مقاصد شخصی در دریا به گشت زنی بپردازد، حالت جنگی یا دولتی

بودن آن کشتی پایان مییابد و اعمال خشونت بار ارتكابی توسط آن کشتی میتواند، دزدی دریایی تلقی گردد. این مسئله در رابطه با هواپیما ها نیز مجری خواهد بود.

شاخصه دوم) اعمال دزدی دریایی باید توسط مسافری یا خدمه یک کشتی یا هواپیمای شخصی ارتكاب یابد: ذکر این مورد در واقع برای خارج کردن مواردی است که اعمال غارتگرانه یا خشونت آمیز و گروگانگیری افراد توسط گروهی از مسافری یا خدمه خود کشتی اتفاق میافتد.

گرچه اکثریت محققین، دزدی دریایی را منحصرأ به اعمال خشونت بار یک کشتی علیه کشتی دیگر اطلاق میکنند؛ ولی، برخی دیگر به این تعریف محدود نمی شوند براساس نظر آنها اگر خدمه یک کشتی شورش کنند و کالاهای موجود در آن را در اختیار بگیرند، اگرچه عمل خشونت باری علیه یک کشتی دیگر صورت نگرفته است، ولی عمل آنها دزدی دریایی تلقی میشود براساس این نظر، دزدی دریایی باید هر عمل غیرمجاز خشونت بار علیه اشخاص یا کالاهای در دریای آزاد، توسط یک شناور دیگر یا به وسیله خدمه یاغی یا مسافران علیه شناور خودشان را نیز شامل گردد.

شاخصه سوم) نحوه ارتكاب دزدی دریایی: دزدی دریایی بوسیله هرگونه اعمال خشونت بار و با استفاده از زور و تهدید و یا ارباب خدمه و مسافران به منظور تصاحب شناور یا کالاهای آن برای استفاده شخصی، صورت میگیرد.<sup>۱</sup> همچنین ممکن است دزدی دریایی به این شکل انجام شود که از طریق ارباب، فرمانده کشتی مجبور شود مسیر خود را تغییر دهد و یا اینکه دزد دریایی فرمانده شناور را به قتل رسانده، هدایت شناور را عهده دار شود و یا اینکه یک کشتی دیگر را وادار و یا تهدید نماید تا فرد یا محموله ای را تحویل نمایند. عمل خشونت بار، نیاز به اقدام کامل ندارد. بلکه مبادرت به حمله یا حتی تعقیب یک شناور به قصد حمله، به خودی خود، دزدی دریایی محسوب میگردد.

شاخصه چهارم) به خاطر مقاصد شخصی باشد؛ بسیاری از صاحب نظران معتقدند مقاصد شخصی به معنی اعمال خشونت آمیز، گروگانگیری و غارتی است که ذاتاً به قصد سرقت باشد [۲] در رابطه با هدف دزدی دریایی باید خاطر نشان نمود که عبارت است از تصاحب هر شناور شخصی یا دولتی و یا اشخاص و کالاهای داخل آن، در دریای آزاد میباشد. معمولاً هدف این تصاحب، محموله شناور است، که مورد نظر دزد دریایی میباشد و ممکن است شناور و خدمه را بعد از ضبط محموله رها سازد، یا اینکه خدمه را به قتل برساند، کشتی را ضبط و یا غرق سازد. از سوی دیگر ضرورت ندارد که علیه تمامی محموله شناور، اعمال خشونت بار صورت گیرد. برای مثال، ممکن است دزد دریایی، اموال تنها یک مسافر ثروتمند در کشتی را چپاول نماید و یا وی را به منظور دریافت خون بهای گزاف گروگان بگیرد.

به نظر میرسد در ماده ۱۰۱ اهداف شخصی در مقابل اهداف سیاسی قرار گرفته اند. انگیزه های سیاسی از ویژگی های اصلی جرائم تروریستی است که همراه با خشونت انجام میگیرند.

شاخصه پنجم) در سطح دریاهای آزاد که تحت صلاحیت کشور خاصی نیست، اتفاق افتاده باشد: ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و همچنین ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نیز بدین شاخصه اشاره نموده اند. با توجه به مواد مذکور، دزدی دریایی، به عنوان یک جرم، تنها می تواند در «دریای آزاد» ارتكاب یابد. همچنین، لازم به ذکر است، دزدی دریایی در محدوده «دریای سرزمینی»، همانند دیگر جرایم، در محدوده سرزمین یک دولت محسوب میشود و ارتباطی به حقوق بین الملل ندارد.

در این حالت همه کشورها حتی کشورهایی که علقه صلاحیتی نیز ندارند بر اساس ماده ۱۰۵ کنوانسیون صلاحیت دستگیری دزدان دریایی و توقیف اموالشان را خواهند داشت.

اکنون که با دزدی دریایی و شاخصه های آن آشنا شدیم، لازم می آید تا با بیان تعریف مختصری از سرقت مسلحانه علیه کشتی ها، تفاوت میان این دو پدیده را درک کنیم.

سرقت مسلحانه دریایی به طور مختصر، عبارت است از: توسل به مجموعه اقدامات خشونت آمیز و غیر قانونی، که به منظور ربایش کشتی یا وسایل و اشیاء موجود در دریا در راستا تامین اهداف و منافع شخصی میباشد.

<sup>۱</sup> مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به دریای آزاد.

همانگونه که مشاهده میکنیم، سرقت مسلحانه گرچه در برخی مصادیق خویش، مشابه با دزدی دریایی میباشد، (به عنوان مثال اشتراک در هدف، یا اشتراک در نحوه ارتکاب از حیث جنس اعمال ارتكابی)، اما بر خلاف دزدی دریایی، محدود به منطقه دریای آزاد نبوده و در هر منطقه دریایی، قابل تحقق میباشد.

### ۳. وضعیت دزدی دریایی در جهان امروز

امروزه دزدان دریایی اغلب با استفاده از قایق های موتوری کوچک به کشتی های حامل کالا که برای عبور از تنگه ها مجبور به کاهش سرعت خویش میباشند حمله میکنند. حمله دزدان دریایی، بیشتر در مناطق جنوب و جنوب شرقی آسیا، آفریقای جنوبی و شرقی، دریای سرخ، امریکای جنوبی و مرکزی و دریای کارائیب صورت میپذیرد [۳] در گذشته، عموماً کشتی های حامل کالاهای ارزشمند و قیمتی مورد هدف و غارت دزدان دریایی قرار میگرفتند؛ ولی، امروزه وسایل و لوازم ملوانان و همچنین گاو صندوق کشتی و یا هزینه های بندری بیشتر مورد توجه دزدان دریایی قرار گرفته است دزدان دریایی دنیای مدرن امروز که اغلب عضو گروه های گانگستری نیز هستند، در برخی موارد خدمه را وادار به خروج از کشتی کرده و کشتی را با جعل اوراق شناسایی و تغییر رنگ به بندر دیگری میبرند.

امروزه دزدان دریایی در خطوط ساحلی پنهان میشوند و در کمین شکار خود می مانند؛ تا اینکه تاریکی فرا رسد و هنگامی که اکثر کارکنان کشتی در خواب هستند، یورش خود را آغاز میکنند گاهی اوقات نیز دزدان دریایی یک شناور را با موتور روشن و بستن دست و پای ملوانان ترک میکنند و آنان را در معرض خطر تصادم رها میکنند.

طی آمار های ۲۰ سال گذشته، بیشترین تعداد موارد دزدی دریایی مربوط به مناطقی چون سومالی، خلیج عدن، کنیا، سیشیل، اندونزی، اقیانوس هند و همچنین تنگه مالاکا اختصاص داشته است. گرچه که نمیتوان از کاهش موردی آن در برخی سال ها چشم پوشی کرد، کاهش که تا حدود زیادی مرهون اقدامات خود دولت های ساحلی این مناطق و یا اقدامات مشترک آنها بوده است.

بند ۳) دزدی دریایی در کنوانسیون های ژنو ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲

کنوانسیون های فوق الذکر، دو سند جامع در رابطه با دزدی دریایی و فروض مختلف منتهی بدان میباشد. پس از تعریف دزدی دریایی (که بدان اشاره شد) لازم است تا مصادیق آن را بر اساس مواد این دو کنوانسیون، به صورت تطبیقی، بررسی نماییم. که عبارت اند از:

الف) هرگونه عمل خشونت آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است که در دو صورت تحقق میابد

۱) در دریاهای آزاد، علیه کشتی یا هواپیماهای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموالی که در آنها قرار دارد.

۲) علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور

ب) هرگونه مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن کشتی یا هواپیما به راهزنی دریایی میپردازد.

ج) هر گونه عمل عمدی یا تحریک کننده ای که اعمال بند های الف و برا تسهیل کند ( مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد)

چنانچه اشخاصی که هدایت یک کشتی یا هواپیما را بر عهده دارند، قصد داشته باشند آن را برای ارتکاب یکی از اعمال فوق به کار برند، آن کشتی یا هواپیما، به عنوان کشتی یا هواپیمای راهزن تلقی می شود همین امر در مورد کشتی یا هواپیمایی که برای ارتکاب چنین عملی به کار گرفته شده است، مادامی که در هدایت اشخاصی باقی مانده باشد که مرتکب این جرم شده باشند، مصداق دارد. (مستفاد از ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها)

همچنین مطابق مواد ۱۶ کنوانسیون ژنو و ۱۰۲ کنوانسیون ۱۹۸۲، اعمال راهزنی فوق الذکر اگر چنانچه بوسیله کشتی یا هواپیما دولتی صورت بگیرد، مصداق دزدی دریایی نخواهد بود. مگر آنکه بوسیله شورش در کشتی یا هواپیما مذکور توسط خدمه یا کارکنان آن و یا اشخاص ثالث، هدایت کشتی یا هواپیما از دست دولت خارج شده باشد و در راستای اهداف شخصی مورد استفاده قرارگیرد. نکته قابل طرح در راستا مطلب اخیر آنست که، در دزدی دریایی باید دو کشتی وجود داشته باشد، یکی کشتی دزد دریایی و دیگری کشتی قربانی. و همین نکته است که دزدی دریایی را از کشتی ربایی متمایز میکند. لذا صرف تسلط شورشیان کشتی یا هواپیما بر کشتی یا هواپیمایی که در آن مستقر هستند، دزدی دریایی محسوب نشده، هرچند برای نیل به اهداف شخصی باشد [۴].

ماده ۱۸ کنوانسیون ژنو و ۱۰۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ به تابعیت کشتی یا هواپیما راهزن میپردازد. بدین نحو که: کشتی یا هواپیما، چنانچه به صورت کشتی یا هواپیمای راهزنی در آمده باشد، میتواند تابعیت خود را حفظ کند. حفظ یا از دست دادن تابعیت، به موجب قوانین کشوری تعیین میشود که چنین تابعیتی را اعطا کرده است.

ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ و بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ به جستجو و بازدید کشتی مظنون به دزدی دریایی میپردازد. بدین صورت که: جستجو و بازدید از هر کشتی با هر پرچمی، که به طور معقول مظنون به دزدی دریایی است، مجاز میباشد اگر معلوم شود که سوءظن به کشتی بی اساس بوده است، مشروط بر آنکه کشتی مورد بازدید مرتکب عملی نشده باشد که سوءظن را توجیه نماید، هرگونه زیان یا خسارت وارد شده به کشتی باید جبران گردد. که در رابطه با توقیف کشتی و هواپیمای راهزن دریایی به ترتیب مواد ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ بیان میدارد: هر دولتی میتواند کشتی و هواپیماهای راهزن دریایی یا کشتی ها و هواپیماهایی را که با راهزنی تصرف شده و در اختیار راهزنان دریایی است، در دریای آزاد یا هر مکان دیگری خارج از قلمرو صلاحیت دولتها، توقیف کرده و افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط نماید دادگاه کشوری که مبادرت به توقیف نموده است، میتواند در مورد مجازات های مقرر حکم صادر کرده و در مورد اقداماتی که می بایست در خصوص کشتی، هواپیما یا اموال انجام شود، با رعایت حقوق طرف های ثالثی که با حسن نیت عمل کرده اند، اتخاذ تصمیم نماید. همچنین در ادامه این دو کنوانسیون اذعان دارند که هرگونه توقیف بدون دلایل کافی، مسئولیت دولت توقیف کننده را برای جبران خسارت در پی خواهد داشت و دولت صاحب پرچم کشتی یا هواپیما میتواند درخواست جبران خسارت نماید. (مستفاد از ۲۰ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲)

در پایان هر دو کنوانسیون به صلاحیت انحصاری کشتی های جنگی یا کشتی های مجاز از طرف دولت ها برای توقیف کشتی ها یا هواپیماهای فوق الذکر میپردازد. کشتی هایی که باید علامت گذاری شده، قابل تشخیص بوده و مجاز برای این امر باشند. (مستفاد از مادتين ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲)

حال که با دزدی دریایی و مواد قانونی مرتبط با آن آشنا شدیم، باید به بررسی نهادی مشابه اما با تفاوت های اساسی، یعنی « تروریسم دریایی » بپردازیم.

#### ۴. مفهوم تروریسم دریایی

برای تعریف تروریسم دریایی، باید ابتدا به مفهوم تروریسم پرداخت. مفهوم تروریسم همواره یکی از مسائل مهم و مطرح در اندیشه سیاسی بوده است تا این که بعد از حادثه یازده سپتامبر و به دنبال حمله انتحاری و تروریستی گروهی از هواپیماهای مسافربری رבוته شده به برجهای دوقلوی مرکز تجارت جهانی در نیویورک توجه به پدیده تروریسم در اولویت قرار گرفت و این موضوع به اصلی ترین بحث کنفرانس های سیاسی و رسانه های گروهی جهان واقع شد. در ارتباط با تعریف تروریسم نیز موارد متعددی ذکر شده که همگی با وجود اختلاف های خود، بیانگر عناصری برای تفکیک تروریسم از دیگر جرایم میباشند. در ادامه دو مورد از مهمترین این تعاریف را بیان کرده و سپس عناصر آن را برمیشمایم.

در دائره المعارف بریتانیا آمده است: «تروریسم یعنی کاربرد سیستماتیک ارباب یا خشونت غیر قابل پیش بینی بر ضد حکومت ها و مردم جهت دستیابی به یک هدف سیاسی» [۵] و یا تعریفی که کنوانسیون پیشگیری و سرکوب تروریسم در ۱۶

نوامبر ۱۹۳۷ در خصوص تروریسم ارائه داده است که بیان میدارد: تروریسم عبارت است از «اقدامات جنایی که توسط افراد با به کارگیری روشهای وحشت زا علیه دولت مورد نظر یا شخصیت خاص یا عموم مردم سازمان دهی شده باشد».

[۶] در تتبع در تعاریف گوناگون در رابطه با تروریسم، میتوان به ۴ عنصر اساسی برای تحقق این جرم اشاره نمود که عبارت اند از:

(۱) ارتکاب هدفمند خشونت یا تهدید به خشونت، (۲) به کارگیری خشونت یا تهدید به خشونت در خارج از زمان جنگ، (۳) ایجاد وحشت یا تهدید به ایجاد وحشت، (۴) علیه قربانیانی باشد.

اما آنچه مسلم است تاکنون تعریف جامع و کلی از تروریسم ارائه نشده است. برای این که بارزترین اختلاف در تعریف تروریسم در خصوص تفکیک تروریسم از مبارزات جنبش های آزادی بخش ملی است که بر مبنای حق تعیین سرنوشت ملت ها، طبق منشور ملل متحد از مشروعیت برخوردار هستند. از سویی تروریسم یک جرم سیاسی است؛ لذا هر دولتی با توجه به اهداف و سیاست های خودش برداشت متفاوتی از آن دارد [۷] به هر حال امروزه نهاد تروریسم نقش مهمی را در تهدید امنیت بین المللی جهان ایفا میکند و همین مسئله میطلبد تا اقدام جدی تری از جانب دولت ها برای تعیین دقیق چهارچوب مفهوم تروریسم که مورد وفاق جامعه جهانی باشد، صورت گیرد.

اینک که با مفهوم تروریسم آشنا شدیم، میتوانیم تعریف دقیق تری نسبت به تروریسم دریایی داشته باشیم. در گروه کاری همکاری های دریایی - امنیتی حوزه آسیا پاسیفیک موسوم به سسکاپ در سال ۲۰۰۲ در رابطه با تعریف تروریسم دریایی، تعریف کاملی بیان شد. بر مبنای این تعریف تروریسم دریایی عبارت است از: انجام اعمال و فعالیت های تروریستی با اهداف سیاسی که (۱) در داخل دریا (۲) علیه کشتی ها یا سکوی ثابت داخل دریا یا بندر (۳) علیه هر یک از مسافران یا کارکنان آنها و (۴) علیه تجهیزات مستقر در آنها و سکنه آنها از جمله استراحتگاه های توریستی و مناطق بندری و شهرهای بندری صورت گیرد. در این تعریف دو عامل مهم مد نظر قرار گرفته است، اول این که این عملیات تروریستی میبایست در داخل محیط دریا باشد؛ یعنی فعالیت های تروریستی زمینی و هوایی را در بر نمیگیرد و دوم این که این عملیات علیه کشتی ها یا سکوهایی ثابت مستقر در دریاها و مناطق ساحلی و بندری باشد که در ارتباط مستقیم یا غیرمستقیم با فعالیت های دریایی هستند. در عین حال این تعریف تا حدی مبهم است، زیرا نوع عملیات تروریستی را مشخص نکرده است. در مجموع، کلیه اعمال جنایی و فعالیت های سیاسی نیز میتوانند دز زمره اعمال تروریستی قرار بگیرند. بنابراین، تروریسم دریایی متفاوت و متمایز با دزدی دریایی است. برای این که دزدی دریایی فقط برای اهداف شخصی و نفع شخصی هستند نه به خاطر اهداف سیاسی و ایجاد رعب و وحشت در بین جمعیت غیر نظامی. هم چنین در این تعریف محدوده و قلمرو ارتکاب تروریسم دریایی را «محیط دریا» دانسته است. لذا در ارتکاب این جرم در دریا تمایزی بین آبهای سرزمینی و آزادوجود ندارد.

##### ۵. پیشینه تروریسم دریایی

نهاد تروریسم دریایی در مقایسه با دزدی دریایی از قدمت بالایی برخوردار نمیشد و سابقه پیدایش آن در حقوق بین الملل دریاها کمتر است. نخستین قضیه در این زمینه، قضیه تصرف کشتی پرتغالی «سانتاماریا» در سال ۱۹۶۱ میلادی. البته از آنجا که در آن زمان موضوع تروریسم دریایی به شکلی که بعداً عنوان شد، مطرح نبود؛ با وجود شباهت، از این واقعه تروریستی، هیچ گاه به عنوان یک اقدام تروریستی یاد نشد. ماجرا از این قرار بود که کشتی مذکور به رهبری سرهنگ گالو در برابر دیکتاتوری های سالارزار، رئیس جمهور وقت پرتغال، بوسیله ۷۱ نفر شورشی پرتغالی تصرف شد. آنها به عنوان مسافر وارد کشتی شدند و برای تصرف آن یک افسر را کشتند، یک نفر از خدمه را شورشیان مجروح کردند و در میان مسافران ایجاد رعب و وحشت نمودند. در ابتدا هدف آنها مشخص نبود اما در ادامه مشخص شد که به نمایندگی از حرکت استقلال طلبانه ملی پرتغال، دست بدین اقدام زده اند. دولت پرتغال با دزدی دریایی خواندن این اقدام، از امریکا، هلند و انگلیس برای مقابله با شورشیان درخواست کمک کرد. اما گالو تهدید نمود در صورت نزدیک شدن کشتی های جنگی به «سانتاماریا» آن را غرق خواهد کرد

[۸] آمریکا و انگلیس در ابتدا با این استدلال که اقدام به ربودن «سانتاماریا» دزدی دریایی محسوب می‌گردد، به درخواست پرتغال پاسخ مثبت داده و دستور تعقیب و در صورت امکان متوقف نمودن کشتی ربوده شده را صادر کردند. اما در ادامه دولت انگلیس از این استدلال عدول کرد و بیان داشت که با تکیه بر مساعدت برای حفظ زندگی افراد و حمایت از اموال آنها در دریای آزاد اقدام مینماید. بالاخره با مساعدت یک کشتی دانمارکی، سانتاماریا متوقف شد و نیروهای پرتغالی و آمریکایی در آن وارد شده، مسافران آزاد و شورشیان به برزیل پناهنده شدند.

پس از واقعه فوق در سال های ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۷ حدود ۴۷ واقعه تروریستی دیگر به وقوع پیوست اما هیچ کدام به اندازه واقعه ۱۹ اکتبر ۱۹۸۵، علیه کشتی «اکلیه لرو»، توجه جامعه جهانی را به پدیده تروریسم دریایی جلب ننمود. کشتی مذکور بندر جنوا را برای یک سفر ۱۲ روزه به مقصد مصر و اسرائیل ترک کرد. در دهانه کانال سوئز این کشتی به کنترل ۴ فلسطینی از گروه ابونضال در آمد که خواستار آزادی ۵۰ زندانی فلسطینی در اسرائیل شدند و تهدید کردند در صورت برآورده نشدن خواسته‌هایشان کشتی را منفجر کرده و مسافران آن را خواهند کشت. حتی در این میان یک آمریکایی یهودی تبار از مسافران کشتی نیز، کشته شد. آمریکا در بیانیه ای خواستار تحویل گروگان گیرها به سه جرم توطئه، گروگان گیری و دزدی دریایی در دریا آزاد شد و حتی با استناد با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو علنا گروگان گیر ها را به دزدی دریایی متهم نمود. در ادامه این جریان، با تضمینی که به گروگانگیران داده شد و فراهم نمودن امکان مسافرت آن ها، آزاد شدند؛ اما زمانی که هواپیمای مصری حامل گروگانگیران عازم تونس بود، توسط هواپیماهای آمریکا مجبور به فرود در سیسیل شد. در ادامه دولت ایتالیا، حاضر به استرداد آنها به آمریکا نشد و آنها را به اتهام قتل و ادم ربایی، محاکمه نمود. از اینجا به بعد بود که توجه جامعه جهانی به تروریسم دریایی و مقابله با آن جلب شد.

#### ۶. تروریسم دریایی در پرتو اسناد بین المللی

در کنوانسیون های متعددی به مسئله تروریسم دریایی پرداخته شده است که در ذیل مهمترین آنها را بررسی میکنیم .

#### ۱-۶. تروریسم دریایی و کنوانسیونهای ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها

در ابتدا لازم به ذکر است که کنوانسیون های ۱۹۸۵ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها (مونده گویی) اشاره صریحی به اقدامات تروریستی در دریا ندارند. لذا تنها موردی که در کنوانسیون های مذکور قابل اطلاق به تروریسم میباشد، جرم دزدی دریایی است. بر همین اساس، برخی حقوقدانان و محققین غربی تروریسم دریایی را با دزدی دریایی مقایسه نموده و خواستار تسری قواعد دزدی دریایی بر تروریسم دریایی شده اند. بر خالف نظر فوق، با توجه به تعریف دزدی دریایی ملاحظه میشود ناتوانی مفاد کنوانسیونهای ژنو ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در مقابله با تروریسم دریایی و سایر اعمال خشونت بار علیه کشتیها مورد پذیرش اکثر صاحب نظران بوده است. لذا بر اساس این کنوانسیون ها تعهد یا الزامی برای همکاری بین المللی برای سرکوبی دزدی دریایی که با انگیزه سیاسی صورت میگیرد (تروریسم دریایی)، وجود ندارد. از سوی دیگر، با وجود واقعیت های فوق و این که اگرچه دزدی دریایی با وضعیت مربوط به تروریسم دریایی مطابقت ندارد، ولی شباهت های این دو به ویژه از جهت آثار و عواقب زیان باری که بر تجارت بین المللی و امنیت افراد کشتی ها بر جا میگذارند قابل توجه هستند. بر این اساس و با توجه به این دو شرط کلی، میتوان طبق این دو کنوانسیون بین المللی حقوق دریاها وظایف جدیدی را برای دولتها در نظر گرفت که در واکنش آنها نسبت به این اعمال یا تهدیدات تروریستی در دریای آزاد نیز تأثیر بگذارد.

اول این که: بر مبنای ماده ۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ «حقوق دریاها، منته گویی» دریاهای آزاد بر روی تمام دولت ها اعم از ساحلی یا بدون ساحل باز است. و در آنها ادعای هیچ دولتی مبنی بر این که قسمتی از دریای آزاد را به تصرف خود درآورد، معتبر نخواهد بود (مستفاد از ماده ۸۹ کنوانسیون مذبور) و استفاده از دریای آزاد برای مقاصد صلح جویانه میباشد (ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲) مورد اخیر بیانگر حکمی جدید در مورد اعمال خشونت بار میباشد. همچنین در ماده ۹۴ کنوانسیون مذکور آمده است که « هر دولتی میتواند به نحو مؤثر صالحیت و نظارت خود را در مسائل اداری، فنی و اجتماعی



کشتی‌هایی که پرچم آن کشور را حمل می‌کنند، اعمال نماید» که با توجه به موارد ذکر شده میتوان خشونت‌های مورد اشاره را شامل اعمال تروریستی نیز دانست.

شرط دوم آنست که: در بند ۷ ماده ۹۴ بدان اشاره شده است که عبارت است از: «هر دولت ترتیبی خواهد داد که توسط فرد یا افراد واجد شرایط یا تحت نظر آنها در مورد هرگونه واقعه دریایی یا حادثه مربوط به دریانوردی در دریای آزاد که علیه کشتی‌های دارای پرچم‌های آن کشور ارتکاب یابد و این اعمال منجر به وارد آمدن خسارات جانی یا صدمات شدید به اتباع دولت‌های دیگر شود یا سبب خسارت شدید به کشتیها یا تأسیسات دولت دیگر یا به محیط زیست دریا گردد، تحقیقاتی را به عمل می‌آورد» لذا بر اساس این مقرر، تحقیق و بازرسی در خصوص یک عمل تروریستی در صورتی که ثابت شود نسبت به یک کشتی که از لحاظ قانونی پرچم قابل شناسایی دارد، صورت گرفته است، امکان پذیر میباشد.

## ۶-۲. کنوانسیون رم جهت مقابله با اقدامات غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸

همانطور که پیشتر نیز اشاره کردیم، در پی رخداد قضیه کشتی «اکلیه لرو» که توجه جامعه جهانی را به مسئله تروریسم برانگیخت، تصویب قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد را در رابطه با تروریسم در سال ۱۹۸۵ به دنبال داشت. این قطعنامه شامل بندی است که در آن از سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌خواهد تا اقدام مقتضی برای مبارزه با تروریسم دریایی را پیشنهاد نماید. به دنبال صدور این قطعنامه مذاکراتی به ابتکار ایالات متحده آمریکا در سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام شد. این مذاکرات در سپتامبر ۱۹۸۶ منجر به تدوین یک سری استانداردهای جهانی برای امنیت بنادر و مقابله با اقدامات تروریستی گردید. به دنبال آن شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز موضوع را مورد توجه قرار داد. در ادامه طی نشست پنجاه و هفت شورای آن سازمان، دولت‌های اتریش، ایتالیا و مصر (سه دولت درگیر در قضیه کشتی اکلیه لرو) تدوین یک معاهده بین‌المللی در زمینه مقابله با تروریسم دریایی را مشابه کنوانسیون‌های ایکائو در مقابله با تروریسم هوایی پیشنهاد نمودند. شورای مذکور با اولویت قرار دادن تدوین کنوانسیون پیشنهادی، کمیته موقتی را در خصوص اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی تشکیل داد. کمیته مذکور در ماه‌های مارس و می ۱۹۸۷ تشکیل جلسه داد و تصمیم گرفت پیش نویس یک پروتکل را نیز با هدف تعمیم اقدامات غیرقانونی به سکوهایی ثابت در فالت قاره را در برنامه خود قرار دهد. پیش نویس‌های تهیه شده برای هر دو سند در پنجاه و هشتمین نشست سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد بررسی قرار گرفت و نهایتاً اسناد مذکور طی کنفرانس بین‌المللی که در تاریخ اول تا دهم مارس ۱۹۸۸ در مقر فائو در رم تشکیل شد به تصویب رسید و در مارس ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردید. البته در سال ۲۰۰۵، پروتکل الحاقی راجع به سکوهایی ثابت مستقر در فلات قاره نیز، بدان افزوده شد. این پروتکل متضمن الزاماتی از جمله توسعه صلاحیت رسیدگی و تعقیب کیفری مرتکبین جرائم مذکور در کنوانسیون ۱۹۸۸ و اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از خشونت در دریاست.

این کنوانسیون را میتوان اولین کنوانسیونی که منحصراً به مسئله تروریسم دریایی و مبارزه با آن در ماورا صلاحیت دولت‌ها می‌پردازد، قلمداد نمود. این کنوانسیون یک نظام حقوقی قابل تطبیق با اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی بین‌المللی (مشابه آنچه که در نظام هوانوردی بین‌المللی دارد) را ایجاد نموده است. لذا بسیاری از مقررات این کنوانسیون از مقررات سازمان ایکائو اقتباس شده است. کنوانسیون، شامل بیست و دو ماده و یک پروتکل ضمیمه برای جلوگیری از اقدامات نامشروع علیه امنیت تأسیسات سکوهایی ثابتی که در فلات قاره قرار گرفته است، میباشد مقررات کنوانسیون شامل «پنج بخش» می‌باشد که عبارتند از: (مقدمه، کشتی‌های مشمول مقررات این کنوانسیون، دامنه شمول کنوانسیون، جرایمی که کنوانسیون آنها را در برمیگیرد، سیستم تعقیب و استرداد و روش حل اختلافات و مواد نهایی).

از آنجایی که برخی از این بخش‌ها مرتبط به شیوه‌های مبارزه با تروریسم دریایی است، لذا در گفتار بعدی که مرتبط با راهکارهای مقابله با دو نهاد دزدی و تروریسم دریایی است، مورد توجه قرار خواهد گرفت.

الف) کشتیهای موضوع کنوانسیون رم



از نظر ماده ۱ این کنوانسیون، کشتی عبارت از: «هر نوع شناوری می باشد که به طور دائمی به بستر دریا متصل نگردیده باشد، و شامل شناورهای دارای نیروی محرک خارجی، شناورهای غوطه ور و هر نوع شناور دیگر نیز می گردد». اما از آنجا که این تعریف همه کشتیه‌ها، از جمله کشتیهایی که در حال دریانوردی نیستند را در بر میگیرد، کشتیهایی که در حال دریانوردی نبوده یا کلاً از سرویس حمل و نقل خارج شده‌اند از شمول این کنوانسیون مستثنی میباشند. همچنین، تأکید شده است موارد مطروحه در این کنوانسیون بر مصونیت های متعلقه بر کشتیهای جنگی و سایر کشتیهای دولتی مورد استفاده جهت اهداف غیر تجاری، تأثیر گذار نمیباشد.

(ب) مناطق دریایی مشمول کنوانسیون رم

قابلیت اجرای این کنوانسیون در مورد کشتی هایی اعمال میگردد که در حال ورود، عبور یا خروج از آبهای واقع در ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک کشور واحد یا حدود جانبی دریای سرزمینی یک کشور با کشورهای مجاور باشد یا برای حرکت در چنین مسیری برنامه ریزی شده باشد. (ماده ۴ کنوانسیون) بدین ترتیب اگر کشتی در حال دریانوردی در آب های فراتر از حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت یا در حال دریانوردی در حدود جانبی دریای سرزمینی یک دولت با دولت های مقابل باشد و یا به گونه ای از قبل برنامه ریزی شده باشد که کشتی مذکور در این نواحی دریانوردی نماید، چنین کشتی هایی در شمول مقررات کنوانسیون گنجانیده میشود.

(ج) جرائم مندرج در کنوانسیون

یکی از مزایا کنوانسیون رم، ذکر مصادیقی از تروریسم دریایی است، که به صورت احصایی آنها را بر شمرده است. ماده ۳ کنوانسیون مذکور، به بررسی این مصادیق میپردازد. ماده ۳ بیان میدارد: « هر شخصی که به طور غیر قانونی و از روی عمد، مرتکب یکی از اقدامات ذیل گردد، مجرم تلقی خواهد شد :

- (۱) تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی از طریق توسل یا تهدید به قوه قهریه یا از طریق هرگونه اقدام رعب انگیز.
- (۲) اقدام به عمل خشونت آمیز علیه هر شخص حاضر در کشتی، مشروط بر آنکه این عمل، احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن آن کشتی را به همراه داشته باشد.
- (۳) منهدم نمودن کشتی یا باعث ورود خسارت به کشتی یا کالای آن شدن در صورتی که احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن آن کشتی را به همراه داشته باشد.
- (۴) تعبیه نمودن یا فراهم نمودن زمینه تعبیه هر وسیله یا ماده ای در کشتی، به هر طریق، که احتمال انهدام آن کشتی را به همراه داشته باشد یا باعث ورود خسارت شدن به آن کشتی یا کالای آن، که دریانوردی ایمن کشتی را به مخاطره افکند یا احتمال به مخاطره افکندن آن را به همراه داشته باشد.
- (۵) منهدم نمودن یا وارد آوردن خسارات جدی نسبت به تسهیلات دریانوردی یا اخلاص جدی در عملکرد آنها، در صورتی که چنین عملی احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن کشتی را به همراه داشته باشد.
- (۶) ارسال اطلاعاتی که شخص ارسال کننده از نادرست بودن آنها آگاه است و در نتیجه امنیت دریانوردی کشتی را به مخاطره افکند.

(۷) ارسال اطلاعاتی که شخص ارسال کننده از نادرست بودن آنها آگاه است و در نتیجه امنیت دریانوردی کشتی را به مخاطره افکند. همچنین هر کسی که شروع به ارتکاب جرایم مندرج در بندهای ۱ الی ۷ نماید یا به عنوان معاونت مستقیم در ارتکاب هر یک از جرایم مذکور که توسط هر شخص دیگری ارتکاب گردیده باشد، یا به هر صورت دیگری همکاری با شخص مرتکب نماید، مجرم شناخته می شود. کنوانسیون مذکور به عمدی مرتکب شدن این جرائم تصریح مینماید که این دلالت بر لزوم داشتن نیت مجرمانه برای تحقق جرم میکند. به عبارت دیگر وقوع نتیجه مورد نظر برای تحقق این جرائم شرط نیست، صرف داشتن نیت مجرمانه ولو نتیجه مورد نظر به وقوع نپیوندد، جرم تروریستی دریایی را محقق میدارد.

۳\_۳ پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوها ثابت واقع در فلات قاره

همانطور که اشاره شد در سال ۲۰۰۵ میلادی، این پروتکل به کنوانسیون ۱۹۸۸ رم اضافه شد. این پروتکل که در جهت مقابله با اقدامات تروریستی بر روی سکوهایی ثابت تدوین گردیده است، ترتیبات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم را به سکوهایی ثابت واقع در فلات قاره گسترش داده است. براساس پروتکل، هرکس اقدامات ذیل را از روی عمد و به طور غیرقانونی نسبت به سکوهای ثابت انجام دهد، مجرم تلقی میگردد.

- (الف) تصرف یا اعمال کنترل بر سکوی ثابت با توسل به زور یا تهدید آن یا هر گونه اقدام رعب انگیز یا
- (ب) انجام عمل خشونتآمیز علیه اشخاص روی سکوی ثابت، در صورتی که آن عمل احتمالاً ایمنی آنها را به مخاطره اندازد یا
- (ج) انهدام سکوی ثابت یا ایراد خسارت به آن که احتمالاً ایمنی آن را به مخاطره اندازد یا
- (د) کارگذاری یا فراهم نمودن موجبات کارگذاری دستگاه یا مادهای به هر ترتیب بر روی سکوی ثابت که احتمالاً موجب انهدام آن سکوی ثابت گردد یا احتمالاً ایمنی آن را به مخاطره اندازد یا
- (ه) قتل یا مجروح نمودن هر شخصی در راستای ارتکاب یا مبادرت به ارتکاب هر یک از جرائم مندرج در جزءهای (الف) تا (ت) در ضمن، هر کسی که شروع به ارتکاب این جرمها نماید یا بهعنوان معاون جرم در ارتکاب آن مشارکت نماید، مجرم شناخته میشود. همچنین این پروتکل، اعضا کنوانسیون را ملزم به استرداد مجرم به دولت متبوع خویش مینماید و یا ارجاع امر به مقامات قانونی خویش مینماید. دولت های عضو به علاوه متعهد میباشند در خصوص مقابله با جرائمی که مورد توجه کنوانسیون قرار گرفته به یکدیگر مساعدت نمایند.

## ۷. اقدامات و راهکارهای مقابله با دزدی دریایی و تروریسم دریایی

اکنون که با مفهوم، عناصر و مصادیق دزدی و تروریسم دریایی آشنا شدیم، باید به بررسی راهکارهای مقابله با آن و اقدامات صورت گرفته در این زمینه بپردازیم. پیش از آنکه به بررسی راهکارهای مقابله با این دو نهاد بپردازیم، لازم به ذکر است که به جهت مشابهت های دو نهاد موجود از حیث آثاری که بر امنیت دریاهای اقیانوس ها میگذارند، راهکارهای مقابله با آنها نیز مشترک بوده و در موارد بسیاری هم پوشانی دارند. گرچه که ممکن است راهکارها و اقدامات ارائه شده در واکنش به رخداد یکی از دو پدیده در یک منطقه خاص صورت گرفته باشد، اما در عمل نسبت به هردو و در هر زمان و مکان دیگری راهگشا ست. در رویارویی با این پدیده مزبور، علاوه بر کنوانسیون هایی که پیشتر ذکر شدند، نهاد های بین المللی و منطقه ای مختلف، اقداماتی را صورت داده اند که بر حسب اهمیت این نهاد ها در حفظ صلح و امنیت بین المللی به ترتیب بدان ها خواهیم پرداخت.

### بند ۱) اقدامات شورای امنیت سازمان ملل متحد

با گسترش دزدی دریایی در منطقه سوماتالی در سال ۱۹۹۱، شورای امنیت ابراز نگرانی های خویش نسبت به این پدیده را ابراز داشت. تا آنکه با جدی شدن بحران در همان سال قطعنامه ۷۳۳ را در این زمینه صادر کرد. پس از این قطعنامه بود که شورا به ترتیب قطعنامه های متعددی را در مقابله با این موضوع صادر نمود که مهم ترین آنها قطعنامه های ۱۶۷۶، ۱۷۷۲، ۱۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ هستند. اهم محتوای قطعنامه های شورای امنیت سازمان ملل متحد در زمینه دزدی دریایی نوین را میشود اینگونه برشمرد: ۱- تهدید علیه صلح و امنیت بین المللی - ۲- گسترش مفهوم دزدی دریایی - ۳- لزوم همکاری بین المللی - ۴- گروه ارتباط - ۵- استفاده از تمام اقدامات لازم و شیوه های ضروری و ۶- لزوم بهره جستن از مقرره های مختلف. که در ادامه به بیان اجمالی هر کدام میپردازیم:

شورای امنیت، اقدامات دزدان دریایی در سواحل سوماتالی و خلیج عدن را براساس ماده ۳۹ منشور ملل متحد، تهدید علیه صلح و امنیت بین المللی دانسته است. شورا امنیت در زمینه مقابله کارآمد با این دزدان در صدد گسترش مفهوم دزدی دریایی برآمد و لذا عنوان سرقت مسلحانه را به دزدی دریایی در قطعنامه های خویش افزود. شورای امنیت به منظور مقابله با دزدی دریایی نوین، بارها در قطعنامه اخیر خود به شماره ۲۳۱۷ در نوامبر ۲۰۱۶ بر لزوم همکاری بین المللی تأکید کرده است. شورا از کلیه سازمان ها و دولت ها و به طور کلی هر نهادی که توانایی مقابله با دزدان مزبور را داشته باشد، در خواست همکاری

جهت مقابله با این پدیده مینماید بوسیله هر اقدامی از قبیل: تجهیز کشتی ها، کمک مالی، دستگیری و محاکمه دزدان دریایی حتی اگر در قلمرو دولت سوماتی اقدام کرده باشند را انجام دهند. (لازم به ذکر است که دولت سوماتی رضایت خویش بر انجام چنین اعمالی را در قلمرو سرزمینی خویش به شورا امنیت ابراز داشته است)

گروه ارتباط در زمینه دزدی دریایی یک سازوکار بین المللی است که در سال ۲۰۰۹ میلادی به منظور تسهیل همکاری ها در مقابله با دزدی دریایی نوین ایجاد شده است. این گروه به دنبال قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ شکل گرفت. شورا در این راستا، بر استفاده از کلیه امکانات و شیوه های لازم برای مقابله با این دزدان تصریح دارد. این گروه به ابتکار خانم رایس، وزیر خارجه ایالات متحده امریکا، ایجاد شد که شامل ۵ کارگروه میباشد و تحت راهبری دولت ها اقدام میکند.

شورا در زمینه مقابله با دزدان دریایی استفاده از تمام اقدامات و شیوه های ضروری را لازم میدانند. عبارت شیوه ها و یا اقدامات ضروری در قطعنامه های شورای امنیت، بیانگر برگ سفیدی است که در اختیار کشورها، نیروهای چند ملیتی و به طور کلی جامعه بین المللی، به فراخور، داده میشود تا مبادرت به هراقدامی، از جمله اقدام نظامی، نمایند. چرا که شورا تا به امروز، موفق به داشتن نیروی نظامی نشده است.

به دنبال صدور قطعنامه های پی در پی شورا امنیت در موضوعات فوق، شورا از دبیر کل وقت سازمان ملل، آقای بانکی مون، راهکارهایی را جهت مقابله با پدیده دزدی دریایی در سوماتی و کیفر مجرمان تقاضا نمود.

بند ۲) راهکار های پیشنهادی دبیر کل سازمان ملل متحد

در پی تقاضا شورا، آقای بانکی مون، (دبیر کل سازمان ملل) در ضرب الاجلی سه ماهه، راهکارهایی ۷ گانه را پیشنهاد نمود. [۹]

راهکار نخست: ارتقاء مساعدت های سازمان ملل برای ظرفیت سازی در کشورهای منطقه برای تعقیب و مجازات اشخاصی که مسئول ارتکاب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب های سواحل سوماتی هستند.

راهکار دوم: تأسیس دادگاه ملی سوماتی (با اعمال قانون سوماتی)، در قلمرو یکی از کشورهای منطقه خواه با مشارکت سازمان ملل متحد و خواه بدون مشارکت آن.

راهکار سوم: تأسیس شعبه تخصصی با صلاحیت داخلی کشور یا کشورهای منطقه، بدون مشارکت سازمان ملل متحد.

راهکار چهارم: تأسیس شعبه تخصصی با صلاحیت داخلی کشور یا کشورهای منطقه و با مشارکت سازمان ملل متحد

راهکار پنجم: تأسیس دادگاه منطقه ای بر مبنای موافقتنامه چند جانبه میان دولت های منطقه، با مشارکت سازمان ملل متحد.

راهکار ششم: تأسیس دادگاه بین المللی بر مبنای موافقتنامه میان کشورهای منطقه ای و سازمان ملل متحد.

راهکار هفتم: تأسیس دادگاه بین المللی توسط قطعنامه شورای امنیت به موجب فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد.

در پایان شورا امنیت از دبیر کل، بابت این راهکار ها تقدیر و در قطعنامه ۲۳۱۷ بدان استناد نمود.

## ۸. اقدامات سازمان های منطقه ای و بین المللی

در این رابطه سازمان های متعددی ایفا نقش نموده اند که به مهم ترین آنها میپردازیم.

### ۸\_۱ سازمان بین المللی دریا نوردی

به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد در خصوص امور دریانوردی، قطعنامه های متعددی در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سوماتی و خلیج عدن صادر کرده و اقدامات زیادی انجام داده است. در این میان، قطعنامه ۲۰۱۰ آیمو در خصوص کد رفتاری برای بررسی جرائم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی ها اهمیت ویژه ای دارد. تلاش های این سازمان، طیف گسترده ای داشته و اطلاع رسانی، تهیه دستورالعمل های لازم از سوی کردور اهمیت کمیته فرعی آیمو، توصیه به دولت ها از سوی کمیته ایمنی آیمو، پذیرفتن استفاده دریانوردان از تسلیحات گرم از سوی کمیته ایمنی آیمو، ارائه گزارش از دزدی های دریایی و گشت زنی سازمان یافته با همکاری یا در چهارچوب این آژانس تخصصی ملل متحد را، در برمیگیرد. در سال ۲۰۰۷ این سازمان از دولت ها، درخواستی مبنی بر انعقاد موافقت نامه منطقه ای دزدی دریایی را مطرح نمود. در همین راستا

نشستی منطقه ای در خصوص امنیت دریایی، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتیها در مناطق غربی اقیانوس هند، خلیج عدن و دول حوزه دریای سرخ در سال ۲۰۰۹ در جیبوتی برگزار شد. این شست به تصویب کد جیبوتی در سال ۲۰۰۹ انجامید. مراد از کد، مجموعه قواعد رفتاری است که بنا به هر موضوعی در ارتباط با آن حاکم میگردد.

#### ۸-۲ دفتر بین المللی دریانوردی

از دفاتر اتاق بازرگانی بین المللی است که در عرصه مقابله با دزدی دریایی در سوماتالی وارد شده است. به دنبال قطعنامه های سازمان ملل، نیروهای موسوم به «IMB» به منظور حمایت از کشتی های تجاری که حامل مواد غذایی برای آوارگان سوماتالی بودند، در منطقه مستقر شدند. اما متأسفانه این نیروها موفق نبودند. دفتر بین المللی دریانوردی در عرصه اطلاع رسانی به منظور پیشگیری از دزدی دریایی نیز وارد شده که در این کارزار موفق بوده است. این دفتر، مرکزی را تحت عنوان مرکز گزارشات دزدی دریایی تأسیس کرده که روزانه وقایع دزدی دریایی را به وسیله رسانه های جمعی اطلاع رسانی میکند.

#### ۸-۳ سازمان پلیس جنایی بین المللی

این سازمان از طریق دفاتر ملی خود در سال ۲۰۰۶، در صدد بازداشت دزدان دریایی و همکاری در مجازات و محاکمه این دزدان و احقاق حقوق قربانیان برآمده است. این اقدامات اینترپل به تأسیس مرکز اطلاعات جهانی در خصوص دزدی دریایی در سواحل سوماتالی انجامید و تقدیر شورای امنیت را نیز به همراه داشت.

#### ۸-۴. کمیته بین المللی صلیب سرخ

از آنجا که گسترش دزدی و تروریسم دریایی و استفاده مجرمان این جرایم از شیوه های نوین جنگی و سلاح کشتار جمعی، بحران های بشردوستانه و خشونت علیه غیرنظامیان را به همراه داشته است. کمیته بین المللی صلیب سرخ اقداماتی را انجام داده است. در این راستا دولت ها، گروه های ملی و سازمان های بین المللی را به همکاری در مقابله با دزدی دریایی فرا خوانده است. گفتنی است که دفتر سازمان ملل متحد برای مقابله با مواد مخدر و با اشراف بر لزوم تقویت دولت سوماتالی و جلوگیری از ضعیف تر نشدن آن، درصدد برآمده است تا با آموزش و ارائه تسهیلات مقتضی به تقویت نیروی دریایی دول درگیر در طولانی مدت کمک کند و نیز با نوسازی زندانها و دادگاهها زمینه را برای اجرای عدالت کیفری که مقتضای رعایت حقوق بشر متهمین است، فراهم آورد.

#### ۸-۵. اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا نیز در جهت حفاظت از کشتی های برنامه جهانی غذا و مقابله با دزدی دریایی به خصوص در منطقه سوماتالی و خلیج عدن، اقدامات مهمی را انجام داده است. اتحادیه اروپا عملیات نظامی مشترک خود تحت عنوان عملیات آتلانتا را سال ۲۰۰۸ با رهبری بریتانیا و ایرلند شمالی آغاز کرد. همچنین اتحادیه اروپا و کنیا موافقتنامه انتقال مظنونین برای محاکمه نزد محاکم کنیا را منعقد کردند و کنیا پذیرفت که بازداشتشدگان در عملیات آتلانتا را تعقیب و محاکمه کند.

#### ۸-۶. ناتو

ناتو نیز در این زمینه، اقدامات شایسته ای را اتخاذ نموده است. این سازمان منطقه ای در مقابله با دزدان دریایی، نخست در سال ۲۰۰۸ به منظور حفاظت از کشتی های برنامه جهانی غذا نیروهای خود را به کار گرفت و پس از آن وارد مبارزه مستقیم با این دزدان شد. در مارس ۲۰۰۹ میلادی، کشتی های جنگی ناتو بر مبنای قطعنامه ۱۸۳۸ شورای امنیت و البته رضایت دولت فدرال انتقالی سوماتالی وارد آبهای سرزمینی سوماتالی شدند.

## ۸\_۷ اتحادیه آفریقا

اتحادیه آفریقا نیز، به عنوان سازمان منطقه ای که درک درستی از مسائل سیاسی و اجتماعی، فرهنگی و.. قاره آفریقا و کشور های آن من جمله سومالی دارد، درصدد ایجاد ثبات در این کشور برآمده است و با استقرار گسترده نیروهای خود در خاک این کشور ناتوان، تاکنون نشان داده است که مهم ترین و اصلی ترین نهاد برای حل بحران دزدان دریایی در سومالی و خلیج عدن دانسته میشود.

## ۹. راهکار های اسناد بین المللی

در رابطه با تعقیب و محاکمه دزدان و تروریست های دریایی، میتوان به اسناد مختلفی اشاره نمود. گرچه که در برخی از آنها صرفا به یکی از دو پدیده، اعم از دزدی و یا تروریسم دریایی اشاره شده است.

## ۹-۱. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها: ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲

به هر دولتی که حتی از جهت جانی، مجنی علیه یا محل وقوع جنایت هم ارتباطی با دزدان دریایی ندارد، اجازه تعقیب دزدان دریایی را تحت عنوان اصل صلاحیت جهانی داده است. البته صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی به صورت عرفی است و کنوانسیون آن را مدون کرده است. بنابراین، طبق این ماده، که اشاره به اصل صلاحیت جهانی در رسیدگی بدین جرم دارد. هر دولتی، اعم از دولت بزه دیده، دولت جانی و یا حتی دولت ثالث، میتواند نسبت به دستگیری دزدان دریایی و محاکمه آنها طبق قوانین داخلی خویش مبادرت ورزد.

## ۹-۲. کنوانسیون رم ۱۹۸۸

در رابطه با صلاحیت قضایی کشور ها جهت مقابله با تروریسم، ماده ۶ کنوانسیون مزبور دو گونه صلاحیت پیشگیرانه، یکی اجباری و دیگری اختیاری را برقرار میسازد:

الف- صلاحیت اجباری: صلاحیت اجباری حالتی را مدنظر قرار داده است که جرم انجام یافته به نحوی از انحاء حاکمیت دولت مزبور را به چالش گرفته است. در این وضعیت، هر دولت عضو این کنوانسیون موظف است صلاحیت خود را درباره جرایم مطروحه، در صورتی که تحت شرایط ذیل صورت پذیرفته باشد، اعمال نماید:

(۱) هنگامی که جرم علیه یک کشتی یا در یک کشتی واقع گردیده که در زمان ارتکاب جرم، پرچم کشور مزبور را بر افراشته است.

(۲) هنگامی که جرم در سرزمین آن کشور، شامل دریای سرزمینی آن، واقع گردیده است.

(۳) هنگامی که جرم توسط یکی از اتباع آن کشور ارتکاب گردیده است بند (۱) ماده ۶)

کنوانسیون مذکور، رایج ترین معیارهایی را که دولت ها جهت اعمال صلاحیت خود دارند را، به عنوان صلاحیت اجباری پذیرفته است.

ب- صلاحیت اختیاری: کنوانسیون مزبور یک فرد بدون تابعیت را که اقامتگاه عادی در یک کشور دارد با تبعه همان کشور یکسان دانسته و بنابراین ممکن است صلاحیت آن دولت، به منظور تشخیص جرم ارتكابی توسط وی، اعمال گردد. همچنین، کنوانسیون مزبور دولت ها را مجاز میسازد که به برخی از جرایم بنابر ماهیت آنها و بدون در نظر گرفتن مکان وقوع جرم یا تابعیت مجرم یا قربانی، رسیدگی نمایند. این جرایم به گونه ای هستند که به اعتبار ملی یا اخلاقی دولت مربوطه و یا امنیت آن هم آسیب میرسانند. برخی از جرایم ممکن است به منافع و موقعیت یک کشور به لحاظ جهانگردی لطمه بزنند. موارد صلاحیت اختیاری عبارت اند از:

(۱) هنگامی که جرم، توسط فرد بدون تابعیتی ارتکاب گردیده که محل سکونت عادی وی در آن کشور (کشورهای طرف کنوانسیون واقع) است.

۲) هنگامی که در جریان ارتکاب جرم یکی از اتباع آن کشور به گروگان گرفته شود، تهدید گردد، جراحتی به وی وارد آید و یا به قتل برسد.

۳) هنگامی که جرم در جهت تلاش برای اجبار آن کشور به انجام یا خودداری از انجام یک عمل، ارتکاب گردیده است. ( ۲ ماده ۶)

نکته جدیدی که در کنوانسیون رم وجود دارد، بر خلاف کنوانسیون های سابق برآن، دولتی که مایل است، صلاحیت اختیاری خود را بر اعمال تروریستی برقرار نماید، باید نیت خویش را به اطلاع « دبیرکل سازمان دریاوردی بین المللی » برساند. حتی اگر در ادامه تصمیم به لغو صلاحیت خویش بگیرد، باید مجدداً مرجع مزبور را اطلاع دهد. لذا بر اساس بند ۳، شرط لازم برای اعمال صلاحیت اختیاری از طرف دولت های عضو، مطلع نمودن قبلی دبیرکل سازمان دریاوردی بین المللی از چنین قصدی میباشد.

پ- استرداد: ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۸، به اجرای مطلق و بی قید و شرط اصلی اختصاص دارد که برحسب آن هر دولت متعاقد باید مجرمی را که در سرزمینش یافت شده است را مجازات و یا مسترد کند. اگر چندین دولت برآنند تا صلاحیت خود را اعمال نمایند، حق انتخاب با دولتی است که متهم را در اختیار دارد دولت مذکور، ضمن اعمال صلاحیت، می بایست به منافع و مسئولیت های دولت صاحب پرچم کشتی های که در آن و یا علیه آن جرم به وقوع پیوسته توجه داشته و حقوق شخص ذی ربط را نیز در نظر بگیرد. در ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۸ برای تسهیل در امر استرداد در صورتی - که منوط به وجود قرارداد استرداد میان دولت های مدعی و مدعی علیه نباشد - پیش بینی شده است که دولت مدعی علیه ( خوانده ) آزادی عمل خواهد داشت که مقررات ذکر شده را به عنوان مبنای حقوقی استرداد مجرم، مورد لحاظ قرار دهد. [۱۰] چنانچه فردی یکی از جرایم فهرست شده در کنوانسیون که در قوانین دولت های طرف معاهده نیز منظور شده را مرتکب گردد، آن دولت یا می بایست فرد متهم را به یکی از دولت های دیگر طرف معاهده که درخواست استرداد نموده است، مسترد دارد و یا اینکه وی را برای این کار محاکمه کند. همچنین براساس مواد ۱۱ از دولت های متعهد درخواست میگردد تا تضمین نمایند، جرایم مذکور در ماده ۳ به عنوان جرایم قابل استرداد در قوانین داخلی شان درج گردد، تا مجرم این جرایم بی کیفر نماند.

ت- وظیفه همکاری: ماده ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۸ همکاری بین اعضا را در تهیه اسناد و مدارک، نه تنها در ارتباط با دادرسی مورد به مورد پرونده ها، بلکه در مراحل که به محاکمه منتهی میشود، را نیز خواستار شده است. در بند مربوطه، عبارت «در کمک به گردآوری به» کار رفته است که منظور از آن، تأکید بر استمرار داشتن وظیفه همکاری دولت های عضو در تمام مراحل منتهی به محاکمه و صدور حکم متهمان به اعمال تروریستی میباشد.

ث- پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره: این پروتکل نیز، همچون کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، دو نوع صلاحیت اجباری و اختیاری را برای دولت های عضو معاهده در برخورد با پدیده تروریسم در نظر میگیرد.

۱. صلاحیت اجباری: در ارتباط با جرایم ذیل، اعمال صلاحیت دول عضو ضروری است.

الف) جرم، علیه یا روی سکوی ثابت در حالی صورت گیرد که آن سکو در فلات قاره آن کشور واقع شده باشد.

ب) توسط اتباع آن کشور صورت گرفته باش.

۲. صلاحیت اختیاری: در رابطه با جرائم ذیل، دولت ها از صلاحیت اختیاری در مقابله با آنها برخوردار هستند.

الف) چنانچه توسط شخص بدون تابعیتی ارتکاب یافته باشد که در آن کشور اقامت دائم دارد.

ب) چنانچه در حین ارتکاب، تبعه آن کشور توقیف، تهدید یا مجروح شده یا به قتل برسد.

پ) چنانچه در تلاشی جهت مجبور کردن آن کشور، به انجام یا عدم انجام عملی صورت پذیرد.

## ۱۲. نتیجه گیری

از گذشته تا کنون، دریاها و اقیانوس ها، نقش بی بدیلی را در حمل و نقل و ارتباطات بشری ایفا نموده اند. لذا، همواره بیشترین تهدیدات نسبت به این مناطق صورت گرفته است. این تهدیدات متعدد بوده و به صورت های گوناگون شکل میگیرد. از

مهم ترین این تهدیدات میتوان به دزدی و تروریسم دریایی اشاره نمود. این دو پدیده با وجود مشابهات متعددی که با یکدیگر دارند اما دو مسئله متفاوت تلقی میگردند. دزدی دریایی از سابقه بیشتری نسبت به تروریسم دریایی برخوردار است، اما از حیث آثار سوء خویش بر امنیت مناطق دریایی، تقریباً آثار مشابهی را برجای میگذارند. بدلیل اهمیت این مسئله، دولت ها، تصمیم گرفتند تا اقداماتی مقتضی را در مقابله با این دو پدیده اتخاذ نمایند. در این رابطه میتوان به کنوانسیون های مهم ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها (در رابطه با دزدی دریایی) و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل الحاقی آن ۲۰۰۵ (در رابطه با تروریسم دریایی) اشاره نمود. در این اسناد مهم بین المللی، ضمن شناسایی این دو پدیده به عنوان جرمی بین المللی، و صلاحیت دولت ها برای مبارزه با این دو مسئله، تعاریف و عناصر این دو جرم بیان شد، تا مرز مشخصی میان این دو پدیده با دیگر جرائم مرتبط یا مشابه در مناطق دریایی، ترسیم گردد. از طرفی، مقابله دولت ها در برابر این دو پدیده شوم، به صلاحیت اعطایی کنوانسیون های مذکور، محدود نشد. بلکه دولت ها بوسیله سازمان های بین المللی یا منطقه ای، نظیر اتحادیه اروپا، کمیته بین المللی صلیب سرخ، ناتو و.... گام های مؤثری را در طی ۵۰ سال اخیر برداشته اند. در این میان از نقش بی بدلیل سازمان ملل و راهکار های پیشنهادی دبیرکل سازمان و بالاخص شورای امنیت به عنوان بازو اجرایی این سازمان، نباید غافل شد. شورا مذکور، پس از حوادث رخدادی ۱۹۹۱ در سومالی در رابطه با دزدی دریایی، نسبت به حساسیت و اهمیت این موضوع، بیش از پیش پی برد. و در ادامه، قطعنامه های متعددی را در رابطه با مقابله با این پدیده صادر نمود و توصیه ها و راهکارهایی به برای دولت ها مطرح کرد. گرچه این قطعنامه ها منحصر در رابطه با موضوع دزدی دریایی صادر شده بودند، اما بدلیل مشابهت این نهاد با تروریسم دریایی و آثار آن، بدون شک، راهکارهای پیشنهادی در این قطعنامه ها در مقابله با تروریسم دریایی نیز قابل اعمال خواهند بود.

در پایان باید خاطر نشان نمود که، بدلیل تازگی پدیده تروریسم دریایی نسبت به دزدی دریایی و همچنین مدرن شدن دزدی دریایی، به نظر میرسد، راهکار ها و اقدامات صورت گرفته توسط جامعه جهانی، با وجود اثر گذاری شان، اما همچنان از کارآمدی کافی برخوردار نمیشد و لازم است، تا دولت ها، ضمن گسترش همکاری های خویش جهت مقابله با این دو پدیده، تصمیمات جامع و مقتضی بیشتری را اتخاذ نمایند تا بتوانند مانع جدی بر سر راه این دو معضل جهانی، ایجاد نمایند.

## منابع و مراجع

۱. هاشمی، کامران. (۱۳۸۰). تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بینالمللی دریایی، صص ۱۷ و ۱۸.
۲. پوربافرانی، حسن. (۱۳۹۵). حقوق جزای اختصاصی، جرایم علیه امنیت و آسایش عمومی، صفحه ۱۷۳.
۳. نیک عهد، اصغر. (۱۳۹۰). مناطق جنگی دریایی، ص ۹۸.
۴. چرچیل، رابین؛ لو، آلن. (۱۳۹۱). حقوق بین الملل دریاها، صص ۷۰-۸۱.
۵. حاتمی، محمدرضا. (۱۳۹۰). تروریسم از دیدگاه اسلام، ص ۲۰.
۶. کنوانسیون راجع به پیشگیری و سرکوب تروریسم، ص ۵۴۶.
۷. آقای، بهمن. (۱۴۰۱). فرهنگ حقوقی بهمن، ص ۴۶.
۸. هاشمی، کامران. (۱۳۸۰). تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بینالمللی دریایی، ص ۳۶.
۹. تولیو، تروس. (۱۳۹۱). دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی، ص ۵۳.
۱۰. ممتاز، جمشید. (۱۳۹۰). فعالیتهای دریایی و جرایم مربوطه، ترجمه مرتضی مختاری امین، ۲۰۰.