



Original Research

The Function of the 1982 Convention on the Law of the Sea and the 1988 Rome Convention in Combating Maritime Terrorism

Reza Jahanpanah¹, , Sayyed Ali Jabbar Golbaghi Masouleh^{2*}

1 Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, University of Guilan, Rasht, Iran.

2 Assistant Professor, Department of Jurisprudence and Law, Faculty of Humanities, Lahijan Branch, Islamic Azad University, Lahijan, Iran.

Article ID: ahrar-53261

<p>Received: January 30 ,2025</p> <p>Accepted: March 21 , 2025</p> <p>Available online: March 21 , 2025</p> <p>Keywords: Maritime terrorism, maritime security, International Maritime Organization, 1982 Convention on the Law of the Sea, 1988 Rome Convention</p> <p>Main Subjects: Maritime law</p>	<p>Abstract The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the 1988 Rome Convention are both important legal instruments for combating maritime terrorism and unlawful acts committed at sea. The 1982 Convention on the Law of the Sea establishes a global legal framework for the use and management of marine resources as well as for the protection of the marine environment. It also contains several key provisions related to maritime terrorism, including the definition of maritime zones. The Convention specifies how the seas are divided into different areas, such as territorial waters, the exclusive economic zone, and others, and determines the extent of state sovereignty within these zones. This aspect is important for controlling illegal activities such as terrorism. It also imposes obligations on coastal states, requiring them to protect their waters and prevent illegal activities, including terrorism. Finally, through encouraging international cooperation, the Convention motivates member states to collaborate in maintaining maritime security. The 1988 Rome Convention, in turn, specifically addresses maritime terrorism and provides legal mechanisms to combat such acts. These mechanisms include the definition and punishment of offenses: the Convention defines actions that constitute maritime terrorism and prescribes penalties for them. It also sets obligations regarding arrest and prosecution, requiring member states to detain and prosecute individuals accused of committing terrorist acts at sea. Finally, it facilitates cooperation and information exchange among states by establishing frameworks for sharing intelligence related to maritime terrorist threats. Both conventions are of significant importance within the framework of international law for combating maritime terrorism. While the 1982 Convention on the Law of the Sea serves as a general framework for governing the seas and preventing unlawful acts, the 1988 Rome Convention functions as a specialized instrument designed to address maritime terrorism specifically. Together, they help states ensure maritime security and protect their interests at sea. The two threats of maritime terrorism and piracy have had the most severe impacts on maritime security and on the fundamental rights of citizens, at times even reaching the level of crisis. Governments and the international community have long recognized the seriousness of these two phenomena and have sought to confront them. Since the 1990s, important conventions among states have been adopted to identify these challenges and to recognize the judicial authority of states to prosecute offenders. Meanwhile, international and regional organizations have also taken significant actions to combat these phenomena, efforts that have contributed considerably to their reduction. The article concludes that, for the effective fight against maritime terrorism, it is necessary to strengthen these conventions to allow for preventive measures, prosecution and punishment of offenders, and the resolution of potential conflicts with the rules of international law of the sea.</p>
--	--

*Corresponding Author: Sayyed Ali Jabbar Golbaghi Masouleh

Address: Assistant Professor, Department of Jurisprudence and Law, Faculty of Humanities, Lahijan Branch, Islamic Azad University, Lahijan, Iran.

Email: SAJ.Golbaghi@iau.ac.ir



Extended Abstract

1. Introduction

Artificial Intelligence (AI) and Alternative Dispute Resolution (ADR) are rapidly converging fields with significant implications for legal and practical processes. As AI continues to evolve, countries worldwide are developing regulations to balance the potential benefits and risks of this transformative technology. These regulations profoundly affect how AI can be integrated into ADR, potentially reshaping its mechanisms and fostering its growth. This article investigates the interaction between emerging AI regulations and ADR, emphasizing their shared goals of transparency, fairness, trustworthiness, and diversity. By addressing the legal and practical dimensions of this intersection, the study provides valuable insights into the future of ADR in the AI era.

2. Theoretical Framework

The research is grounded in the principles of governance and ethics in AI, with a focus on regulatory frameworks that promote fairness, accountability, and transparency. ADR, as an alternative to traditional litigation, shares these values, aiming to enhance access to justice and public trust. The study explores how aligning the objectives of AI and ADR through targeted regulations can strengthen their mutual impact. Theoretical insights are drawn from legal theories of governance and ethical AI, along with case studies of regulatory approaches in different jurisdictions.

3. Methodology

This study employs a qualitative methodology, incorporating legal analysis, comparative research, and case studies to examine the influence of AI regulations on ADR processes. Primary and secondary sources, including regulatory documents, scholarly articles, and case law, are analyzed to identify key trends and challenges. Comparative analysis of jurisdictions with advanced AI regulatory frameworks provides insights into best practices and potential pitfalls. Additionally, the study explores real-world applications of AI in ADR to evaluate the practical implications of these regulations.

4. Results & Discussion

The findings reveal that emerging AI regulations have both facilitative and restrictive impacts on ADR. On one hand, regulations emphasizing transparency, fairness, and accountability can enhance the efficiency and trustworthiness of ADR mechanisms. For instance, explainability requirements for AI systems can ensure that outcomes in ADR are comprehensible, thereby increasing public confidence. On the other hand, overly rigid regulations may stifle innovation and limit the adoption of AI-driven tools in ADR. The study also highlights the critical role of public trust in the success of ADR mechanisms. Regulations that promote ethical AI practices, such as bias mitigation and data



privacy, are essential for maintaining this trust. However, achieving a balance between innovation and regulation remains a challenge, requiring ongoing collaboration among policymakers, technologists, and legal experts.

5. Conclusions & Suggestions

The alignment of objectives between AI and ADR offers significant opportunities for innovation and collaboration. By fostering transparency, fairness, and public trust, AI regulations can enhance the effectiveness of ADR systems, creating a more cohesive legal and technological ecosystem. The research concludes that well-targeted AI regulations are not only essential for integrating AI into ADR but also pivotal for advancing justice and trust in society. Moving forward, policymakers must adopt a balanced approach to regulation, ensuring that the transformative potential of AI is harnessed responsibly while safeguarding the core values of ADR.

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

رضا جهان پناه^۱، سید علی جبار گلباغی ماسوله^{۲*}^۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.^۲ استادیار گروه فقه و حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد لاهیجان، دانشگاه آزاد اسلامی، لاهیجان، ایران.

کد مقاله: ahrar-53261

<p>چکیده کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم هر دو ابزارهای حقوقی مهمی برای مقابله با تروریسم دریایی و تخلفاتی هستند که در دریاهای انجام می شوند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای چارچوب قانونی جهانی برای استفاده و مدیریت منابع دریایی و هم چنین حفاظت از محیط زیست دریایی ایجاد کرده است هم چنین این کنوانسیون دارای برخی از نکات کلیدی در زمینه تروریسم دریایی است که شامل تعریف مناطق دریایی، کنوانسیون مشخص می کند که دریاهای به چه مناطقی تقسیم بندی می شوند مانند آب های سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و غیره و حاکمیت کشورها را در این مناطق تعیین می کند. این موضوع در کنترل فعالیت های غیر قانونی مانند تروریسم موثر است. هم چنین شامل تعهدات کشورهای ساحلی کشورها ملزم به حفاظت از آب های خود و جلوگیری از فعالیت های غیر قانونی از جمله تروریسم هستند و در نهایت همکاری بین المللی کنوانسیون به کشورهای عضو انگیزه می دهد تا در زمینه امنیت دریایی همکاری کنند است. کنوانسیون ۱۹۸۸ رم نیز به طور خاص به موضوع تروریسم دریایی می پردازد و سازو کارهای قانونی برای مقابله با این نوع از اقدامات تروریستی ارائه می دهد که عبارت اند از تعریف و مجازات، این کنوانسیون اقداماتی را که در زمره تروریسم دریایی قرار می گیرند، تعریف می کند و مجازات هایی برای آن ها تعیین می نماید و تعهدات بازداشت و پیگرد، کشورهای عضو متعهد به بازداشت و پیگرد افرادی هستند که متهم به اقدامات تروریستی در دریاهای هستند و در نهایت همکاری و تبادل اطلاعات کنوانسیون ایجاد سازوکارهایی برای همکاری و تبادل اطلاعات بین کشور های مختلف در مورد تهدیدات تروریستی دریایی را تسهیل می کند است. این دو کنوانسیون به شکل قابل توجهی در چارچوب حقوق بین الملل برای مقابله با تروریسم دریایی اهمیت دارند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای به عنوان یک چارچوب کلی برای مدیریت دریاهای و جلوگیری از تخلفات، و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم به عنوان ابزاری تخصصی برای مقابله با تروریسم دریایی، به کشورهای کمک می کند تا امنیت دریایی را تامین کنند و از منافع خود در دریاهای حفاظت نمایند. دو تهدید ((تروریسم دریایی)) و ((دزدی دریایی)) شدیدترین آثار ممکن را بر امنیت دریاهای و حقوق ذاتی شهروندان گذاشته و گاه تا مرز بحران نیز پیش رفته اند. دولتها و جامعه جهانی از اهمیت این دو پدیده شوم غافل نبوده و سعی در مقابله با آن دو را داشته اند. از دهه ۹۰ میلادی تا کنون، کنوانسیون های مهمی در میان دولت ها تدوین شد که ضمن شناسایی هریک از این دو معضل، صلاحیت قضایی دولت ها را برای محاکمه خاطیان این جرائم به رسمیت شناختند. در این میان، سازمان های بین المللی و منطقه ای 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. مقاله نتیجه می گیرد که برای مبارزه مؤثر با تروریسم دریایی ضرورت دارد که این کنوانسیون ها برای اهدافی هم چون اتخاذ اقدامات پیش گیرانه، تعقیب و مجازات مرتکبین، و رفع تعارضات احتمالی با قواعد حقوق بین الملل دریاهای تقویت شوند.</p>	<p>تاریخ دریافت: ۱۰ بهمن ۱۴۰۳</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱ فروردین ۱۴۰۴</p> <p>تاریخ انتشار: ۱ فروردین ۱۴۰۴</p> <p>کلیدواژه ها: تروریسم دریایی، امنیت دریایی، سازمان بین المللی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم</p> <p>موضوعی: حقوق دریایی</p>
---	---

نویسنده مسئول: سید علی جبار گلباغی ماسوله

ایمیل: SAJ.Golbaghi@iau.ac.ir

آدرس: استادیار گروه فقه و حقوق، دانشکده علوم انسانی، واحد لاهیجان، دانشگاه آزاد اسلامی، لاهیجان، ایران.

۱- مقدمه

امروزه با پیشرفت فناوری و به تبع آن، بالارفتن قابلیت‌ها و تجهیزات در اختیار گروه های تروریستی، نقطه ضعف تروریست‌ها برای انجام عملیات در عرصه دریاها تا حدود زیادی برطرف شده و تروریسم دریایی، تهدیدی علیه امنیت دریاها شده است. بسیاری از نویسندگان و صاحب نظران معتقدند پیشرفت فناوری و رشد صنایع و علوم و فنون دریایی به همراه ترویج و گسترده شدن فعالیت‌های مرتبط با دریا به صورت بالقوه منجر به تسهیل کسب این‌گونه مهارت‌ها توسط گروه های تروریستی مختلفی شده است که قصد انجام عملیات های دریایی را داشتند. هم چنین ماهیت حساس و آسیب پذیر دریاها و محیط‌های مرتبط با آن‌ها هنگامی که با ناتوانی ناشی از کمبود امکانات و منابع کافی و ناتوانی برخی از دولت‌های ساحلی همراه می‌شود، گروه های تروریستی را به فعالیت در عرصه دریاها یا محیط‌های مرتبط با آن‌ها سوق خواهد داد. با وجود کم تر بودن فراوانی حملات تروریستی در دریا و محیط‌های وابسته به آن، مبارزه با این حملات در عرصه دریاها به دلیل ویژگی‌های خاص محیطی و جغرافیایی دشوارتر بوده و ابعاد خسارات ناشی از این حملات به مراتب گسترده تر است. علاوه بر این، امروزه بالغ بر ۸۰ درصد حمل و نقل‌های بین‌المللی از طریق دریاها صورت می‌گیرد. دریاها و اقیانوس های جهان دربردارنده مهم ترین خطوط ارتباطی و حمل و نقل دریایی و هم چنین محل قرارگرفتن تعداد قابل توجهی از سکوهای نفتی و سایر تأسیسات و خطوط لوله انتقال انرژی در سراسر جهان هستند و هم چنین روزانه حجم عظیمی از کالاها و مسافران از طریق دریاها جابه‌جا می‌شود. به همین خاطر، حملات تروریستی علیه اهداف دریایی می‌توانند موجب ورود صدمات و بروز فجایع عظیم انسانی شوند. تمایل گروه های تروریستی به هدف قراردادن این اهداف نیز از همین مسئله نشأت گرفته است. هم چنین استفاده از محیط دریاها برای تروریست‌ها این امکان را فراهم می‌کند که با سهولت بیش تری به جابه‌جایی مهمات و تسلیحات و نیرو بپردازند و انتقال کمک‌هایی از این نوع توسط حامیان و متحدان گروه های تروریستی نیز از طریق دریاها ساده تر است. این عوامل به همراه عوامل دیگری مانند: فراهم بودن امکان مشارکت در سایر جرایم سازمان یافته در محیط دریاها با انگیزه تأمین مالی باعث شده است که تروریسم به عرصه دریاها نیز راه یابد.

خلأهای ناشی از تعریف مضیق دزدی دریایی در کنوانسیون های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، و ماهیت خاص حادثه آشیل لائورو باعث شد که دولت‌های متأثر از این حادثه پیشنهاد طرح و تصویب کنوانسیون جدیدی را برای منع و سرکوب اعمال خشونت آمیز در دریاها که بتوان بر اساس آن با تروریسم دریایی نیز مبارزه کرد به سازمان بین‌المللی دریایی ارائه دهند. نتیجه این پیشنهاد، پذیرش «کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی»، توسط سازمان بین‌المللی دریایی بود که به کنوانسیون رم ۱۹۸۸ نیز معروف است. پرسش اصلی پژوهش آن است که رویکرد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم در مقابله با تروریسم دریایی چیست؟ پرسش فرعی آن است که چگونه کشورهای مختلف از این دو کنوانسیون برای همکاری در زمینه امنیت دریایی بهره می‌برند؟ فرضیه اصلی آن است که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم قابلیت اعمال بر طیف وسیعی از اعمال خشونت آمیز در عرصه دریاها حتی دزدی دریایی را دارد درحالی که استفاده از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در پاسخ به تروریسم دریایی محدود و نیازمند تفسیر است. فرضیه فرعی آن است که همکاری بین المللی ناشی از این دو کنوانسیون می‌تواند به بهبود امنیت دریایی و کاهش تهدیدات تروریستی منجر شود. ۱- خدارحم ارمی در سال

(۱۴۰۲)، مقاله خود را با عنوان ((مقابله با تروریسم دریایی از دیدگاه حقوق بین الملل)) (نشریه امنیت انتظامی دریایی) با روش توصیفی و تحلیلی به چاپ رساند. وی در این مقاله بیان می کند که مقابله موثر با تروریسم دریایی نیازمند تقویت نظام بین المللی، افزایش هماهنگی و همکاری بین دولت ها و سازمان های بین المللی و اجرای موثر تعهدات بین المللی است. این پژوهش با ارائه راهکارهای علمی و عملی، می تواند به بهبود تلاش های بین المللی در زمینه مقابله با تروریسم دریایی کمک کند. ۲- فرزاد ادیبان و همکاران در سال (۱۴۰۱)، مقاله خود را با عنوان ((تروریسم دریایی، تهدید صلح و امنیت بین المللی، نقض حقوق بشر و آزادی های اساسی)) (نشریه امنیت انتظامی دریایی) را با روش توصیفی و تحلیلی به چاپ رساندند. آن ها بیان کردند که پدیده تروریسم دریایی با اهداف و انگیزه های شکل گیری آن آثار بسیار گسترده ای بر امنیت جهانی داشته و ویژه گی ها و مولفه ها و گزاره های موثر بر آن، ضریب تاثیر آن در امنیت دریایی را به شدت افزایش داده است. متاثر از سطوح بالای حجم تجارت جهانی در بستر دریا و اقتصاد دریاپایه، چنان چه تروریسم دریایی از منشا دولتی یا گروه های وابسته به دولت ها از نظر فنی، اطلاعاتی و لجستیکی بهره مند شوند امر مبارزه بسیار سخت و در مقایسه با سایر گونه های تروریسم در زمان کوتاه می تواند صلح و امنیت بین المللی را مخدوش و با ایجاد اختلال در تجارت دریایی و در نتیجه امنیت انسانی، اقتصادی، بهداشتی، غذایی و انرژی زمینه ساز نقض حقوق بشر و آزادی های اساسی گردد. لذا در این مقاله سعی بر این داشته که با رویکردی تطبیقی و باروش توصیفی - تحلیلی به بررسی قابلیت و کارایی مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به عنوان اساسی ترین سند بین المللی مرتبط با حقوق دریاها در مبارزه با تروریسم دریایی و نارسایی های این سند در مبارزه با تروریسم را روشن و هم چنین کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل های مرتبط به آن را به عنوان مهم ترین دستاورد جامعه بین المللی پس از حادثه *آشیل لائورو* به منظور منع و مبارزه با تروریسم در عرصه دریاها مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد.

۲- تروریسم دریایی

تروریسم دریایی نیز دومین نوع از بازیگران غیردولتی هستند که تهدیدی برای کشتیرانی پیش می آورند. تعریف تروریسم دریایی، همانند دزدی دریایی دشوار است، زیرا تروریسم یک ایدئولوژی نیست، بلکه نوعی راهبرد شورشگرانه است که افرادی با اعتقادات سیاسی بسیار متفاوت می توانند از آن بهره گیرند.

۳- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و قابلیت مفاد آن در مبارزه با تروریسم دریایی

«کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها» جامع ترین و مهم ترین سند حقوقی در خصوص حقوق دریاها است. در عین حال، این کنوانسیون چهارچوب شاخص و مؤثری به منظور مقابله با جرایم دریایی به طور کلی طرح نمی کند. این موضوع ناشی از این واقعیت است که در برهه زمانی تولد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مسئله جرایم دریایی از نگرانی های فوری و عمده جامعه بین المللی محسوب نمی شد و در چهارچوب مقررات این کنوانسیون، اشاره به صلاحیت های لازم برای مبارزه با جرایم دریایی به طور کلی، و تقسیم این صلاحیت ها به صلاحیت دولت ساحلی و صلاحیت کشور صاحب پرچم برای پیگرد جرایم دریایی کافی به نظر می رسید. (Papastavridis, 2014, P:3) البته کنوانسیون، چهارچوب قانونی نسبتاً مؤثر و کارآمدی را برای مبارزه با دزدی دریایی طرح کرده است اما این نکته را نباید از نظر دور

داشت که به زعم بسیاری از نویسندگان و صاحب نظران، حتی مقررات مبارزه با دزدی دریایی نیز در چهارچوب این کنوانسیون با محدودیت‌هایی مواجه است که پرداختن به این محدودیت‌ها و نارسایی‌ها در موضوع این مقاله نمی‌گنجد. به هر حال، وجود مقرراتی برای مبارزه با دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، برخی نویسندگان را به سمت طرح این عقیده سوق داده است که با وجود سکوت کنوانسیون در خصوص تروریسم دریایی، می‌توان از مقررات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی برای مبارزه با تروریسم دریایی نیز استفاده کرد. تا به امروز نیز همچنان مباحثات و نظرات گسترده‌ای پیرامون این مسئله که آیا می‌توان تروریسم دریایی را تحت همان معنای جرم دزدی دریایی در اسناد بین‌المللی و حقوق عرفی تحت تعقیب قرار داد وجود دارد. دزدی دریایی و تروریسم دریایی از نظر شیوه‌های مورد استفاده در ارتکاب جرم و نیز از نظر مقاصدی که جرم علیه آنها صورت می‌گیرد با یکدیگر تفاوت دارند. (Nelson, 2012, P:16)

مهم‌تر از این، عناصری که در تعریف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای آزاد و ۱۹۸۲ حقوق دریاها وجود دارند، مانند لزوم وجود و مداخله حداقل دو کشتی در وقوع جرم، لزوم ارتکاب عمل مجرمانه در دریای آزاد و خارج از محدوده صلاحیت دولت‌ها، و از همه مهم‌تر، لزوم وجود «انگیزه‌های خصوصی» در ارتکاب جرم در خصوص حوادث تروریستی دریایی مصداق پیدا نمی‌کنند. بند اول ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌صراحت به لزوم وجود «انگیزه خصوصی» در تحقق دزدی دریایی اشاره می‌کند.

وصف خصوصی در خصوص انگیزه ارتکاب دزدان دریایی، طبق تعاریف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای آزاد و ۱۹۸۲ حقوق دریاها، در مقابل وصف «سیاسی» انگیزه ارتکاب تروریسم دریایی قرار می‌گیرد. این نکته به‌صورت ضمنی در تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد نیز بیان شده است. (Farnelli, 2013, P:198) البته طبق نظر کمیسیون حقوق بین‌الملل در طی تدوین کنوانسیون ۱۹۸۵ لازم نیست که دزدی دریایی حتماً با هدف سرقت باشد، بلکه دیگر انگیزه‌های شخصی مانند تنفر، باج‌گیری یا انتقام نیز برای تحقق این جرم کفایت می‌کند. تروریسم دریایی برخلاف دزدی دریایی با هدف نهایی ارعاب و ترساندن جمعی مردم یا مقامات و دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی برای تأثیرگذار کردن بر تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های آنها صورت می‌گیرد؛ لذا آنچه به‌طور قاطع باعث می‌شود که این دو جرم، دو جرم مجزا و متفاوت از یکدیگر دانسته شوند تفاوت در عنصر معنوی این جرایم است. (کدخدائی، ۱۳۹۶: ۱۹۴)

از این گذشته، از نقطه‌نظر صلاحیت تعقیب این جرایم، طرح صلاحیت جهانی برای تروریسم دریایی به مثابه دزدی دریایی، محل اختلاف است. در خصوص اینکه آیا تروریسم نیز جرمی با گستره صلاحیت جهانی برای تعقیب و مجازات تلقی می‌شود یا خیر، بحث فراوان است و اکثر صاحب نظران چنین صلاحیتی را برای تعقیب جرایم تروریستی قابل اعمال و اجرا نمی‌دانند. (Knyazeva, 2015, P:229)

بنابراین، تعمیم مقررات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی به تروریسم دریایی و مبارزه با تروریسم دریایی از طریق این مقررات از نظر حقوقی چندان مناسب و موجه به نظر نمی‌رسد. در عین حال، با وجود سکوت کنوانسیون در خصوص تروریسم دریایی و مناسب نبودن استفاده از مقررات دزدی دریایی برای مبارزه با این جرم، مقررات و الزامات دیگری در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به چشم می‌خورد که قابلیت تفسیر در راستای مبارزه با تروریسم دریایی را دارد. این موضوع باعث می‌شود که مسیر مبارزه با تروریسم دریایی از طریق اسناد به مقررات این کنوانسیون، چندان بسته و ناهموار هم به نظر نرسد، هرچند که استفاده از این مقررات و تبیین حدود کارایی آنها نیازمند تفسیر است.



به‌طور کلی می‌توان این مقررات و الزامات را در دو دسته مقررات مرتبط به نواحی دریایی که دولت‌ها در آن دارای حق حاکمیت هستند و نواحی دریایی که دولت‌ها حاکمیتی در آن ندارند تقسیم‌بندی کرد.

۴- کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل‌های آن و قابلیت آنها در مبارزه با تروریسم دریایی

همانطور که پیش از این تأکید شد، وقوع حادثه *آشیل لائورو* به‌عنوان مهم‌ترین حادثه تروریستی دریایی دوران معاصر به‌خوبی جامعه جهانی را متوجه خطر احتمالی برخاسته از ترویج اعمال خشونت‌آمیز در دریاها و تأثیر این‌گونه اعمال بر صلح و امنیت در عرصه دریاها و به تبع آن، حمل‌ونقل و دیگر فعالیت‌های دریایی کرد. پس از وقوع این حادثه، دولت‌هایی که به نوعی از وقوع این حادثه متأثر شده بودند بر آن شدند که با اندیشیدن راهکارهای مناسب و مقتضی مانع از بروز مجدد این‌گونه حوادث در عرصه دریاها شوند. راهبری حرکت جمعی به سوی تدوین مقررات جدید در خصوص تأمین امنیت دریاها به «سازمان دریایی بین‌المللی» سپرده شد، چرا که تأمین امنیت کشتی‌رانی همواره یکی از اصلی‌ترین وظایف و اولویت‌های این سازمان بوده است. (کوشا، ۱۳۹۲: ۱۸)

در حقیقت، در طی چهاردهمین اجلاس مجمع عمومی سازمان دریایی بین‌المللی در نوامبر ۱۹۸۵ دولت وقت ایالات متحده آمریکا رسیدگی به مسئله تهدید امنیت دریاها توسط اعمال خشونت‌آمیز را پیشنهاد و در طی این اجلاس، مجمع عمومی سازمان با در نظر گرفتن اقداماتی برای جلوگیری از وقوع اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها موافقت کرد و در این راستا در خصوص لزوم اقداماتی برای جلوگیری از اعمال غیرقانونی که امنیت کشتی‌ها و مسافرین و خدمه آنها را تهدید می‌کرد قطعنامه‌ای را پذیرفت. متعاقب این قطعنامه، «کمیته ایمنی دریایی» سازمان در ۱۹۸۶ سندی دوره‌ای با موضوع در نظر گرفتن اقداماتی برای جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه مسافران و خدمه حاضر در عرشه یک کشتی صادر کرد. در همان سال دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد پذیرش یک کنوانسیون جامع را برای منع و سرکوب اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها که برای ایمنی ناوبری، جان افراد بی‌گناه در دریاها و اموال و صنایع و عملیات های دریایی خطرناک باشد به مجمع عمومی سازمان ارائه کردند. سرانجام در ۱۰ مارس ۱۹۸۸، «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی» در طی کنفرانس سازمان دریایی بین‌المللی در رم پذیرفته شد. هدف عمده کنوانسیون این بود که مرتکبان اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها را مانند تصرف کشتی با توسل به زور، اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد حاضر در عرشه کشتی یا قراردادن ابزار در کشتی که به‌طور بالقوه می‌توانند به نابودی کامل کشتی یا ایراد آسیب به آن منجر شوند، تحت پیگرد و مجازات قرار دهد. هم‌زمان با تصویب این کنوانسیون، به دلیل وجود خطر واضح و فزاینده حمله به سکوهای ثابت مستقر در دریاها که به‌طور عمده سکوهای نفتی و صنایع مرتبط با نفت را شامل می‌شدند، پروتکلی با نام «پروتکل سرکوب اعمال غیرقانونی علیه سکوهای ثابت مستقر در فلات قاره» نیز پذیرفته شد که به‌طور کلی همان مقررات کنوانسیون را به سکوهای ثابت مستقر در فلات قاره نیز تعمیم می‌داد. کنوانسیون و پروتکل آن به‌صورت هم‌زمان در ۱ مارس ۱۹۹۲ برای تمامی کشورهای عضو لازم الاجرا شدند. پیوستن ۱۶۶ کشور به این کنوانسیون تا سال ۲۰۲۰ باعث شد که بیش از ۹۵ درصد از ناوگان کشتی‌رانی سراسر جهان تحت شمول مقررات این کنوانسیون قرار گیرند.



کنوانسیون ۱۹۸۸ رم از نظر محتوا، بر اساس معاهدات ضد تروریسمی که از قبل موجود بود نگاشته شده و تقریباً همان مقررات مندرج در معاهدات قبلی را با تعمیم دادن آنها به عرصه دریاها پذیرفته است. اما آن چه باعث تمایز و منحصر به فرد بودن این کنوانسیون در نوع خود می شود بیان نگرانی های عمده در خصوص تشدید و فزونی یافتن تروریسم بین المللی در تمامی اشکال و ابعاد آن در سطح جهان به عنوان یکی از دغدغه های اصلی جامعه بین المللی در مقدمه آن است. با وجود این ابراز نگرانی، هیچ تلاشی برای ارائه تعریفی از تروریسم بین المللی در جریان کنفرانس دیپلماتیک رم صورت نگرفت و بنابراین، تعریفی از تروریسم بین المللی در مقدمه کنوانسیون به چشم نمی خورد. عدم ارائه تعریف در زمان انعقاد کنوانسیون، انتخابی هوشمندانه به نظر می رسد زیرا باعث اجتناب از مباحثات و دشواری های ناشی از نقطه نظرات سیاسی دولت ها می شد و می توانست دستیابی به توافق را با دشواری مضاعف روبه رو کند. (Tuerk, 2008, P:374)

با توجه به زمینه های به وجود آمدن کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، اولویت این سند و مهم ترین هدف آن پیگرد قانونی و مجازات افرادی بود که مرتکب تصرف غیرقانونی و عامدانه یک کشتی یا به دست گرفتن کنترل آن با استفاده از زور یا تهدید به آن می شوند یا به اعمال خشونت آمیز علیه یک شخص حاضر در عرشه کشتی به نحوی که احتمال به مخاطرها فکندن امنیت دریانوردی آن کشتی وجود داشته باشد اقدام می کنند یا دست به نابودی یک کشتی یا ایراد خسارات و صدمات به محموله آن می زنند و از این طریق امنیت دریانوردی آن کشتی را به خطر می اندازند. (Hong, 2010, P:56) بنابراین، ماده ۳ این کنوانسیون به بیان اعمالی می پردازد که ارتکاب آنها تحت معنای این کنوانسیون، «جرم» تلقی می شود:

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

ب. ارتکاب عمل خشونت آمیز علیه فرد حاضر بر روی عرشه کشتی، به گونه ای که آن عمل به صورت بالقوه قابلیت ایجاد تهدید علیه ایمنی ناوبری آن کشتی را دارا باشد یا؛

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

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

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

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

ح. کشتن یا صدمه زدن به هر شخصی در راستای ارتکاب یا تلاش برای ارتکاب یکی از اعمالی که در بالا به آن اشاره شده است. بند دوم ماده ۳ کنوانسیون، همچنین تلاش یک شخص برای ارتکاب اعمالی که در بند اول این ماده جرمانگاری شده است یا مشارکت یک شخص در



ارتکاب این جرایم یا همدست شدن با فرد دیگری که مرتکب این جرایم شده است یا تهدید به انجام عملی یا خودداری از انجام عملی در راستای ارتکاب جرایم مندرج در بند اول را نیز جرم انگاری می‌کند. (طلایی، ۱۳۹۶: ۱۱۰)

کنوانسیون به منظور تعیین حوزه شمول مقرراتش، به مناطق دریایی اشاره نمی‌کند، بلکه معیار تعیین گستره شمول خود را بر اساس نوع سفر کشتی‌ها استوار کرده است. بند اول ماده ۴ کنوانسیون، مقررات کنوانسیون را بر کشتی‌هایی که در حال کشتی‌رانی به سوی آبهای ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت ساحلی یا ورای حد بیرونی دریای سرزمینی آن دولت با دولت ساحلی مجاور، یا در میان این آبها یا از سمت این آبها باشند، یا به منظور چنین کشتی‌رانی‌ای برنامه‌ریزی شده باشند اعمال می‌کند. به بیان دیگر، اگر یک کشتی از هر نقطه‌ای به سمت آبهای ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت ساحلی حرکت کند یا در میان چنین آبهایی در حال کشتی‌رانی باشد یا از سمت چنین آب‌هایی به سمت هر نقطه دیگری در حال حرکت باشد یا حتی برای چنین کشتی‌رانی یا عبوری برنامه‌ریزی شده باشد در حیطه شمول مقررات کنوانسیون قرار خواهد گرفت. همان طور که مشاهده می‌شود، ارائه چنین حوزه شمول گسترده‌ای از سوی کنوانسیون به این نتیجه می‌انجامد که تمامی مناطق دریایی اعم از اینکه داخل در حیطه صلاحیت و حاکمیت دولت‌ها قرار گیرند یا خارج آن، می‌توانند به صورت بالقوه بستر اعمال مقررات کنوانسیون باشند. در واقع، یک کشتی در هنگامی که هدف اعمال خشونت‌آمیز و غیرقانونی قرار می‌گیرد می‌تواند در هر یک از نواحی دریایی حضور داشته باشد و عنصری که برای اعمال مقررات کنوانسیون بر یک کشتی ضرورت دارد، استفاده از کشتی در مسیرها و سفرهای بین‌المللی در زمان وقوع اعمال جرم انگاری شده در کنوانسیون است. (Treves, 1998, P:546)

با دقت در پاراگراف اول ماده ۴ استنباط می‌شود که با وجود تلاش کنوانسیون برای طرح حوزه شمول گسترده، حالتی باقی مانده است که از شمول مقررات این کنوانسیون خارج است و آن حالتی است که جرم بر علیه کشتی‌ای صورت بگیرد که در حال عبور از یک نقطه در ساحل یک کشور به سمت نقطه‌ای دیگر در سواحل همان کشور باشد بدون اینکه از سرحد خارجی دریای سرزمینی آن دولت یا دولت ساحلی مجاور عبور کند. چنین حرکتی مشمول وصف بین‌المللی نیست و بنابراین مقررات کنوانسیون قابلیت اعمال بر این کشتی را ندارند. بدین ترتیب، کشتی‌هایی که به گرانبری از طریق سواحل و بنادر و خطوط دریایی یک دولت ساحلی مشغول هستند از شمول مقررات این کنوانسیون خارجند در حالی که حملات تروریستی می‌توانند علیه این کشتی‌ها نیز صورت گیرند. البته باید در نظر گرفت که در صورتی که مرتکبین یا مظنونین یکی از جرایم مذکور در این کنوانسیون در کشتی‌هایی که مشغول به گرانبری هستند، در قلمرو یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون یافت شوند، در معرض شمول مقررات کنوانسیون قرار می‌گیرند. (ممتاز، ۱۳۸۲: ۷۰) علاوه بر این، کنوانسیون در ماده ۲ کشتی‌های جنگی و کشتی‌های دولتی را نیز که به منظور نظارت یا امدادسانی یا اهداف غیرتجاری به کار گرفته می‌شوند و کشتی‌هایی را که از ناوگان کشتی‌رانی خارج شده‌اند از شمول مقررات کنوانسیون مستثنا می‌کند.

مهم‌ترین تعهدی که کنوانسیون بر تمامی دولت‌های متعاقد بار می‌کند، الزام به اصل «مسترد دار یا محاکمه کن» است. باور گسترده دولت‌ها به اینکه تعهد به محاکمه یا استرداد، نقش مهمی در مبارزه با بی‌جزامانندن جرایم مهم دارد باعث شده است که این اصل در تمامی کنوانسیون‌های ضد تروریسم نمود پیدا کند. نقش تعهد به استرداد یا محاکمه در حمایت از همکاری بین‌المللی در راستای مبارزه با بی‌جزامانندن جرایم مهم، حداقل از زمان گروسیوس شناخته شده است. گروسیوس این اصل را بدیهی شمرده و بیان می‌کند که: «در زمان مقتضی دولت‌ها باید



شخص گناهکار را به گونه‌ای که مستحق آن باشد مجازات کنند یا او را به صلاحدید دولتی که درخواست محاکمه وی را دارد واگذار کنند». البته در واژه شناسی جدید، لغت «تعقیب» جایگزین «مجازات» شده است تا منعکس کننده حالتی باشد که متهم تحت تعقیب قرار می‌گیرد اما لزوماً مجرم و مستحق مجازات تشخیص داده نمی‌شود. بنابراین اگر جرایم مندرج در بند اول ماده ۳ علیه یک کشتی تحت پرچم دولت یا بر روی عرشه آن در قلمرو دولت، شامل دریای سرزمینی یا علیه تبعه دولت اتفاق افتاده باشد یا اگر مرتکب جرم، شخص بی‌تابعیتی باشد که عادتاً در قلمرو سرزمین دولتی حضور دارد یا در حالتی که تبعه یک دولت در حین وقوع جرم روده شود، تهدید شود، آسیب ببیند یا کشته شود، یا در صورتی که جرم به منظور ارباب دولت با هدف اجبار آن دولت به انجام یا خودداری از انجام هر عملی انجام شده باشد، آن دولت، یا صلاحیت قضایی خود را بر مرتکب اعمال خواهد کرد یا مرتکب را به دولت دیگری که برای محاکمه صالح باشد مسترد خواهد کرد. ماده ۱۰ کنوانسیون نیز بیان می‌کند اگر مرتکب یکی از جرایم مندرج در ماده ۳ در قلمرو یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون یافت شود، فارغ از اینکه جرم در قلمرو آن دولت وقوع یافته باشد یا نه، در صورت عدم استرداد مرتکب به دولت دیگر موظف است وی را بدون تأخیر به موجب قانون داخلی نزد مراجع ذیصلاح به منظور شروع تعقیب قضایی حاضر کند و مراجع داخلی به مثابه جرایم مهم و خطرناک به پرونده رسیدگی و تصمیم‌گیری خواهند کرد. ماده ۱۱ این سند به تفصیل به سازوکار محاکمه یا استرداد طبق مفاد این سند پرداخته است. لازم به ذکر است که جمهوری اسلامی ایران با ایراد حق شرط به بند چهارم این ماده، تنها صلاحیت کشور محل وقوع جرم را در خصوص استرداد مجرمین محرز می‌داند. کنوانسیون به این واقعیت که بسیاری از کشتی‌ها در زمان وقوع جرم در مکان‌هایی بسیار دورتر از دولت صاحب پرچم‌شان یا دیگر دولت‌های عضو کنوانسیون در حال دریانوردی باشند نیز توجه کرده و در این راستا در ماده ۸ این اختیار را برای کاپیتان کشتی در نظر گرفته است که چنانچه دلایل قوی دال بر ارتکاب یکی از جرایم مندرج در کنوانسیون توسط سرنشینان کشتی در اختیار داشته باشد می‌تواند مرتکب را به مقامات تحت صلاحیت هر دولت عضو کنوانسیون به منظور تعقیب تحویل دهد. البته باید توجه داشت از آن جا که اکثر کشتی‌ها خصوصاً کشتی‌های تجاری یا مسافربری امکانات و تجهیزات کافی برای در بند نگه داشتن یک فرد به مدت طولانی ندارند و اغلب کاپیتان و خدمه این گونه کشتی‌ها نیز از لحاظ توان رویارویی با مرتکبین اعمال خشونت‌آمیز و تروریستی در موقعیت فرودست قرار می‌گیرند، این ماده می‌تواند از نظر عملی با دشواری‌هایی نیز روبه‌رو شود (شرقی، ۱۳۹۴: ۴۵)

سازوکار حل اختلافات ناشی از تفسیر یا اعمال این سند در ماده ۱۶ آن بیان شده است. طبق بند یک این ماده، «هرگونه اختلاف در خصوص تفسیر یا اعمال این کنوانسیون بین دو یا چند طرف متعاهد، چنانچه در بازه زمانی معقولی از طریق مذاکره حل و فصل نشد، می‌تواند با درخواست هریک از طرفین اختلاف به داوری ارجاع شود. چنانچه در یک بازه زمانی شش‌ماهه از زمان درخواست ارجاع به داوری، طرفین اختلاف موفق به سازماندهی داوری نشوند، هریک از طرفین اختلاف می‌توانند موضوع اختلاف را به دیوان بین‌المللی دادگستری به منظور رسیدگی ارجاع دهند». البته کنوانسیون در بند دوم همین ماده صراحتاً بیان می‌کند که دولت‌ها می‌توانند در هنگام امضا، تصویب، پذیرش یا تأیید کنوانسیون با ایراد حق شرط، خود را ملزم به مفاد بند اول ندانند. جمهوری اسلامی ایران نیز با اتکا به این بند، حق شرط خود را به بند اول این ماده وارد کرده و در لایحه تصویب این سند بیان می‌دارد که در هر مورد اختلاف، در صورت مصلحت و مطابق با قوانین جمهوری اسلامی ایران و شرایط مندرج در آن در خصوص داوری اقدام خواهد کرد و هم چنین در صورت لزوم ارجاع اختلاف به دیوان بین‌المللی دادگستری، رضایت تمامی طرفین اختلاف را برای ارجاع موضوع به دیوان لازم می‌داند.

به هر حال این کنوانسیون با وجود نقاط قوت نسبت به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، مانند هر سند دیگری نقاط ضعف و خلأهایی نیز دارد. با وجود اینکه کنوانسیون در نام خود به سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی اشاره دارد، مقررات آن و تعهدات دولت‌ها طبق آن مربوط به بعد از وقوع اعمال غیرقانونی و دستگیری و محکوم کردن و تعقیب قضایی مرتکبین این اعمال است و جنبه‌های پیشگیرانه ندارد. تنها مقررۀ کنوانسیون که مستقیماً به پیشگیری از وقوع جرم اشاره دارد در ماده ۱۳ کنوانسیون به چشم می‌خورد که دولت‌های عضو را ملزم می‌کند تا در راستای اتخاذ اقدامات مناسب به منظور جلوگیری از کسب آمادگی مجرمین در قلمروشان برای ارتکاب جرم در قلمرو آن دولت یا قلمرو هر دولت دیگر عضو کنوانسیون و تبادل اطلاعات، طبق قوانین داخلی خودشان و ایجاد هماهنگی و ارتباط بین سیستم اداری با یکدیگر همکاری کنند. اما این ماده هیچ اشاره ای به نوع این همکاری یا چگونگی حصول مؤثر آن ندارد و به نظر می‌رسد که نوع و چگونگی این همکاری به صلاحدید دولت‌های عضو واگذار شده است، در حالی که ممکن است برخی از دولت‌ها از امکانات کم تری برای انجام چنین همکاری هایی در سطح بین‌المللی برخوردار باشند یا مناسبات سیاسی بین آنها با دیگر دولت‌های عضو، این همکاری ها را تحت‌الشعاع قرار دهد. بنابراین به نظر می‌رسد محتوای ماده ۱۳ برای جلوگیری مؤثر از وقوع جرایم مندرج در کنوانسیون کافی نباشد. علاوه بر این، کنوانسیون هیچ حق یا وظیفه‌ای برای دولت‌های عضو مبنی بر نظارت، بازرسی یا کنترل وضعیت‌های مشکوک به ارتکاب جرم تعیین نمی‌کند. برای جلوگیری مؤثر از جرایمی مانند: تروریسم دریایی، دولت‌ها نه تنها باید صلاحیت قضایی لازم را برای محاکمه مرتکبین این جرایم داشته باشند بلکه باید از صلاحیت نظارت و کنترل نیز برخوردار باشند تا بتوانند از انجام عملیات های تروریستی علیه کشتی‌ها، بندرها، لوله‌ها و خطوط انتقال یا تأسیسات و سکوه‌های مستقر در سواحل یا دریاها جلوگیری کنند و با شناسایی به‌موقع تهدیدات، با عناصری که باعث ایجاد تهدید علیه ایمنی ناوبری بین‌المللی یا ایجاد خسارت علیه محیط‌زیست دریایی می‌شوند مقابله کنند. (حکیم‌زاده خویی و همکار، ۱۳۹۶: ۸۹)

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

کنوانسیون هم چنین در خصوص مرتکبین اعمال جرم انگاری شده، اشاره صریحی به نوع این اشخاص ندارد و این مسئله باعث می‌شود چنانچه دولت‌های حامی تروریسم یا نمایندگان و متحدین آنها به ارتکاب اعمال جرم انگاری شده در کنوانسیون دست زنند، استفاده از مقررات این کنوانسیون برای تعقیب آنها نیازمند تفسیر باشد یا با دشواری و چالش روبه‌رو شود. دولت‌های عربستان سعودی، کویت و نیکاراگوئه در جریان کنفرانس ۱۹۸۸ رم، پیشنهادهایی را مبنی بر گنجانیدن مقرره‌های در کنوانسیون که بتواند صراحتاً عمل دولت‌ها یا افرادی که به

نمایندگی از یک دولت مرتکب جرایم مندرج در کنوانسیون می‌شوند محکوم کند ارائه کرده بودند اما این پیشنهاد از حمایت حداکثری دولت‌ها در طی کنفرانس برخوردار نشد و بنابراین در کنوانسیون نیز نمود پیدا نکرد.

با وجود برخوردار شدن کنوانسیون از اقبال عمومی و پیوستن تعداد زیادی از دولت‌ها به آن، همچنان برخی از دولت‌ها به این کنوانسیون نپیوسته‌اند. عموم این کشورها در حال توسعه هستند و اتفاقاً از لحاظ موقعیت جغرافیایی در مناطق پرخطر از لحاظ وقوع جرایم دریایی قرار دارند اما به دلایل حاکمیتی و سیاسی از پذیرش این کنوانسیون امتناع کرده‌اند. برای مثال، از آنجا که کنوانسیون این قابلیت را دارد که بسته به مورد، حضور ناوگان نظامی دیگر کشورهای عضو را در مناطق دریایی آنها به منظور تعقیب تروریست‌ها، دزدان دریایی یا دیگر مجرمین دریایی تجویز کند، برخی از کشورهای جنوب شرقی آسیا نگران این مسئله‌اند که تعهدات ناشی از عضویت در کنوانسیون، حاکمیت سرزمینی آنها را به خطر بیندازد. به علاوه این کشورها باور دارند که کنوانسیون تنها برای کشورهایی می‌تواند کارآمد واقع شود که تسلط و حاکمیت‌شان در مناطق دریایی‌شان کاملاً استقرار یافته و اختلافات حل‌نشده‌ای در زمینه ترسیم خطوط و مرزهای دریایی خود ندارند. در غیر این صورت، کنوانسیون می‌تواند درجاتی از تهدید علیه منافع ملی آنها ایجاد کند. اندونزی و مالزی دو نمونه از کشورهای واقع در جنوب شرق آسیا، و سودان جنوبی و سومالی دو نمونه از کشورهای واقع در شرق آفریقا هستند که به این کنوانسیون نپیوسته‌اند. (کوشا و همکار، ۱۳۹۰: ۳۰)

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

۵- دلایل عدم تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها توسط ایران

ایران کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را امضا کرده اما به تصویب نرسانده است. دلایل عدم تصویب این کنوانسیون توسط دولت ایران عبارت‌اند از: الف) ارجاع به روش‌های اجباری حقوقی حل و فصل اختلافات در کنوانسیون، اختلاف تاریخی با امارات متحده عربی ب) حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها، بازهم آمریکا، پ) حق عبوری ضررکشتی‌های نظامی در دریای سرزمینی، رویارویی با ایالات متحده آمریکا، ت) ترسیم خطوط مبدا و تحدید حدود مناطق دریایی. ایران اصولاً مشکلی با دادرسی قضایی بین‌المللی ندارد و مسئله اختلاف ارضی با امارات متحده عربی نیز قابل استثنا شدن است. در مورد عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی نیز عملاً دولت ایران توانایی اعمال مقررات کنونی در لزوم اجازه قبلی را دارد و مساله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها نیز با رعایت ماده ۳۹ کنوانسیون مشکلی برای ایران ایجاد نخواهد کرد و تا زمانی که آمریکا عضو آن نیست، کشتی‌ها و هواپیماهای ایالات متحده و سایر کشورها غیرعضو مشمول این حق نخواهند شد و در نهایت تحدید حدود مناطق دریایی ایران در حال حاضر مغایرتی با کنوانسیون ندارد. حتی در اکثر موارد قانون مناطق دریایی ایرانی منطبق بر کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد. در نتیجه توصیه می‌شود دولت ایران اولاً به تلاش‌های خود جهت تشکیل یک دادرسی قضایی بین‌المللی میان کشورهای اسلامی ادامه دهد و ثانیاً با ارائه اعلامیه‌های تفسیری دقیق، منطقی بروح کنوانسیون، اقدام به تصویب آن نماید.

۶- جزایر تنب و ابوموسی و شیوه حل و فصل اختلافات در کنوانسیون ۱۹۸۲

۶-۱- تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص جزیره

ماده ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ جزیره را اینگونه تعریف کرده است: ((قطعه زمینی که بطور طبیعی به وجود آمده است و اطراف آن را آب احاطه کرده و به هنگام مد از آب بیرون است)) طبق ماده 121 کنوانسیون 1982، جزایر مانند دول ساحلی از قلمروهای دریایی برخوردارند که گستره آنها از خط مبدأ جزایر به سمت دریاست. خطوط مبدأ جزایر از قانون خطوط مبدأ دول ساحلی تبعیت می کند. اما جزایر با توجه به مسکونی بودن یا نبودنشان از قلمروهای متفاوتی برخوردارند. تمام جزایر دارای دو قلمرو دریای سرزمینی و منطقه نظارت اند اعم از اینکه مسکونی باشند یا نباشند. اما براساس بند 3 ماده ۱۲۱ کنوانسیون 1982 صخره هایی که قابلیت اسکان جمعیت یا حیاتی اقتصادی نداشته باشند، صرفاً دارای همین دو قلمرو دریایی اند ولی جزایر مسکونی دارای مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره نیز هستند. «با جزایر مصنوعی» فاقد هر نوع قلمرو دریایی اند. (ماده ۶۰) پیشرفته ترین قسمت «تاسیسات بندری» (پیشگاهی فرد، 1384: 10) دائم که جزء جدا نشدنی شبکه بندر محسوب می شود قسمتی از ساحل تلقی شده و اساس ترسیم خط مبدأ مستقیم قرار می گیرد.

۶-۲- رویکرد قوانین ایران به جزایر

در ماده 2 قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب 31 فروردین 1372 آمده است که «جزایر متعلق به ایران اعم از اینکه داخل و یا خارج دریای سرزمینی باشند طبق این قانون دارای دریای سرزمینی مخصوص به خود هستند» از طرفی در ماده 3 نیز تصریح شده که «آبهای واقع بین خط مبدأ دریای سرزمینی و قلمرو خشکی و هم چنین آب های واقع بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آن ها از یکدیگر از دو برابر عرض در یایی سرزمینی تجاوز نکند، جزء آب های داخلی محسوب و تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران می باشد» این ماده که آب های واقع بین سواحل ایران و خط مبدأ را جزء آب های داخلی می داند، منطبق با ماده 8 کنوانسیون 1982 می باشد که «آب های واقع در سمت خشکی خط مبدأ دریای سرزمینی بخشی از آبهای داخلی کشور را تشکیل می دهند. بر این مبنا با توجه به آنکه حاکمیت مطلق دولت ساحلی بر آبهای داخلی اعمال می شوند لذا بر منطقه پشت خط مبدأ ایران نیز نظام عبور و مرور کشتی ها، مبتنی بر همین اصل است. هر چند قانون مناطق دریایی ایران، آب های واقع بین جزایر متعلقه به ایران که فاصله آن ها از یکدیگر کمتر از 24 مایل باشد را آب های داخلی دانسته، به نظر می رسد انتخاب ۲۴ مایل شبیه بند 4 ماده 10 کنوانسیون 1982 در خصوص تعیین خط مبدأ مستقیم در دهانه خلیج کوچک باشد که مبنای آن 24 مایل یا کمتر می باشد. براساس ماده 2 قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب 1372، حد دریای سرزمینی ایران در خلیج فارس تا 12 مایلی جنوب خط جزری جزیره ابوموسی کشیده می شود و بین جزیره های تنب، قشم، فارور، ابوموسی و سیری آبهای سرزمینی وجود دارد. از آن جا که هر یک از جزیره های مذکور دارای دریای سرزمینی با فاصله 12 مایل دریایی از خط جزری خود بوده و فاصله بین جزایر یاد شده با یکدیگر کمتر از حداقل فاصله مورد نیاز برای دریای سرزمینی دو جزیره مجاور هم یعنی مایل می باشد، دریای سرزمینی ایران بصورت یکپارچه تا 12 مایلی جنوب جزایر ابوموسی، تنب و سیری کشیده می شود.



(افشار سیستانی، همان: ۱۰) هر چند ۱۲ مایل آب های سرزمینی ابوموسی با آب های سرزمینی ام القوین امارات متحده عربی تداخل پیدا می کند اما طی توافق غیر رسمی مقرر گردید که ۱۵ درصد درآمدهای نفتی این منطقه به ام القوین داده شود. همان گونه که طبق موافقت نامه ۱۹۷۱ ایران و شارجه مقرر گردید منافع حاصل از میدان نفتی مبارک جزیره ابوموسی بطور مساوی بین ایران و شارجه تقسیم شود.

۶-۳- جزایر ایرانی در خلیج فارس

در خلیج فارس هفده جزیره از ۱۳۰ جزیره متعلق به ایران است که هرمز - لارک - لاوان - قشم - تنب بزرگ - تنب کوچک - ابوموسی - فارور - بنی فارور - سیری - کیش - شیتوار - هندوراوی - خارک - خارکو و فارسی مهمترین آنها هستند.

(اصغر کاظمی، همان: ۱۷۳) قشم، ۶۷ مایل طول، بزرگترین جزیره خلیج فارس محسوب می شود. نزدیکی جزایر ایرانی قشم - هرمز - هنگام و لارک، تنب کوچک - تنب بزرگ و ابوموسی نظارت و کنترل ایران بر خلیج فارس را دوچندان کرده که ارزش استراتژیک این جزایر را برای ایران نمایان می سازد و نقش مهمی در بازدارندگی و دفاع از سرزمین ایران فراهم می نماید. گر چه همگی جزایر ایران در خلیج فارس ارزش ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی دارند اما به دلیل پرهیز از فاصله گرفتن از موضوع مقاله، تنها به مبحث جزایر تنب و ابوموسی پرداخته خواهد شد.

۶-۴- جزایر تنب و ابوموسی

(الف) **جزیره تنب کوچک**: جزیره تنب کوچک به زبان محلی، «بنی تنب یا تنبو» خوانده می شود. تنبو در تنگستانی به معنی تپه کوچک است. تنب کوچک در جنوب بندر لنگه و بین ۲۶ درجه و ۱۴ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و ۵۵ درجه و ۸ دقیقه تا ۵۵ درجه و ۱۰ دقیقه طول شرقی نسبت به نصف النهار گرینویچ واقع است. فاصله این جزیره غیر مسکونی ۲ کیلومتری تا جزیره تنب بزرگ ۱۲ کیلومتر است این جزیره از شمال به شهرستان لنگه، از جنوب به جزیره ابوموسی، از شرق به جزیره تنب بزرگ و از غرب به جزیره فارور و افرورگان محدود است. فاصله جزیره تنب کوچک تا بندرعباس از طریق دریا ۱۵۰ مایل (۱۹۴،۵)، تا جزیره تنب بزرگ ۷/۵ مایل (۱۳/۸۹ کیلومتر) و تا بندر لنگه ۲۷ مایل (۵۰ کیلومتر) است در حالی که دو روی آن از کرانه های رأس الخیمیه (جزیره حمرا) ۵۰ مایل (۹۲/۶۰) کیلومتر است. (افشار سیستانی، ۱۳۷۴: ۱۲۳) این جزیره غیر مسکونی در سال ۱۹۰۳ توسط انگلیسی ها اشغال شد و پرچم رأس الخیمیه در آن نصب گردید همزمان با خروج نیروهای انگلیسی از خلیج فارس، در ۹ آذرماه ۱۳۵۰ این جزیره در اختیار ارتش ایران قرار گرفت و نیروهای مسلح ایران در ۳۰ نوامبر ۱۹۷۱ وارد این جزیره شدند. (ب) جزیره تنب بزرگ: جزیره تنب بزرگ حدود ۱۱ کیلومتر مساحت دارد و در ۴۵ کیلومتری ساحل ایران قرار گرفته است. این جزیره در جنوب غربی جزیره قشم و در بخش شمالی خط منصف خلیج فارس، بین ۲۶ درجه و ۱۵ دقیقه و ۱۶ دقیقه عرض شمالی و ۵۵ درجه و ۱۶ درجه و ۵۵ درجه و ۱۹ دقیقه طول شرقی نسبت به نصف النهار گرینویچ قرار گرفته است این جزیره از جانب شمال به جزیره قشم، و از غرب به جزیره تنب کوچک، از جنوب به جزیره ابوموسی و رأس الخیمیه و از شرق به عمان محدود است. فاصله جزیره تنب بزرگ تا جزیره قشم ۱۷ مایل (۳۱/۵) تا جزیره تنب کوچک ۷/۵ مایل



(12/8 کیلومتر) تا بندرعباس 97 مایل (۱۸۰) کیلومتر تا ابوموسی 27 مایل (۵۰ کیلومتر) و تا بندر لنگه 30 مایل (55/۵) کیلومتر است در حالی که دو روی آن از کرانه های رأس الخمیه (جزیره حمرا) از 46 مایل دریایی (۸۲ کیلومتر) فراتر می رود. (افشار سیستانی ، همان : ۱۰۵)

ج) جزیره ابوموسی : ابوموسی در 38 مایلی (۷۰ کیلومتری) سواحل ایران واقع شده و فاصله آن تا جزیره تنب در شمال شرقی ، 48 کیلومتر است . این جزیره 12 کیلومتری در 41 مایلی (۷۵ کیلومتری) بندر لنگه و 31 مایلی (۵۷ کیلومتری) شرق جزیره سیری ، بین 25 درجه و 52 دقیقه عرض شمالی و 1 دقیقه طول شرقی نسبت به نصف النهار گرینویچ واقع است . این جزیره از جانب شمال به جزیره تنب کوچک ، از غرب به جزیره سیری ، از جنوب و شرق به امارات متحده عربی محدود است . شهر ابوموسی با مساحتی حدود ۲/۲ کیلومتر مربع در جنوب شرقی بندر لنگه و در شرق جزیره سیری بین 26 درجه و 1 دقیقه عرض شمالی و 54 درجه و 59 دقیقه طول شرقی قرار دارد . در این جزیره 2 گرده ایرانیان غیر بومی و تعدادی از اتباع شارجه (طبق توافقنامه نوامبر 1971 ایران - شارجه) زندگی می کنند . جزیره ابوموسی در 69 کیلومتری ساحل ایران و 56 کیلومتری ساحل شارجه قرار دارد . این جزیره که حدود 5 کیلومتر پهنا دارد از لنگرگاه های عمیق خوب برخوردار است . (میرحیدر ، ۱۳۷۰ : ۱۶۸) جزایر تنب و ابوموسی که قسمتی از سرزمین و جزء مجمع الجزایر ایران می باشند ، فقط برای یک دوره کوتاه توسط دولت استعماری انگلیسی به اشغال درآمد ولی با خروج نیروهای انگلیس در سال 1971 حاکمیت ایران بر آنها اعاده گشت . (جعفری والدانی ، 1371 : 75) به سخن دیگر این جزایر که حاکمیت دولت ایران بر آنها اعمال می شد در سال 1903 توسط انگلیسی ها اشغال و پرچم رأس الخیمه در آن نصب گردید که با مخالفت های اعلامی و عملی دولت ایران مواجه گردید و اراده حاکمیت ایران مجدداً پس از خروج نیرو های انگلیسی از خلیج فارس در 9 آذرماه 1350 شکل گرفت به گونه ای که ارتش ایران در 30 نوامبر 1971 وارد این جزایر شد و طی وقفه حاکمیت ایران از سال 1903 تا سال 1971 ، مجدداً ایران حاکمیت خود را بر جزایر تنب و ابوموسی اعلام و اعمال نمود .

۷- شیوه حل و فصل اختلافات ایران و امارات در خصوص جزایر تنب و ابوموسی

به نظر می رسد یکی از مهم ترین دلایل عدم تصویب کنوانسیون 1982 توسط ایران ، ارجاع کنوانسیون به اصل پذیرش اختیاری صلاحیت اختیاری محاکم بین المللی می باشد . ماده 287 کنوانسیون 1982 چهار روش را جهت حل و فصل اختلافات دولت ها فراروی آن ها گذاشته است: الف) دیوان بین الملل حقوق دریاها ب) دیوان بین المللی دادگستری ج) دیوان داوری د) دیوان داوری ویژه با توجه به اختلافات ایران و امارات متحده عربی در خصوص جزایر تنب و ابوموسی ، یکی از دلایلی که ایران تاکنون کنوانسیون 1982 را تصویب ننموده ، مربوط به شیوه های حل و فصل اختلافات دولت ها با یکدیگر بر مبنای ماده 287 می باشد . امارات متحده عربی چندین بار اعلام نموده است که با ارجاع موضوع به دیوان بین المللی دادگستری این اختلاف را حل نماید . از جمله عبدالعزیز عبدالله العزیز رئیس شورای ملی امارات در سخنانی در پنجمین کنفرانس اتحادیه بین المجالس کشورهای اسلام با تکرار ادعاهای این کشور درباره جزایر سه گانه ایران گفت که کشورش آماده است تا برای حل مسالمت آمیز این مساله به مذاکره پرداخته یا پرونده را به دادگاه بین المللی لاهه ارجاع دهد . هم چنین عمرو موسی دبیر کل اتحادیه عرب نیز در سخنانی خواستار حل سریع این اختلاف از طریق مذاکره یا ارجاع به دادگاه لاهه شد . گر

چه ماده 287، اصل پذیرش اختیاری صلاحیت اجباری محاکم بین المللی را مطرح می کنند اما ماده ۲۹۸ استثنائات اصل پذیرش اختیاری را نیز مطرح کرده است. در (بند الف - ۱) ماده ۲۹۸ آمده است که دولت ها هنگام امضاء، تصویب یا الحاق بطور کتبی می توانند اعلام کنند که روش های مربوط به ماده 287 را با شرایطی در خصوص، «تعیین حدود مرز دریایی، یا اختلافات مربوط به خلیج های کوچک تاریخی یا حق مالکیت های تاریخی» نپذیرند. به سخن دیگر مالکیت تاریخی بر جزایر تنب و ابوموسی از جمله مواردی است که جمهوری اسلامی ایران می تواند به استناد آن بیانیه کتبی زمان تصویب کنوانسیون 1982 صادر و مشمول مقررات ماده 287 در خصوص ارجاع موضوع اختلافی امارات متحده عربی و ایران به محاکم بین الملل نگردد. البته اگر اختلافی بعد از صدور بیانیه و متعاقب لازم الاجرا شدن کنوانسیون ایجاد شود و رد مذاکرات حل و فصل نشود مکانیسم های دیگری در ماده 298 تعبیه شده است به گونه ای که «اگر ظرف یک مدت زمانی متعارف در مذاکرات بین طرفین توافقی حاصل نشود، آن کشور قبول خواهد کرد که به تقاضای هر طرف اختلاف موضوع به سازش تسلیم شود.» در این حالت «کمسیون سازش» شکل می گیرد تا دلایل و مستندات دو کشور ایران و امارات را بررسی نموده و گزارشی تهیه نماید اگر بر مبنای گزارش کمیسیون سازش نیز مذاکره دو کشور منجر به توافق نگردد، طرفین با «رضایت متقابل» یکدیگر می توانند موضوع را به یکی از روشهای چهار گانه گفته شده (ارجاع موضوع به محاکم بین المللی) ارجاع دهند یا هر نحو دیگری که طرفین توافق نمایند، موضوع را پیگیری کنند. با توجه به آن که اختلاف ایران و امارات براساس ماده 298 کنوانسیون مربوط به قبل از لازم الاجرا شدن معاهده (یعنی قبل از ۱۹۹۴) بوده است. لذا اختلاف دو کشور در خصوص جزایر، مشمول ماده 287 نبوده و ایران می تواند از طریق ماده 298 از طریق دو جانبه، موضوع اختلافی را حل و فصل کند. ماده ۲۹۸ کنوانسیون 1982 بیان می کند: در موقع امضاء، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا هر زمان بعد از آن، یک کشور می تواند بدون خدشه به تعهدات ناشی از بخش 2، بطور کتبی اعلام نماید که از یک یا چند روش مقرر در بخش 2 در ارتباط با یک یا چند گروه از اختلافات زیر را نمی پذیرد. اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای مواد 15، 74، 83 در ارتباط با تعیین حدود مرز دریایی، یا اختلافات مربوط به خلیج های کوچک تاریخی یا حق مالکیت تاریخی با این شرط که بعد از صدور چنین بیانیه ای، اگر اختلاف متعاقب لازم الاجرا شدن این کنوانسیون پیش آید و اگر ظرف یک مدت زمان متعارف در مذاکرات بین طرفین حاصل نشود آن کشور قبول خواهد کرد که به تقاضای هر طرف اختلافات، موضوع به سازش به موجب بخش 2 پیوست تسلیم شود و مشروط بر این که هر اختلافی که مستلزم بررسی هم زمان با هر اختلاف حل نشده دیگر ناشی از حق حاکمیت یا سایر حقوق مربوط به قلمرو جزیره ای یا قاره ای می باشد، از ارجاع به سازش مستثنی خواهد شد. با توجه به توضیحات فوق؛ اولاً: دلایل مطرح شده برای عدم تصویب کنوانسیون، جدی بنظر نمی رسند و یا آنکه حداقل امروزه اهمیت آنها کمتر شده است. ثانیاً: با توجه به افزایش توان با زدارندگی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و تقویت توان نظامی ایران، عضویت در کنوانسیون 1982 باعث تضعیف امنیت ملی سواحل جمهوری اسلامی ایران نخواهد شد. ثالثاً: تجربه تاریخی حکایتگر آن است که اختلافات و تنش های ایران و آمریکا که بعضاً منجر به دخالت های ناوهای نظامی آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران شده است، عضویت یا عدم عضویت ایران در کنوانسیون 1982 تاثیری در آن ندارد. به سخن دیگر، به کارگیری زور توسط ایالات متحده علیه جمهوری اسلامی ایران ارتباطی با موضوع عضویت یا عدم عضویت ایران در کنوانسیون 1982 ندارد. چرا که اولاً ایالات متحده خود عضو کنوانسیون نمی باشد و ثالثاً رفتارهایی که برخلاف مقررات حقوق بین الملل از آن کشور سر زده باشد، مبنای آن تصمیمات منافع ملی کشور خود است نه مقررات حقوق بین الملل. در این



راستا تنها ضامن جلوگیری از هر گونه خطری از ناحیه ناوهای نظامی آمریکا، بالا بردن توان بازدارندگی کشور است و هم چنین اختلاف ایران و امارات با توجه به ماده 298 کنوانسیون دغدغه جدی برای عدم تصویب کنوانسیون محسوب نمی شود.

۸- نتیجه گیری

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

کنوانسیون ۱۹۸۸ رم در مقیاس زمانی خود تلاش اولیه و ارزشمندی برای مبارزه با اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها تلقی می‌شود و از این لحاظ قابل توجه است. اگر دلایل و زمینه‌های تاریخی پذیرش کنوانسیون نادیده گرفته شود، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم نه تنها بر تروریسم دریایی بلکه بر بسیاری از دیگر انواع اعمال خشونت‌آمیز در دریاها قابل اعمال است. قابلیت اعمال این کنوانسیون بر اعمال خشونت‌آمیزی که عمل تروریسم دریایی محسوب نمی‌شوند از اعمالی که در این کنوانسیون جرم انگاری شده اند کاملاً مشخص است. کنوانسیون، عامدانه و غیرقانونی بودن ارتکاب موارد جرم انگاری شده را برای تحقق جرم کافی می‌داند و تأکیدی بر لزوم وجود اوصاف و انگیزه های تروریستی در ارتکاب این اعمال ندارد. پیش از انعقاد این کنوانسیون، مبارزه با اعمال خشونت‌آمیز در دریاها تنها در بستر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها امکان پذیر بود که مفاد آن به‌وضوح برای هدف قراردادن تروریسم در عرصه دریاها ناکافی بود و کنوانسیون ۱۹۸۸ رم از این نظر بسیاری از نارسایی‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را پوشش داده است.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از بین اعمال خشونت‌آمیز در عرصه دریاها تنها به دزدی دریایی اشاره داشت و تحقق همین جرم را هم مشروط به اتفاق افتادن در دریای آزاد یا دیگر مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها می‌کرد در حالی که اعمال خشونت‌آمیز جرم انگاری شده به موجب کنوانسیون ۱۹۸۸ رم فراتر از دزدی دریایی است و می‌تواند در هر منطقه‌ای، حتی مناطق تحت صلاحیت و حاکمیت دولت‌ها نیز اتفاق افتد. بنابراین دامنه جرم انگاری و حوزه جغرافیایی اعمال مقررات در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم بسیار گسترده تر از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. توجه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به‌طور کلی چندان معطوف به انگیزه های ارتکاب جرم نیست و تنها در بستر تعریف دزدی دریایی به‌طور مختصر و محدود به انگیزه های شخصی و خصوصی اشاره کرده است و دیگر انگیزه ها را مانند انگیزه هایی که مبتنی بر دلایل سیاسی



یا عمومی هستند نادیده گرفته است در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم با اشاره نکردن به انگیزه های خاص و تنها کافی دانستن عامدانه و غیرقانونی بودن عمل خشونت آمیز برای تحقق جرم، این خلأ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای را تا حدودی پوشش داده است. هم چنین شرط وجود دو کشتی که در ضمن تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای وجود داشت باعث می شد حتی در صورت صحت جرم انگاری و تعقیب تروریسم دریایی از طریق تعمیم دادن مقررات مرتبط با دزدی دریایی به آن، مواردی که در وقوع آنها دو کشتی دخیل نیستند، مانند: مواردی که جرم توسط سرنشینان یک کشتی علیه آن اتفاق افتاده است از شمول مقررات کنوانسیون خارج باشند، در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم چنین شرطی مقرر نمی کند و بدین ترتیب می تواند در مواردی که لزوماً دو کشتی در وقوع جرم حضور ندارند نیز اعمال شود. از این مقایسه می توان دریافت که کنوانسیون ۱۹۸۸ رم قابلیت اعمال بر طیف وسیعی از اعمال خشونت آمیز در عرصه دریاهای حتی دزدی دریایی را دارد در حالی که استفاده از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در پاسخ به تروریسم دریایی محدود و نیازمند تفسیر است.

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

پذیرش کنوانسیون های بین المللی از اختیارات دولت ها است. آنها در پیوستن به این اسناد آزادی عمل دارند اما از طرف دیگر، موفقیت و کارایی این اسناد به شکل انکارناپذیری به پذیرش آن از سوی دولت ها و عمل به مفاد آن، چه در سطح قانون گذاری داخلی و چه در مقام همکاری های بین المللی پیوند خورده است. از این نظر تشویق هرچه بیش تر دولت ها به پیوستن به این اسناد، راهکاری است که باعث بالابردن سطح کارایی آنها خواهد شد. ورود اصلاحات آتی به این اسناد به گونه ای که ضعف های فعلی آنها را پوشش داده و برخی تعارضات احتمالی آنها را با قوانین و اصول کلی حاکم بر حقوق بین الملل دریاهای حل و فصل کند، از راه های مؤثر تشویق دولت ها، از جمله جمهوری اسلامی ایران برای پیوستن به این اسناد به شمار می آید. بدیهی است تقویت اسناد موجود از طریق اعمال اصلاحات یا تفسیرهای آتی از سوی مراجع بین المللی و حتی پذیرش یک کنوانسیون بین المللی خاص در زمینه پیشگیری و سرکوب تروریسم دریایی و اجرایی کردن آن موجب تقویت مبارزه با تروریسم دریایی در سطح جهان می شود.



References

1. Adiban, F., Barzegarzadeh, A., et al. (2022). Maritime terrorism: A threat to international peace and security and a violation of human rights and fundamental freedoms. *Maritime Law Enforcement Security Quarterly*, 13(49). **[In Persian]**
2. Afshar Sistani, I. (1995). *Abu Musa Island and the Greater and Lesser Tunb Islands* (2nd ed.). Tehran: Office for Political and International Studies. **[In Persian]**
3. Farnelli, G. M. (2013). Terrorists under the Jolly Roger? Recent trends in piracy and maritime terrorism. In G. Andreone, G. Bevilacqua, G. Citaldi, & C. Cinelli (Eds.), *Insecurity at sea: Piracy and other risks to navigation*. Naples: Gianni Editore.
4. Gaedi, M. R. (2009). An examination of the possibility of ratification of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea by the Islamic Republic of Iran (with emphasis on the Strait of Hormuz and the Persian Gulf). In *Proceedings of the International Persian Gulf Conference*. **[In Persian]**
5. Hakimzadeh Khoei, P., & Abdollahi, M. (2017). International measures in the prevention and criminal suppression of maritime terrorism. *Criminal Law and Criminology Research Journal*, 5(10). **[In Persian]**
6. Hong, N., & Ng, A. K. Adolf. (2010). The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review. *Research in Transportation Economics*, 27(1).
7. Jafari Valdani, A. (1992). *Centers of crisis in the Persian Gulf*. Tehran: Kayhan Publishing Organization. **[In Persian]**
8. Kadkhodaei, K., & Rahmani Nejad, M. (2017). Piracy: Objectives and motivations. *Journal of Legal Studies*, 2(16). **[In Persian]**
9. Knyazeva, N. A., & Korobeev, A. I. (2015). Maritime terrorism and piracy: The threat to maritime security. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6(6 S3). **[In Persian]**
10. Kousha, J., & Shayegan, F. (2011). An overview of piracy and maritime terrorism in international treaties. *Journal of Private and Criminal Law Research (Encyclopedia of Law and Politics)*, 7(1).
11. Kousha, S., Foroughinia, H., et al. (2013). An examination of the concept of maritime terrorism in international law regulations. *Andishmandan-e Hoquq Scientific-Research Quarterly*, 1(3). **[In Persian]**
12. Mirheidar, D. (1991). *Political geography of the Middle East and North Africa* (A. S. Drysdale & G. H. Blake). (2nd ed.). Tehran: Office for Political and International Studies. **[In Persian]**
13. Momtaz, J. (2003). Combating unlawful acts against the safety of maritime navigation (E. Baghaei Hamaneh, Trans.). *Foreign Policy Quarterly*, 17(1). **[In Persian]**
14. Nelson, E. S. (2012). Maritime terrorism and piracy: Existing and potential threats. *Global Security Studies*, 3(1).



15. Papastavridis, E. (2014). Crimes at sea: A law of the sea perspective. Centre for Studies and Research in International Law and International Relations Series, 15(1), Section 1.
16. Pishgahi Fard, Z. (2005). An introduction to the political geography of the seas with emphasis on Iranian waters. Tehran: University of Tehran Press. **[In Persian]**
17. Sharghi, A. (2015). Maritime terrorism: Maritime security and state responsibility. Specialized Quarterly of Political Science, 11(31). **[In Persian]**
18. Talayi, F. (2017). International law of the sea. Tehran: Jangal Publications. **[In Persian]**
19. Treves, T. (1998). The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. Singapore Journal of International & Comparative Law, 2(2).
20. Tuerk, H. (2008). Combating terrorism at sea: The suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. University of Miami International and Comparative Law Review, 15(3).