Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics

The Legal Status of the 2005 Amendments to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (1988) in Ensuring Ship Security

1. Seyyed Alaeddin Sadat Rasoul: Department of Law and Political Science Qe.C., Islamic Azad University, Qeshm, Iran
2. Maryam Moradi*: Department of Law and Political Science, Qe.C., Islamic Azad University, Qeshm, Iran. Email: Maryam.moradi@iauqeshm.ac.ir (Corresponding Author)
3. Mohsen Dianat: Department of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Payame Noor University, Tehran, Iran

ABSTRACT

The 2005 amendments to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation constitute a significant milestone in the development and consolidation of the international legal framework governing maritime security. By broadening the definition and scope of unlawful acts, including emerging threats against ships and maritime facilities, and by establishing coordinated criminal and enforcement mechanisms, these amendments have addressed a number of practical and legal gaps inherent in the 1988 version of the Convention. The findings indicate that the 2005 amendments, while strengthening the responsibilities of States and enhancing the capacity for international cooperation, function as an effective legal instrument for preventing and countering maritime threats. Nevertheless, certain limitations, including divergent interpretations of legal definitions and deficiencies in enforcement mechanisms, continue to affect the effective realization of the Convention's objectives. Accordingly, the successful implementation of the 2005 amendments requires deeper international coordination, the adoption of harmonized domestic legislation, and the strengthening of the legal and judicial infrastructures of States Parties. Therefore, these amendments have not only reinforced the legal framework for combating unlawful acts against the safety of maritime navigation but have also contributed to the progressive development of international maritime law and the enhancement of maritime transport security.

Keywords: *2005 Amendments, maritime security, safety of maritime navigation, international law, maritime transport security.*

How to cite: Sadat Rasoul, S. A., Moradi, M., & Dianat, M. (2025). The Legal Status of the 2005 Amendments to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (1988) in Ensuring Ship Security. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, *7*(1), 409-426.

© 2025 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 20 January 2025
Revise Date: 24 May 2025
Accept Date: 02 June 2025
Publish Date: 20 June 2025

پژوهش‌های تطبیقی فقه،
حقوق و سیاست

جایگاه حقوقی اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) در تأمین امنیت کشتی‌ها

۱. سید علاءالدین سادات رسول: گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران
۲. مریم مرادی*: گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران.
پست الکترونیک: Maryam.moradi@iauqeshm.ac.ir (نویسنده مسئول)
۳. محسن دیانت: گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

چکیده

اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، نقطه عطفی در تکمیل چارچوب حقوقی بین‌المللی حاکم بر امنیت دریایی محسوب می‌شود. این اصلاحات با تعریف گسترده‌تر اعمال غیرقانونی، از جمله تهدیدات جدید علیه کشتی‌ها و تأسیسات دریایی، و ایجاد مکانیسم‌های هماهنگ کیفری و اجرایی، خلأهای عملی و حقوقی موجود در نسخه ۱۹۸۸ کنوانسیون را مرتفع کرده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که اصلاحات ۲۰۰۵، ضمن تقویت مسئولیت‌های دولت‌ها و افزایش ظرفیت همکاری بین‌المللی، به عنوان ابزاری مؤثر برای پیشگیری و مقابله با تهدیدات دریایی عمل می‌کند، با این حال محدودیت‌هایی همچون تفسیر متفاوت تعاریف حقوقی و ناکارآمدی سازوکارهای اجرایی، همچنان بر تحقق اهداف کنوانسیون اثرگذار است. بر اساس، موفقیت اصلاحات ۲۰۰۵ مستلزم تعمیق هماهنگی بین‌المللی، تصویب قوانین داخلی همسان و ارتقای زیرساخت‌های حقوقی و قضایی کشورهای عضو است. بنابراین، اصلاحات مذکور نه تنها چارچوب حقوقی مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی را مستحکم کرده، بلکه مسیر توسعه حقوق دریایی بین‌المللی و تقویت امنیت حمل و نقل دریایی را نیز هموار می‌سازد.

واژگان کلیدی: *اصلاحات ۲۰۰۵، امنیت دریایی، ایمنی دریانوردی، حقوق بین‌الملل. امنیت حمل ونقل*

نحوه استناددهی: سادات رسول، سید علاءالدین.، مرادی، مریم.، و دیانت، محسن. (۱۴۰۴). جایگاه حقوقی اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) در تأمین امنیت کشتی‌ها. *پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست*، *۷*(۱)، ۴۲۶-۴۰۹.

© ۱۴۰۴ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۱ بهمن ۱۴۰۳
تاریخ بازنگری: ۳ خرداد ۱۴۰۴
تاریخ پذیرش: ۱۲ خرداد ۱۴۰۴
تاریخ چاپ: ۳۰ خرداد ۱۴۰۴

مقدمه

امروزه کشتیرانی نقش محوری در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند. حمل‌ونقل دریایی ارزان‌ترین حمل‌ونقل تجاری در مقایسه با حمل‌ونقل‌های دیگر است. این مهم به نوبه خود کمک شایانی برای توسعه اقتصادی و رونق تجاری جهانی ایفا می‌نماید. در واقع، پیوستگی گسترده اقیانوس‌ها و دریاها، ماهیت فراملی و تا حد زیادی آزاد بخش عمده‌ای از فضاهای دریایی، از یک سو، و صرفه اقتصادی حمل‌ونقل دریایی و ظرفیت بالای آن در جابه‌جایی انبوه کالا و مسافر، از سوی دیگر، موجب شده است که بخش قابل‌توجهی از تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی از طریق مسیرهای دریایی صورت پذیرد. از همین رو، دولت‌ها، حتی کشورهایی که فاقد مرز دریایی هستند، نیز سیاست‌هایی را در جهت توسعه هرچه بیشتر حمل‌ونقل دریایی دنبال می‌کنند. آنچه امروزه در صنعت دریانوردی و بنادر و کشتی‌سازی جایگاه خود را ارتقا داده است، اعمال قوانین و رعایت مقررات در تمام مسائل دریانوردی با توجه به اهمیت بیش از پیش این صنعت در رشد اقتصادی جهانی، از جمله ترافیکی، ثبت و تابعیت، ساخت و تولید، کشتیرانی و ایمنی دریانوردی، آلودگی محیط زیست و غیره، می‌باشد. باید گفت در شرایط فعلی، ماهیت باز و فراملی فضاهای دریایی، گستردگی مسیرهای کشتیرانی و پیچیدگی‌های فنی کشتی‌های مدرن موجب شده است که امنیت کشتی‌ها با تهدیدهای متنوع و فزاینده‌ای مواجه شود. این تهدیدها شامل دزدی دریایی، اقدامات تروریستی، جرایم سازمان‌یافته فراملی، آتش‌سوزی‌ها، حوادث طبیعی و سوانح فنی است که هر یک می‌تواند به‌طور مستقیم ایمنی کشتی، امنیت مسافران و خدمه و نیز جریان عادی حمل‌ونقل دریایی را مختل سازد. تأمین امنیت کشتی‌ها مستلزم اتخاذ رویکردی جامع و هماهنگ در سطح ملی و بین‌المللی است که در آن، علاوه بر به‌کارگیری فناوری‌های پیشرفته ایمنی و نظارتی، آموزش مستمر و تخصصی خدمه و کارکنان دریایی و نیز تدوین و اجرای مقررات و راهبردهای حقوقی مؤثر، مورد توجه قرار گیرد. در این چارچوب، اسناد حقوق بین‌الملل دریایی، به‌ویژه کنوانسیون‌های مرتبط با ایمنی و امنیت دریانوردی، نقش مهمی در ایجاد سازوکارهای پیشگیرانه و واکنشی برای مقابله با تهدیدهای علیه امنیت کشتی‌ها ایفا می‌کنند. در این راستا، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل ضمیمه آن راجع به مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت مستقر در فلات قاره، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌منظور پر کردن خلأ موجود در قواعد و مقررات بین‌المللی جهت مبارزه با اعمال خشونت‌بار در دریا، در ۱۰ مارس ۱۹۸۸ به تصویب رسید. این معاهدات با ایجاد جرایم جدید و اعطای صلاحیت به دولت‌ها برای تعقیب، محاکمه و یا استرداد مجرمین، تحول جدیدی را در حقوق امنیت دریانوردی به وجود آورده است. در ضمن، این معاهدات در سال ۲۰۰۵ مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفته‌اند. این معاهدات در ۱ مارس ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شده‌اند. این کنوانسیون به‌عنوان یکی از کنوانسیون‌های بین‌المللی ضدتروریسم مطرح است که در ۱۰ مارس ۱۹۸۸ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی برای سرکوب اعمال خشونت‌باری که ایمنی کشتی‌ها را به خطر می‌اندازند، به تصویب رسید و از ۱ مارس ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا شده است. این کنوانسیون شامل مقرراتی برای دستگیری، محاکمه و یا استرداد افراد مجرم یا متهم به این اعمال خشونت‌بار است.

با توجه به اهمیت روزافزون امنیت کشتی‌ها و نقش محوری کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) و اصلاحات ۲۰۰۵ آن، این سؤال مطرح می‌شود که اصلاحات انجام‌شده تا چه اندازه توانسته‌اند خلأهای موجود در حقوق بین‌الملل دریایی را پر کرده و سازوکارهای مؤثر برای پیشگیری و مقابله با تهدیدهای متنوع علیه کشتی‌ها فراهم آورند؟ جایگاه حقوقی دولت‌ها در اجرای مفاد کنوانسیون، از جمله صلاحیت تعقیب و محاکمه مجرمان یا استرداد آنان، تا چه حد شفاف و کارآمد است؟ پرسش دیگری که قابل طرح است، این است که آیا مقررات و تدابیر پیش‌بینی‌شده در اصلاحات ۲۰۰۵، پاسخگوی تهدیدات نوین مانند حملات تروریستی پیچیده، جرایم سازمان‌یافته

فراملی و تهدیدات سایبری علیه کشتی‌ها هستند یا نیازمند به‌روزرسانی‌های بیشتر می‌باشند؟ پاسخ به این پرسش‌ها، محور اصلی پژوهش حاضر خواهد بود.

امنیت دریانوردی

امروزه هیچ تعریف واحد و پذیرفته‌شده‌ای از «امنیت دریانوردی» در حقوق بین‌الملل وجود ندارد و خود واژه «امنیت» نیز تعاریف متنوعی دارد؛ در برخی منابع، امنیت با «ایمنی» مترادف به کار رفته است. با این حال، امنیت دریانوردی با ایمنی دریانوردی تفاوت اساسی دارد. ایمنی دریانوردی به حفاظت از کشتی‌ها و صنعت کشتیرانی در برابر خطراتی مانند تصادفات و سوانح دریایی می‌پردازد که معمولاً ناشی از خطای انسانی، نقص فنی، طراحی نامناسب کشتی یا نیروهای طبیعی هستند. در مقابل، امنیت دریانوردی به محافظت از کشتی‌ها، محموله‌ها و کارکنان در برابر اقداماتی خشونت‌آمیز و عمدی اختصاص دارد، مانند دزدی دریایی، تروریسم دریایی و سرقت مسلحانه. حتی در حالتی که یک فرد با اعمال عمدی نقصی در تجهیزات کشتی ایجاد کند و موجب مخاطره‌ای برای کشتی شود، موضوع تحت امنیت دریانوردی بررسی می‌شود، نه صرفاً ایمنی.

تحلیل و ارزیابی تلاش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و راهکارهای حقوقی مرتبط با امنیت دریانوردی، مستلزم شناخت دقیق اعمال تهدیدکننده است. اصطلاحات «دزدی دریایی»، «تروریسم دریایی» و «سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها» در زبان عامیانه گاهی مترادف استفاده می‌شوند، اما در حقوق بین‌الملل هر یک مفهوم و آثار حقوقی متفاوتی دارند. بنابراین، شناخت و تمایز دقیق این مفاهیم برای درک چارچوب حقوقی امنیت دریانوردی و تدوین مقررات پیشگیرانه و واکنشی اهمیت ویژه‌ای دارد.

دزدی دریایی

تا پیش از تصویب کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد، هیچ تعریف واحد و پذیرفته‌شده‌ای از دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل عرفی وجود نداشت و اکثر قوانین ملی، مفهوم دزدی دریایی را مطابق با درک قضایی هر دولت از عناصر سنتی دزدی دریایی شکل می‌دادند (Turk, 2007). در این چارچوب، قصد غارت کشتی به‌عنوان عنصر اصلی و ابتدایی تعریف دزدی دریایی مطرح بود، هرچند برخی نظام‌های حقوقی ملی تفسیر گسترده‌تری ارائه می‌دادند که شامل «هر خشونت مسلحانه در دریا که عمل غیرقانونی در جنگ نباشد» می‌شد (Halberstam, 1988). مفهوم دزدی دریایی برای نخستین بار در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و سپس ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تعریف شد. بر اساس ماده ۱۰۱، دزدی دریایی عبارت است از هر عمل غیرقانونی خشونت‌آمیز، توقیف یا غارت که در آب‌های آزاد یا مکانی خارج از صلاحیت هر دولتی و برای اهداف شخصی توسط خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی علیه کشتی، هواپیما یا افراد و اموال داخل آن‌ها انجام شود (Jesus, 2013).

برای تحقق دزدی دریایی، سه شرط اساسی لازم است: (۱) ارتکاب توسط خدمه یا مسافران کشتی یا هواپیمای خصوصی دیگر (شرط دو کشتی)، (۲) انگیزه شخصی، و (۳) وقوع در آب‌های آزاد یا مکان بلاصاحب. اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز، توقیف یا غارت همیشه محور تعریف دزدی دریایی بوده است؛ اگرچه برخی نویسندگان صرف خشونت را بدون قصد غارت هم مشمول دزدی دریایی می‌دانند، اما مطابق حقوق بین‌الملل عرفی و ماده ۱۰۱، خشونت باید در همراهی با توقیف یا غارت تحقق یابد. شرط دو کشتی بیان می‌کند که دزدی دریایی تنها وقتی محقق می‌شود که کشتی مهاجم و کشتی مورد تعرض، دو کشتی مستقل باشند؛ اعمالی که خدمه بر کشتی خود انجام می‌دهند، مشمول تعریف نیست.

دزدی دریایی تنها با استفاده از کشتی خصوصی قابل تحقق است و کشتی‌های جنگی مشمول این تعریف نیستند، مگر زمانی که کارکنان شورش کرده و کنترل کشتی جنگی را برای انجام دزدی دریایی در دست گیرند. شرط «اهداف شخصی» بدین معناست که انگیزه انجام عمل باید شخصی باشد، شامل کسب منفعت، سرقت یا انتقام؛ اعمال خشونت‌آمیز با اهداف سیاسی، مذهبی یا قومی از شمول دزدی دریایی خارجند. این تفکیک امکان تمایز میان دزدی دریایی و تروریسم دریایی را فراهم می‌آورد (Jesus, 2013).

شرط مکان، وقوع دزدی دریایی در آب‌های آزاد یا سرزمین‌های بلاصاحب است. اما امروزه بیشتر اعمال خشونت‌آمیز دریایی در آب‌های تحت حاکمیت دولت‌ها، شامل آب‌های داخلی، سرزمینی و مناطق اقتصادی انحصاری، رخ می‌دهد و تحت حوزه قوانین ملی قرار دارند. ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ امکان اعمال مقررات مربوط به دزدی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی را تا حدی فراهم می‌کند، مشروط به عدم مغایرت با رژیم حقوقی آن.

در حالی که تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ گام مهمی در سیر مبارزه با این جرم و ارتقای امنیت دریانوردی بود، محدودیت‌هایی دارد؛ از جمله شرط اهداف شخصی، اعمال خشونت‌آمیز با انگیزه سیاسی یا مذهبی را از شمول تعریف خارج می‌کند و شرط دو کشتی، اعمالی که تنها شامل یک کشتی هستند را پوشش نمی‌دهد. با توجه به افزایش جرایم دریایی در نزدیکی سواحل کشورها و تغییر شرایط جغرافیایی و تکنولوژیک، ضرورت بازنگری و اصلاح تعریف دزدی دریایی برای تضمین امنیت دریانوردی و هماهنگی با تحولات جدید آشکار است. سازمان بین‌المللی دریانوردی، بدون ارائه تعریف مستقل، از ماده ۱۰۱ تبعیت کرده و در «آیین‌نامه رسیدگی به جرایم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها» مصوب ۲۰۰۱، دزدی دریایی را مطابق با این ماده تعریف کرده است (Pipette, 2008).

تروریسم دریایی

تروریسم به‌عنوان پدیده‌ای خشونت‌آمیز از دیرباز تهدیدی برای امنیت انسان‌ها بوده است. در دهه‌های اخیر، با توسعه تسلیحات پیشرفته و گسترش روابط بین‌المللی، این تهدید از مرزهای ملی فراتر رفته و صلح و امنیت بین‌المللی را با شدت بیشتری هدف قرار داده است. با وجود تصویب کنوانسیون‌های متعدد ضدتروریسم، هنوز تعریف حقوقی پذیرفته‌شده‌ای از تروریسم که مورد توافق اکثریت دولت‌ها باشد، وجود ندارد. بسیاری از حقوقدانان و دانشمندان علوم سیاسی، این اختلاف‌نظر را ناشی از تأثیر منافع و سیاست‌های ملی بر تعریف تروریسم می‌دانند (Garman, 2002).

عناصر مشترک اعمال تروریستی، بر اساس تحلیل کنوانسیون‌های منطقه‌ای و اسناد بین‌المللی، شامل: (۱) خشونت‌آمیز بودن، (۲) انگیزه سیاسی و (۳) قصد ارعاب مردم یا تأثیرگذاری بر تصمیمات دولت‌ها یا نهادهای بین‌المللی است. خشونت، عنصر ثابت تروریسم است، اما مهم‌ترین تمایز آن با دیگر اعمال خشونت‌آمیز، انگیزه و هدف فاعل است. در تروریسم، فاعل قصد ایجاد رعب و وحشت یا اجبار دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی را دارد، در حالی که انگیزه‌ها ممکن است اجتماعی، اقتصادی یا سیاسی باشند (Ardabili, 2013).

ویژگی دیگر اعمال تروریستی، غیرتبعیض‌آمیز بودن قربانیان است؛ قربانی می‌تواند هر فرد یا گروهی باشد، بدون توجه به خصومت شخصی با مرتکب. قلمرو تروریسم محدود به خشکی نیست و امنیت انسان‌ها در دریا نیز تهدید می‌شود که به آن تروریسم دریایی گفته می‌شود. پیش از تصویب کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ و پروتکل آن، هیچ قاعده بین‌المللی مشخصی برای مقابله با تروریسم دریایی وجود نداشت و کشورهای متأثر اغلب از مقررات دزدی دریایی برای مجازات مرتکبان استفاده می‌کردند (Jesus, 2013).

نمونه تاریخی، پرونده کشتی «کاستل جان» است که اعضای گروه صلح سبز دو کشتی هلندی را به تصرف خود درآوردند. دادگاه بلژیک، این اقدام را تحت عنوان دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو ارزیابی کرد، هرچند اعمال انجام‌شده ماهیت سیاسی داشت (Burchill et al., 2015). حادثه آشیل لاورو نیز نشان داد که خلأ قانونی در مقابله با تروریسم دریایی وجود دارد؛ کشتی ایتالیایی توسط چهار نفر مسلح ربوده شد و خواسته‌های سیاسی‌شان با قتل گروگان همراه شد (Plant, 1990).

این وقایع منجر به تدوین کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل آن در ۱۹۸۸ شد. هرچند اصطلاح «تروریسم» در مواد این کنوانسیون ذکر نشده، این اسناد اعمالی را هدف قرار می‌دهند که ایمنی کشتی یا سکوهای دریایی را تهدید می‌کنند. با اصلاحات پروتکل ۲۰۰۵، بندهای جدیدی به کنوانسیون اضافه شد که به‌وضوح بر اعمال با انگیزه تروریستی تأکید دارند؛ شامل اعمالی که برای ارعاب جمعیت یا اجبار دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی انجام می‌شوند و جرئت اعمال تروریستی دریایی را تحت شمول قرار می‌دهند. همچنین، ماده سوم پروتکل ۲۰۰۵ جرایم مرتبط با کمک به مرتکبان جرایم فهرست‌شده را نیز مشمول عنوان جرم دانسته و آن‌ها را با انگیزه تروریستی قابل تعقیب کرده است.

با توجه به این مقررات، تروریسم دریایی نوعی از تروریسم است که ویژگی بارز آن وقوع در حوزه دریایی است، دارای انگیزه سیاسی، خشونت‌آمیز و با قصد ارعاب یا فشار بر نهادهای دولتی یا بین‌المللی می‌باشد، و اعمال آن تحت قوانین بین‌المللی، از جمله کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل‌های اصلاحی ۲۰۰۵، قرار می‌گیرد.

سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها

بسیاری از گزارش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نشان می‌دهند که بخش عمده‌ای از جرایم دریایی که پیش‌تر تحت عنوان دزدی دریایی ثبت می‌شدند، امروز به «سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها» طبقه‌بندی می‌شوند. اصطلاح سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در قطعنامه‌ها و توصیه‌نامه‌های بین‌المللی به‌عنوان تهدیدی برای امنیت دریانوردی در کنار دزدی دریایی مطرح می‌شود.

در نشست بیست‌ودوم سالانه (IMO، ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱)، قطعنامه ۹۲۲ تصویب شد که در آن به‌طور صریح میان دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها تمایز قائل شده است. بر اساس این آیین‌نامه:

- دزدی دریایی: اعمال غیرقانونی مطابق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها.
- سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها: هر عمل غیرقانونی خشونت‌بار یا توقیف یا غارت، یا تهدید به آن، غیر از دزدی دریایی، که علیه کشتی، اشخاص یا اموال داخل آن انجام شود و بر اساس حقوق داخلی دولت‌ها غیرقانونی باشد (Burchill et al., 2015).

تفاوت‌های اصلی این تعریف با دزدی دریایی عبارتند از:

- شامل تهدید به اعمال خشونت‌بار یا توقیف و غارت نیز می‌شود.
- شرط دو کشتی (برای وقوع جرم) حذف شده است.
- شرط «خصوصی بودن کشتی مهاجم» مشخص نیست.
- اشاره‌ای به اهداف شخصی یا انگیزه مرتکب نشده است.
- جرم باید طبق حقوق داخلی دولت‌ها غیرقانونی باشد و شرط مکان جغرافیایی محدود به مناطق تحت حاکمیت دولت است.

به دلیل حذف شرط «اهداف شخصی»، مرز مشخصی میان سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و تروریسم دریایی وجود ندارد. علاوه بر این، در مناطق انحصاری اقتصادی و دریای آزاد، صلاحیت دولت صاحب پرچم برای اعمال قانون بر کشتی خود محفوظ است، حتی اگر عمل ارتکابی در این مناطق انجام شده باشد. در مورد کشتی‌های نظامی نیز تنها دولت صاحب پرچم حق اعمال صلاحیت دارد.

با افزایش خشونت در منطقه خلیج عدن، «آیین‌نامه اجرایی سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در اقیانوس هند غربی و خلیج عدن» (۲۹ ژانویه ۲۰۰۹) تصویب شد. این آیین‌نامه دو تغییر عمده نسبت به تعریف قبلی ایجاد کرد:

• افزودن شرط اهداف شخصی: سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها باید برای اهداف شخصی انجام شود.

• تغییر شرط مکان وقوع جرم: اعمال باید در آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری و دریای سرزمینی دولت انجام شود. این تغییر موجب شد که اعمال خشونت‌بار در مناطق انحصاری اقتصادی و دریای آزاد از قلم بیفتند، اگرچه اعمال در این مناطق همچنان تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قابل پیگرد است.

در نتیجه، تعریف سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها، با وجود رفع برخی ابهامات نسبت به نسخه قبلی، همچنان محدودیت‌هایی دارد که می‌تواند بر شناسایی و پیگرد اعمال خشونت‌آمیز دریایی تأثیرگذار باشد و مرز آن با دزدی دریایی و تروریسم دریایی کاملاً روشن نیست.

سایر اعمال تهدیدکننده امنیت دریانوردی

اعمالی که امنیت دریانوردی را هدف قرار می‌دهند، محدود به جرایم دزدی دریایی، تروریسم دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها نخواهند شد. برای مثال، اعمالی که توسط افراد داخل کشتی، علیه همان کشتی، برای اهداف شخصی در دریاهای آزاد انجام می‌گیرند، تحت شمول هیچ‌یک از جرایم برشمرده قرار نمی‌گیرند. برخی از این اعمال در حقوق بین‌الملل جرم‌انگاری شده‌اند. اعمال غیرقانونی‌ای که امنیت کشتی را به خطر می‌اندازند، از جمله این اعمال هستند که سازمان بین‌المللی دریانوردی در «کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)» آن‌ها را جرم دانسته است. البته ممکن است در برخی از موارد، اعمال غیرقانونی مشمول این کنوانسیون از مصادیق تروریسم دریایی، دزدی دریایی یا سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها به شمار روند. به هر حال، لازمه دستیابی به امنیت حداکثری در دریا، شناسایی و جرم‌انگاری همه اعمالی است که امنیت دریانوردی را به مخاطره می‌اندازند. برخی از جرایم دریایی از قبیل قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان، تجارت برده و مسافرت غیرقانونی، اگرچه ممکن است زمینه‌ساز تهدید امنیت در دریا شوند، اما در زمره جرایم علیه امنیت دریانوردی به شمار نمی‌روند (Balkin, 2006).

از آنجایی که موضوع پژوهش حاضر بررسی جایگاه حقوقی اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) در تأمین امنیت کشتی‌ها می‌باشد، در ادامه بیشتر به پروتکل مذکور پرداخته می‌شود:

۳- پروتکل ۲۰۰۵ مربوط به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)

همان‌طور که قبلاً نیز بیان شد، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ از طریق این پروتکل در سال ۲۰۰۵ اصلاح شد. از جمله مهم‌ترین این اصلاحات، افزودن جرایم جدید و اعطای حق سوار شدن و تفتیش کشتی‌ها به دولت‌های غیرپرچم است. این پروتکل در ۲۸ جولای ۲۰۱۰ لازم‌الاجرا شده است.

تلاش برای اصلاح کنوانسیون

پس از حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، جامعه بین‌المللی با تهدیدات نوظهور و پیچیده‌تری در حوزه امنیت، به‌ویژه امنیت حمل‌ونقل دریایی، مواجه شد. در واکنش به این تحولات، شورای امنیت سازمان ملل متحد با تصویب قطعنامه‌های ۱۳۶۸ و ۱۳۷۳ بر ضرورت تشدید اقدامات جهانی برای مقابله با تروریسم بین‌المللی تأکید کرد. در همین چارچوب، مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در ۲۰ نوامبر ۲۰۰۱ قطعنامه ۹۲۴ را با هدف بازنگری تدابیر و رویه‌های مقابله با اعمال تروریستی تهدیدکننده امنیت دریانوردی تصویب نمود. این قطعنامه، کمیته حقوقی سازمان را مأمور کرد تا اسناد موجود، به‌ویژه کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل الحاقی آن، را مورد بازبینی قرار دهد و در صورت لزوم، اصلاح یا اسناد جدیدی پیشنهاد کند.

در پی این تصمیم، اصلاح کنوانسیون ۱۹۸۸ به‌عنوان یکی از اولویت‌های اصلی برنامه کاری کمیته حقوقی IMO مطرح شد. کمیته حقوقی در هشتاد و چهارمین نشست خود در آوریل ۲۰۰۲، با تشکیل یک گروه مکاتباتی کوتاه‌مدت برای تهیه پیش‌نویس اصلاحات احتمالی موافقت کرد و از دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی ذی‌نفع برای مشارکت در این فرایند دعوت به عمل آورد. هم‌زمان، گروه مکاتباتی دیگری به رهبری ایالات متحده شکل گرفت که هدف آن بازنگری جامع کنوانسیون و پروتکل ۱۹۸۸ و ارائه پیشنهادهای اصلاحی برای تقویت همکاری‌های بین‌المللی در مقابله با اعمال غیرقانونی، به‌ویژه تروریسم دریایی، بود. این گروه پیش‌نویسی شامل اصلاحات هر دو سند را به کمیته حقوقی ارائه داد و فعالیت آن به‌موازات کار رسمی IMO ادامه یافت.

در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۳، کمیته حقوقی جلسات متعددی را به بررسی و تبادل‌نظر پیرامون پیش‌نویس اصلاحات اختصاص داد. در این مرحله، این دیدگاه مشترک شکل گرفت که دامنه جرایم پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون ۱۹۸۸ بسیار محدود است و توان پاسخگویی به تهدیدات نوین تروریستی، از جمله استفاده احتمالی از سلاح‌ها و مواد شیمیایی، بیولوژیکی و هسته‌ای را ندارد. ازاین‌رو، ضرورت توسعه قابل‌توجه شمول جرایم و به‌روزرسانی مقررات کنوانسیون مورد تأکید قرار گرفت (Balkin, 2006).

یکی از ضعف‌های اساسی کنوانسیون ۱۹۸۸ که در جریان بازنگری برجسته شد، فقدان مقررات صریح درباره اختیار مأموران مجری قانون برای سوار شدن بر کشتی‌های خارجی در آب‌های آزاد بود؛ چه به‌منظور تعقیب مظنونان به اعمال تروریستی و کشف تسلیحات، و چه برای ارائه کمک به کشتی‌هایی که احتمال حمله تروریستی علیه آن‌ها وجود داشت. به همین دلیل، تدوین مقررات جدید در این زمینه به یکی از محورهای اصلی اصلاحات تبدیل شد.

موضوع مهم دیگر، مسئله تعریف «تروریسم» و «اعمال تروریستی» بود. اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۸ در واکنش مستقیم به یک حمله تروریستی (حادثه کشتی آشیل لائورو) شکل گرفته بود، اما به دلیل فقدان تعریف پذیرفته‌شده بین‌المللی از تروریسم، از به‌کارگیری این اصطلاحات در متن خود اجتناب کرده و بر مفهوم کلی «اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی» تمرکز داشت. در جریان مذاکرات، پیشنهاد شد عنوان و مفاد کنوانسیون برای شمول صریح اعمال تروریستی اصلاح شود، اما در نهایت این نظر غالب شد که چنین اقدامی می‌تواند موجب ابهام و خلط میان اعمال تروریستی و سایر اعمال غیرقانونی گردد؛ به‌ویژه با توجه به اینکه اسناد جدید صرفاً در قالب پروتکل‌های اصلاحی ارائه می‌شدند. در نشست‌های بعدی کمیته حقوقی در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵، حمایت گسترده‌ای از سوی دولت‌ها برای تقویت کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل آن به‌منظور مقابله مؤثرتر با تهدیدات فزاینده تروریسم دریایی ابراز شد. نهایتاً تصمیم به برگزاری یک کنفرانس دیپلماتیک در اکتبر ۲۰۰۵

برای تصویب اصلاحات اتخاذ گردید. این روند با حمایت مجمع عمومی سازمان ملل متحد نیز همراه شد که دولت‌ها را به مشارکت فعال در بازنگری و اجرای مؤثر اسناد مربوط تشویق نمود (Turk, 2007).

کار کمیته حقوقی در آوریل ۲۰۰۵ به پایان رسید و اصلاحات پیشنهادی نهایی شد. این اصلاحات شامل گسترش چشمگیر دامنه جرایم مندرج در ماده ۳ کنوانسیون و افزودن مقررات جدید در ماده ۸ برای اجازه سوار شدن بر کشتی‌های مظنون به ارتکاب اعمال تروریستی بود. سرانجام، در کنفرانس دیپلماتیک برگزارشده از ۱۰ تا ۱۴ اکتبر ۲۰۰۵ در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی، این اصلاحات با اجماع کامل دولت‌ها در قالب دو سند مستقل، یعنی «پروتکل ۲۰۰۵ راجع به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸» و «پروتکل ۲۰۰۵ راجع به مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت مستقر در فلات قاره ۱۹۸۸»، به تصویب رسید و گامی اساسی در جهت تقویت رژیم حقوقی امنیت دریایی در سطح بین‌المللی برداشته شد.

تغییر دامنه شمول کنوانسیون

مطابق با کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸، تنها اشخاص حقیقی می‌توانند در ارتباط با ارتکاب جرایم مشمول آن کنوانسیون مسئول شناخته شوند. اگرچه دولت‌ها ممکن است مرتکب اعمال تروریستی شوند، اما این کنوانسیون در این رابطه سکوت اختیار کرده است. لیکن چنان‌که پیش‌تر در رابطه با ارتکاب اعمال خشونت‌بار غیرقانونی توسط کارگزاران دولت‌ها بحث شد، مسئولیت ناشی از این جرایم، بر اساس این کنوانسیون، تنها متوجه افرادی است که عمل غیرقانونی منتسب به آن‌ها می‌باشد و دولت در این رابطه نمی‌تواند مسئول شناخته شود. پروتکل ۲۰۰۵ راجع به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، در بند ۲ ماده ۵ خود مقرراتی را تحت عنوان ماده ۵ مکرر به کنوانسیون ۱۹۸۸ اضافه می‌کند که مطابق با آن، اگر فردی که مسئولیت اداره و کنترل یک شخص حقوقی را به عهده دارد، در این منصب مرتکب یکی از اعمال مجرمانه مندرج در این کنوانسیون شود، علاوه بر آن‌که این فرد مجرم به شمار می‌رود و باید مورد پیگرد قضایی قرار گیرد، شخص حقوقی نیز مسئول شناخته می‌شود. دولت‌ها موظف هستند، بر اساس اصول حقوقی خود، برای مسئول دانستن اشخاص حقوقی مستقر در سرزمینشان یا تأسیس‌شده بر اساس قوانینشان، در چنین مواردی، مقرراتی را وضع نمایند. این مسئولیت می‌تواند جزایی، مدنی یا اداری باشد. همچنین، این پروتکل عملیات نیروهای مسلح در هنگام مخاصمه مسلحانه را از شمول مقررات کنوانسیون اصلاح‌شده سال ۲۰۰۵ راجع به مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، مستثنی می‌کند. لیکن اگر نیروهای مسلح در حین مخاصمه مسلحانه مرتکب اعمال خشونت‌باری علیه کشتی‌های تجاری شوند، قواعد حقوق بشردوستانه بین‌المللی بر آن‌ها حاکم خواهد بود. همچنین، حق سوار شدن و تفتیش برای طرفین درگیر در جنگ محفوظ است و نیازی به اجازه دولت پرچم، به‌گونه‌ای که در این کنوانسیون آمده است، ندارد. این پروتکل تعریف مشخصی از نیروهای مسلح و مخاصمه مسلحانه ندارد، بلکه مفهوم این اصطلاحات را به مقررات مربوط به حقوق بشردوستانه بین‌المللی ارجاع می‌دهد.

جرایم افزوده‌شده

پروتکل ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (SUA 1988) با افزودن مواد ۳ مکرر، ۳ سوم و ۳ چهارم، تحول اساسی در دامنه جرایم مشمول این کنوانسیون ایجاد کرد. در حالی که ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ صرفاً اعمالی را جرم‌انگاری می‌کرد که ذاتاً ایمنی دریانوردی کشتی را به خطر می‌انداختند، پروتکل ۲۰۰۵ طیف وسیع‌تری از رفتارها را جرم تلقی نمود که برخی از آن‌ها لزوماً تهدید مستقیم برای ایمنی دریانوردی ندارند، اما از منظر مقابله با تروریسم دریایی اهمیت اساسی دارند.

کنوانسیون ۱۹۸۸ اعمالی همچون تصرف کشتی با زور، اعمال خشونت‌آمیز علیه اشخاص در کشتی، تخریب کشتی یا محموله، جاسازی مواد خطرناک، تخریب تأسیسات دریایی و ارائه اطلاعات نادرست تهدیدکننده ایمنی دریانوردی را جرم‌انگاری کرده بود. این چارچوب، محدود به مخاطره‌انداختن مستقیم ایمنی دریانوردی بود. اما پروتکل ۲۰۰۵ با الهام از تهدیدات نوین پس از ۱۱ سپتامبر، به‌ویژه امکان استفاده از کشتی به‌عنوان «سلاح تروریستی»، جرایم جدیدی را وارد نظام حقوقی کنوانسیون نمود.

از جمله مهم‌ترین جرایم جدید می‌توان به استفاده از مواد منفجره، مواد رادیواکتیو و سلاح‌های شیمیایی، بیولوژیک و هسته‌ای علیه یا از طریق کشتی، تخلیه عمدی مواد خطرناک در مقیاس مرگ‌بار، و استفاده از خود کشتی به‌عنوان ابزار ایجاد مرگ یا خسارت شدید اشاره کرد. همچنین، تهدید به ارتکاب این اعمال نیز جرم‌انگاری شد. این اعمال تنها در صورتی مشمول پروتکل می‌شوند که به‌طور غیرقانونی و عامدانه انجام شده و هدف آن‌ها، ارعاب جمعیت یا اجبار دولت یا سازمان بین‌المللی به انجام یا ترک فعل خاصی باشد؛ معیاری که بر اساس تعریف اهداف تروریستی در کنوانسیون ۱۹۹۹ سرکوب تأمین مالی تروریسم تنظیم شده است. اگرچه پروتکل ۲۰۰۵ همچنان فاقد تعریف صریح از «تروریسم» است، اما ماهیت جرایم پیش‌بینی‌شده عملاً آن‌ها را در زمره جرایم تروریستی قرار می‌دهد.

یکی از نوآوری‌های مهم پروتکل ۲۰۰۵، جرم‌انگاری حمل‌ونقل دریایی مواد و تجهیزات مرتبط با تروریسم است. بر اساس ماده ۳ مکرر، حمل مواد منفجره یا رادیواکتیو، سلاح‌های شیمیایی، بیولوژیک و هسته‌ای، مواد شکافت‌پذیر خاص، و تجهیزات، نرم‌افزار یا فناوری‌هایی که در طراحی، ساخت یا به‌کارگیری این سلاح‌ها نقش اساسی دارند، در صورت وجود عناصر معنوی خاص (علم و قصد)، جرم محسوب می‌شود. این مقررات حاصل مصالحه‌ای دشوار در کمیته حقوقی IMO بود و با هدف جلوگیری از سوءاستفاده تروریستی از حمل‌ونقل دریایی تدوین شد (Balkin, 2006).

با این حال، جرم‌انگاری حمل کالاهای دومنظوره (کالاهایی با کاربرد غیرنظامی و نظامی) با چالش‌های عملی جدی روبه‌رو است. احراز قصد تروریستی یا علم حمل‌کننده نسبت به استفاده نهایی این کالاها، به‌ویژه در حمل‌ونقل کانتینری و در شرایطی که خدمه کشتی آگاهی دقیقی از ماهیت محموله ندارند، برای دولت‌ها دشوار است. افزون بر این، پروتکل در مواردی که قصد تروریستی وجود دارد اما حمل‌کننده از آن بی‌اطلاع است، یا در موارد حمل ناخواسته سلاح‌های ممنوعه، سکوت اختیار کرده و حل‌وفصل این وضعیت‌ها را به سایر قواعد حقوق بین‌الملل واگذار نموده است.

نکته قابل‌توجه آن است که پروتکل ۲۰۰۵ در برخی موارد، حتی بدون انگیزه تروریستی نیز حمل سلاح‌های شیمیایی، بیولوژیک و هسته‌ای و تجهیزات مرتبط با آن‌ها را جرم تلقی کرده است. این موضوع با مخالفت برخی دولت‌ها، به‌ویژه دولت‌های غیرعضو معاهده منع گسترش تسلیحات هسته‌ای (NPT)، مواجه شد. این دولت‌ها معتقد بودند که IMO با ورود به این حوزه، از صلاحیت خود فراتر رفته و موضوعات هسته‌ای باید در چارچوب آژانس بین‌المللی انرژی اتمی بررسی شود. آن‌ها همچنین نسبت به محدود شدن حق حمل‌ونقل مواد هسته‌ای برای برنامه‌های صلح‌آمیز خود هشدار دادند.

در پاسخ به این نگرانی‌ها، بند (۲) ماده ۳ مکرر استثنائاتی را برای دولت‌های عضو NPT پیش‌بینی کرد. بر اساس این بند، حمل مواد هسته‌ای توسط یا تحت کنترل دولت‌های عضو NPT، مادامی که ناقض تعهدات آن‌ها ذیل این معاهده نباشد، جرم محسوب نمی‌شود. با این حال، این استثنا از سوی برخی دولت‌ها تبعیض‌آمیز تلقی شد، زیرا به باور آنان موقعیتی برتر برای دولت‌های دارای وضعیت هسته‌ای ایجاد می‌کرد.

علاوه بر این، پروتکل ۲۰۰۵ دامنه مسئولیت کیفری را با جرم‌انگاری شروع به جرم، مشارکت، معاونت، سازمان‌دهی و هدایت دیگران در ارتکاب جرایم توسعه داد. همچنین، حمل اشخاصی که مرتکب جرایم تروریستی شده‌اند، با علم به قصد فرار آن‌ها از تعقیب کیفری، به‌عنوان جرم مستقل شناسایی شد. بدین ترتیب، پروتکل ۲۰۰۵ به‌طور چشمگیری حوزه شمول جرایم کنوانسیون SUA را گسترش داده و آن را به یکی از ابزارهای کلیدی حقوق بین‌الملل در مقابله با تروریسم دریایی تبدیل کرده است (Hodgkinson et al., 2006).

حق سوار شدن بر کشتی‌های خارجی

پروتکل اصلاحی ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، با افزودن ماده ۸ مکرر، چارچوبی حقوقی برای سوار شدن دولت‌ها بر کشتی‌های با پرچم خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد ایجاد می‌کند. این ماده به مجریان قانون و مقامات رسمی صلاحیت‌دار دولت‌های عضو اجازه می‌دهد، در صورت وجود دلایل معقول برای ظن به ارتکاب، در حال ارتکاب بودن یا قصد ارتکاب جرایم تروریستی مشمول کنوانسیون، اقدام به بازرسی، تفتیش، بازجویی، بازداشت اشخاص و اتخاذ اقدامات قانونی متعاقب نمایند. با وجود این توسعه، اصل صلاحیت انحصاری دولت پرچم همچنان حفظ شده است. بر این اساس، سوار شدن بر کشتی خارجی منوط به اجازه صریح دولت پرچم است و تنها زمانی مجاز می‌باشد که کشتی خارج از آب‌های سرزمینی سایر دولت‌ها قرار داشته باشد. دولت درخواست‌کننده ابتدا باید تابعیت کشتی را احراز کرده و سپس اجازه سوار شدن و انجام اقدامات مقتضی را مطالبه کند. اگرچه پروتکل ارائه شواهد مشخص را الزامی نکرده، دولت پرچم می‌تواند اعطای اجازه را به ارائه اطلاعات و مدارک تکمیلی مشروط سازد.

دولت پرچم موظف است در اسرع وقت به درخواست‌ها پاسخ دهد، اما الزام حقوقی برای اعطای اجازه ندارد. در صورت رد درخواست، دولت پرچم می‌تواند خود عملیات سوار شدن و تفتیش را انجام دهد، بی‌آنکه الزام به اقدام داشته باشد؛ امری که از نقاط قابل‌انتقاد این رژیم حقوقی محسوب می‌شود. پیش‌نویس‌های اولیه که اجازه سوار شدن پس از سکوت دولت پرچم را می‌دادند، به دلیل حساسیت دولت‌ها نسبت به حاکمیت دولت پرچم کنار گذاشته شدند. برای جبران این محدودیت، پروتکل سازوکار اعلامیه‌های پیشینی را پیش‌بینی کرده است. دولت‌ها می‌توانند اعلام کنند که در صورت عدم پاسخ طی چهار ساعت، یا به‌طور کلی، به دولت‌های عضو دیگر اجازه سوار شدن و تفتیش کشتی‌های تحت پرچمشان را می‌دهند. این سازوکار با مواد ۹۲ و ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها سازگار است و تغییری در قواعد موجود حقوق بین‌الملل ایجاد نمی‌کند. با این حال، این اعلامیه‌ها قابل پس‌گرفتن هستند و پروتکل محدودیت زمانی مشخصی برای اثرگذاری پس‌گرفتن آن‌ها مقرر نکرده است (Harrington, 2017).

اصل لزوم اجازه دولت پرچم در دو مورد استثنا می‌شود:

نخست، در شرایط خطر قریب‌الوقوع برای جان اشخاص؛

دوم، در مواردی که اقدامات بر اساس موافقت‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه انجام می‌گیرد.

با وجود این، دولت پرچم در همه موارد حق اعمال صلاحیت کیفری نسبت به کشتی، محموله و اشخاص را حفظ می‌کند، مگر آن‌که رضایت دهد دولت دیگری این صلاحیت را اعمال کند.

دامنه اجرای ماده ۸ مکرر محدود به جرایم مندرج در کنوانسیون اصلاح‌شده و صرفاً در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد است و تأثیری بر سایر مبانی سوار شدن در حقوق بین‌الملل، مانند حق بازرسی یا ارائه کمک به کشتی‌های در معرض خطر، ندارد. پروتکل همچنین

مجموعه‌ای از تضمین‌های حفاظتی را برای رعایت حقوق بشر، حفظ کرامت انسانی دریانوردان، حمایت از محیط زیست، و صیانت از منافع حقوقی و تجاری دولت پرچم پیش‌بینی کرده است.

بر این اساس، استفاده از زور تنها در حد ضرورت و متناسب با شرایط مجاز است و در صورت بی‌اساس بودن ظن یا غیرقانونی بودن اقدامات، دولت سوارشونده مسئول جبران خسارات وارده خواهد بود. در نهایت، پروتکل با پیش‌بینی الزامات عملی، مانند انجام عملیات صرفاً توسط مأموران مجاز و قابل‌شناسایی، تعیین مقامات تماس ملی و تشویق به تدوین رویه‌های عملیاتی استاندارد، اجرای مؤثر این رژیم حقوقی را تسهیل می‌کند.

استرداد مظنونین به ارتکاب جرم

همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، گاه دولت بازداشت‌کننده فرد متجاوز، دولتی است که جرم ارتکابی هیچ ارتباطی با آن نداشته است، لیکن علاقه‌ای به تعقیب و محاکمه آن شخص ندارد. از این رو، به‌منظور حصول اطمینان از این‌که چنین اشخاصی حداقل در سرزمین دولت‌های عضو، پناهگاه امنی برای فرار از مجازات پیدا نکنند، در کنوانسیون ۱۹۸۸ پیش‌بینی شد که دولت‌های عضو، بدون آن‌که الزامی داشته باشند، می‌توانند آن شخص را به یکی از دولت‌های متقاضی استرداد، که صلاحیت خود را احراز نموده است، مسترد نمایند (Momtaz, 2013).

بنابراین، جرایم مشمول کنوانسیون ۱۹۸۸ به‌عنوان جرایم قابل استرداد قلمداد شده است. پروتکل ۲۰۰۵، با افزایش دامنه شمول جرایم کنوانسیون ۱۹۸۸، مقررات مربوط به استرداد را نسبت به این جرایم جدید نیز تسری می‌دهد. اگرچه پیشنهاد دولت آرژانتین در کنفرانس دیپلماتیک مربوط به کنوانسیون ۱۹۸۸، مبنی بر درج مقرراتی که به‌واسطه آن‌ها، دولت‌ها نتوانند با سیاسی شمردن جرایم، از استرداد مجرمین خودداری کنند، به دلیل این‌که با نظام حقوقی و قانون اساسی برخی دولت‌ها در تعارض است و ممکن است مشکلاتی را به همراه داشته باشد، مورد موافقت قرار نگرفت، اما در هنگام اصلاح این کنوانسیون، با جهش در طرز تفکر جامعه بین‌المللی و آگاهی از این‌که تروریسم یک جرم بین‌المللی است که تنها می‌تواند با اقدام بین‌المللی هماهنگ به‌طور موفقیت‌آمیز مهار شود، ماده جدیدی به کنوانسیون افزوده شد که بر اساس آن، هیچ‌یک از جرایم مشمول کنوانسیون اصلاح‌شده نباید به‌عنوان جرایم سیاسی تلقی شوند و از این رو، درخواست برای استرداد یا برای معاضدت قضایی متقابل بر مبنای چنین جرمی، تنها به این دلیل که جرم سیاسی یا مربوط به یک جرم سیاسی یا با انگیزه‌های سیاسی است، نمی‌تواند رد شود. این ماده که از حمایت گسترده‌ای در کمیته حقوقی برخوردار بود، مستقیماً از روی ماده ۱۱ کنوانسیون بین‌المللی سرکوب بمب‌گذاری‌های تروریستی مصوب مجمع عمومی سازمان ملل متحد در سال ۱۹۹۷ الگوبرداری شده است (Balkin, 2006).

با وجود چنین مقرره‌ای، دیگر برای دولت‌های عضو این کنوانسیون امکان نخواهد داشت که درخواست استرداد یا معاضدت قضایی متقابل را به این دلیل که جرم می‌تواند سیاسی یا مرتبط با یک جرم سیاسی یا ملهم از انگیزه‌های سیاسی باشد، رد کنند. با این حال، اگر یک دولت عضو درخواست‌شونده، دلایل محکمی برای اعتقاد به این‌که درخواست استرداد یا معاضدت قضایی در رابطه با جرایم مشمول این کنوانسیون، به‌منظور پیگرد قضایی و مجازات یک شخص به دلیل نژاد، مذهب، ملیت، قومیت، عقاید سیاسی یا جنس، صورت گرفته است یا این‌که موافقت با این درخواست موجب تبعیض نسبت به این شخص به خاطر هر یک از این دلایل خواهد شد، می‌تواند بر این مبنا درخواست استرداد یا معاضدت قضایی را رد نماید.

اجرای پروتکل

بر اساس ماده ۱۸ این پروتکل، زمان لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، نود روز پس از تاریخی که در آن دوازده کشور، آن را بدون حق شرط نسبت به تنفیذ، پذیرش یا تصویب امضا کرده باشند یا سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به آن را به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی تودیع کرده باشند، خواهد بود. در نهایت، با تودیع سند تنفیذ این پروتکل توسط جمهوری نائورو در ۲۹ آوریل ۲۰۱۰، به‌عنوان دوازدهمین دولت عضو، این پروتکل در ۲۸ جولای ۲۰۱۰ لازم‌الاجرا شد. با وجود این، این پروتکل تا زمانی که توسط دولت‌های قدرتمند مهم و دولت‌های دارای ناوگان‌های بزرگ تجاری پذیرفته نشود، از ارزش واقعی بالایی برخوردار نخواهد شد.

ارزیابی کارایی اصلاحات ۲۰۰۵ در تأمین امنیت کشتی‌ها

به‌طور کلی، اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) را می‌توان نقطه عطفی در تحول رژیم حقوقی امنیت دریانوردی دانست. ارزیابی کارایی این اصلاحات مستلزم بررسی میزان موفقیت آن‌ها در رفع خلأهای حقوقی پیشین، ایجاد توازن میان امنیت و حاکمیت دولت‌ها، و انطباق با واقعیت‌های عملی حمل‌ونقل دریایی است.

نخستین دستاورد مهم اصلاحات ۲۰۰۵، گسترش چشمگیر دامنه جرایم مشمول کنوانسیون است. کنوانسیون ۱۹۸۸ در شکل اولیه خود صرفاً بر اعمالی تمرکز داشت که به‌طور مستقیم ایمنی دریانوردی کشتی را به خطر می‌انداختند. این رویکرد، هرچند برای مقابله با حوادثی مانند ربایش کشتی آشیل لائورو مناسب بود، اما در برابر تهدیدات پیچیده و سازمان‌یافته تروریستی کارایی محدودی داشت. پروتکل ۲۰۰۵ با جرم‌انگاری استفاده از کشتی به‌عنوان سلاح، به‌کارگیری یا حمل مواد شیمیایی، بیولوژیک، هسته‌ای و رادیواکتیو، و حتی تهدید به ارتکاب چنین اعمالی، توانست کنوانسیون را با واقعیت‌های جدید امنیتی همسو کند. از این منظر، اصلاحات ۲۰۰۵ نقش مهمی در ارتقای ظرفیت حقوقی جامعه بین‌المللی برای مقابله با تروریسم دریایی ایفا کرده‌اند. با این حال، همین توسعه دامنه جرایم، چالش‌هایی را نیز به همراه داشته است. جرم‌انگاری حمل کالاهای دومنظوره و مشروط کردن آن به احراز قصد یا علم تروریستی، اگرچه از منظر نظری راهکاری متعادل به نظر می‌رسد، اما در عمل با دشواری‌های جدی اثباتی مواجه است. ساختار حمل‌ونقل کانتینری، فاصله میان مالک محموله، حمل‌کننده و خدمه کشتی، و فقدان آگاهی عملی دریانوردان از ماهیت واقعی محموله‌ها، اجرای مؤثر این مقررات را با تردید روبه‌رو می‌سازد. از این حیث، کارایی عملی اصلاحات در این بخش وابسته به توان دولت‌ها در توسعه سازوکارهای اطلاعاتی، همکاری‌های گمرکی و تبادل داده‌های امنیتی است؛ امری که در همه کشورها به‌طور یکسان تحقق نیافته است.

دومین محور اساسی اصلاحات، پیش‌بینی حق سوار شدن بر کشتی‌های خارجی در ماده ۸ مکرر است. این نوآوری حقوقی تلاشی آشکار برای پر کردن خلأ موجود در کنوانسیون ۱۹۸۸ محسوب می‌شود؛ خلأیی که مانع واکنش سریع دولت‌ها در برابر تهدیدات تروریستی در دریاهای آزاد و مناطق انحصاری اقتصادی بود. اعطای اختیار سوار شدن، بازرسی و تفتیش کشتی‌های مظنون، در صورت وجود «دلایل معقول برای ظن»، به‌طور بالقوه ظرفیت پیشگیری و خنثی‌سازی تهدیدات را افزایش می‌دهد و از تبدیل کشتی‌ها به ابزار حمله تروریستی جلوگیری می‌کند.

با وجود این، کارایی این سازوکار به‌طور جدی تحت تأثیر حفظ اصل صلاحیت انحصاری دولت پرچم قرار گرفته است. الزام به اخذ اجازه صریح دولت پرچم، هرچند از منظر حقوق بین‌الملل کلاسیک و احترام به حاکمیت دولت‌ها قابل توجیه است، اما در شرایط اضطراری می‌تواند مانعی جدی در برابر اقدام سریع و مؤثر باشد. سازوکار اعلامیه‌های پیشینی و قاعده چهار ساعت سکوت دولت پرچم، تلاشی برای تعدیل

این محدودیت است، اما اختیاری بودن این اعلامیه‌ها و امکان پس‌گرفتن آن‌ها، موجب می‌شود که این راهکار نتواند به‌عنوان تضمینی پایدار برای اقدام فوری تلقی شود. از این رو، در عمل، میزان بهره‌مندی از حق سوار شدن همچنان به اراده سیاسی و میزان همکاری دولت‌ها وابسته است.

سومین جنبه مثبت اصلاحات ۲۰۰۵، تقویت رژیم صلاحیت کیفری و استرداد مجرمان است. حذف استثنای جرم سیاسی از جرایم مشمول کنوانسیون، گامی مهم در هم‌راستاسازی این سند با سایر معاهدات ضدتروریسم و اصل «یا محاکمه کن یا مسترد کن» به شمار می‌رود. این تحول، امکان سوءاستفاده دولت‌ها از عنوان جرم سیاسی برای امتناع از همکاری قضایی را به‌طور قابل‌توجهی کاهش داده و به انسجام نظام سرکوب تروریسم دریایی کمک کرده است. در عین حال، پیش‌بینی استثناهای مبتنی بر منع تبعیض، نشان‌دهنده تلاش تدوین‌کنندگان برای حفظ تعادل میان امنیت و حقوق بشر است.

با این وجود، باید اذعان کرد که کارایی واقعی اصلاحات ۲۰۰۵ بیش از آن‌که حقوقی باشد، به میزان پذیرش و اجرای آن‌ها توسط دولت‌ها وابسته است. عدم الحاق برخی دولت‌های کلیدی دارای ناوگان تجاری بزرگ یا موقعیت ژئوپلیتیکی حساس، موجب شده است که دامنه اجرایی پروتکل به‌طور کامل محقق نشود. افزون بر این، اصلاحات ۲۰۰۵ تمرکز اصلی خود را بر تهدیدات فیزیکی و سنتی تروریسم دریایی قرار داده و به تهدیدات نوظهوری همچون حملات سایبری علیه سامانه‌های ناوبری و مدیریت کشتی‌ها توجه مستقیمی ندارد؛ موضوعی که در عصر دیجیتال می‌تواند خلأ مهمی در رژیم امنیت دریانوردی ایجاد کند.

در مجموع، اصلاحات ۲۰۰۵ گامی بلند در جهت ارتقای چارچوب حقوقی امنیت کشتی‌ها محسوب می‌شوند و توانسته‌اند بسیاری از ضعف‌های کنوانسیون ۱۹۸۸ را جبران کنند.

نتیجه‌گیری

نتایج به‌دست‌آمده از پژوهش حاضر نشان می‌دهد که اصلاحات حقوقی اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)، نقش مهم و تعیین‌کننده‌ای در تحول رژیم حقوقی امنیت دریانوردی ایفا کرده‌اند. کنوانسیون ۱۹۸۸ که در واکنش به یک حادثه مشخص تروریستی تدوین شده بود، در برابر تهدیدات پیچیده و چندلایه قرن بیست‌ویکم با محدودیت‌های جدی مواجه بود. پروتکل ۲۰۰۵ با گسترش دامنه جرایم، جرم‌انگاری اعمال مرتبط با تروریسم نوین و ایجاد سازوکارهایی برای همکاری عملی دولت‌ها، این کاستی‌ها را تا حد زیادی برطرف کرده است.

از منظر حقوقی، اصلاحات ۲۰۰۵ موفق شده‌اند بدون ارائه تعریف صریح از تروریسم ـ که همچنان محل اختلاف دولت‌هاست ـ اعمال تروریستی دریایی را به‌طور مؤثر تحت شمول خود قرار دهند. این رویکرد عمل‌گرایانه، ضمن حفظ اجماع بین‌المللی، امکان پیگرد کیفری مرتکبان و همکاری قضایی دولت‌ها را تقویت کرده است. همچنین، توسعه صلاحیت کیفری، حذف استثنای جرم سیاسی در استرداد، و جرم‌انگاری مشارکت و معاونت، موجب انسجام بیشتر نظام مقابله با تروریسم دریایی شده است.

با این حال، اصلاحات ۲۰۰۵ نتوانسته‌اند به‌طور کامل بر محدودیت‌های ساختاری حقوق بین‌الملل دریایی، به‌ویژه اصل صلاحیت دولت پرچم، فائق آیند. اگرچه ماده ۸ مکرر چارچوبی نوین برای سوار شدن بر کشتی‌های خارجی فراهم کرده است، اما وابستگی شدید این سازوکار به رضایت دولت پرچم، کارایی عملی آن را در شرایط اضطراری کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، چالش‌های اثباتی در جرم‌انگاری حمل کالاهای

دومنظوره و سکوت پروتکل در قبال برخی وضعیت‌های خاص، نشان می‌دهد که مقررات موجود نیازمند تفسیر هماهنگ و تکمیل از طریق سایر قواعد حقوق بین‌الملل هستند.

در نهایت، می‌توان گفت که اصلاحات ۲۰۰۵ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)، نه یک راه‌حل نهایی، بلکه مرحله‌ای مهم در روند تدریجی تکامل حقوق امنیت دریانوردی به شمار می‌روند. اثربخشی واقعی این اصلاحات در گرو پذیرش گسترده‌تر توسط دولت‌ها، اجرای مؤثر در حقوق داخلی، تقویت همکاری‌های عملی و اطلاعاتی، و نیز بازنگری‌های آینده برای پوشش تهدیدات نوظهور، از جمله تهدیدات سایبری، خواهد بود. تنها در چنین چارچوبی است که می‌توان به تحقق امنیت پایدار کشتی‌ها در نظام حمل‌ونقل دریایی جهانی امید داشت.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافعی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

EXTENDED SUMMARY

The security of maritime navigation has become one of the central concerns of contemporary international law because maritime transport continues to constitute a principal infrastructure of global trade, economic exchange, energy circulation, and the international movement of goods and passengers. The transnational character of oceans and seas, the extensive geographical reach of maritime routes, and the operational complexity of modern vessels have rendered shipping particularly vulnerable to a wide range of intentional and unlawful threats. These threats include piracy, maritime terrorism, armed robbery against ships, transnational organized crime, the unlawful transport of dangerous materials, and other acts capable of endangering vessels, crews, passengers, cargoes, and the continuity of international maritime transportation. Although maritime safety and maritime security are closely related, they are conceptually distinct. Maritime safety is primarily concerned with accidental risks resulting from human error, technical failure, defective ship design, or natural hazards, whereas maritime security addresses deliberate and violent acts directed against ships, persons, cargoes, and maritime infrastructure. This distinction is especially important when examining the legal evolution of international instruments designed to suppress unlawful acts at sea. Before the adoption of specialized international instruments, piracy provided one of the principal legal frameworks for addressing maritime violence; however, its traditional requirements, including the two-ship rule, private ends, and commission on the high seas or outside the jurisdiction of any State, significantly restricted its applicability to politically motivated or internally committed violence (Halberstam, 1988; Jesus, 2013). These limitations gradually demonstrated the need for a more comprehensive legal framework capable of addressing maritime terrorism and other unlawful acts that fell outside the conventional definition of piracy (Garman, 2002).

The 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation emerged in response to these legal deficiencies and, in particular, to the international concern generated by the hijacking of the Achille Lauro. The Convention represented a major development

because it shifted the legal focus from the narrow concept of piracy to a broader category of unlawful acts threatening the safety of maritime navigation. It criminalized conduct such as the seizure of ships by force, violence against persons on board, destruction or damage to vessels and cargoes, placement of dangerous devices on ships, interference with maritime navigation facilities, and the communication of false information capable of endangering the safe navigation of a vessel (Plant, 1990). The Convention also established mechanisms concerning jurisdiction, prosecution, extradition, and cooperation among States, thereby strengthening the international legal response to maritime violence. Nevertheless, the 1988 framework was designed within the political and technological context of the late twentieth century and was therefore unable to anticipate many of the sophisticated threats that subsequently emerged. In particular, the Convention did not comprehensively address the use of ships as instruments of terrorist attack, the transportation of chemical, biological, radiological, and nuclear materials for terrorist purposes, the movement of persons associated with terrorist offences, or the operational problem of boarding foreign vessels suspected of involvement in unlawful activities. The terrorist attacks of September 11, 2001 intensified international awareness of these deficiencies and accelerated efforts within the International Maritime Organization to revise the existing maritime security framework (Balkin, 2006). Consequently, the 2005 Protocol was developed as a substantial legal response intended to modernize the Convention, extend the scope of criminalization, and enhance practical cooperation between States in preventing and suppressing maritime terrorism (Turk, 2007).

One of the most significant legal achievements of the 2005 amendments is the considerable expansion of the categories of offences covered by the Convention. Whereas the original 1988 Convention concentrated primarily on acts directly jeopardizing the safe navigation of ships, the 2005 Protocol introduced offences that may not necessarily cause an immediate navigational hazard but are closely connected to terrorism and the misuse of maritime transportation. These include the use of a ship as a weapon, the use or discharge of explosive, radioactive, chemical, biological, or nuclear materials from a vessel, and the intentional transportation of certain dangerous substances, weapons, materials, technologies, and equipment with knowledge of their prohibited or terrorist purpose. The Protocol also criminalizes threats to commit certain offences and extends liability to attempts, participation, assistance, organization, direction, and other forms of involvement in the commission of prohibited conduct. In this respect, the amendments substantially transformed the SUA regime from a framework concerned principally with protecting navigational safety into a broader legal instrument for the suppression of maritime terrorism (Balkin, 2006). The amendments further addressed the transport of persons who have committed specified terrorist offences when such transportation is undertaken with knowledge of their intention to evade criminal prosecution. At the same time, the expansion of criminalization has generated difficult questions concerning the mens rea required for liability, particularly in relation to dual-use goods and materials that may have both civilian and military applications. In complex containerized shipping systems, shipowners, carriers, masters, and crews may not possess detailed information concerning the ultimate purpose of cargoes transported aboard a vessel, creating significant evidentiary difficulties for enforcement authorities. These challenges illustrate the tension between the objective of strengthening preventive maritime security and the need to preserve legal certainty and avoid excessive criminalization of legitimate commercial activity (Hodgkinson et al., 2006).

A second major innovation of the 2005 Protocol concerns the legal regime governing the boarding of foreign-flagged ships. Under the traditional law of the sea, vessels on the high seas are generally subject to the exclusive jurisdiction of their flag State, subject only to limited exceptions. This

principle protects navigational freedom and State sovereignty but can also impede rapid enforcement action where a vessel is reasonably suspected of involvement in terrorism or other offences covered by the SUA Convention. Article 8bis of the amended Convention sought to reconcile these competing concerns by creating a procedural framework under which law-enforcement authorities of one State Party may request authorization from the flag State to board, search, and take appropriate measures against a suspected vessel outside the territorial sea of another State. The requesting State must first verify the vessel's nationality and seek the consent of the flag State, which retains primary jurisdiction over the vessel and is not automatically obliged to grant authorization. The Protocol therefore preserves the central position of flag-State consent while simultaneously creating an internationally recognized mechanism for cooperative maritime interdiction (Harrington, 2017). States may also make advance declarations allowing boarding under specified circumstances, including situations in which the flag State does not respond within a designated period. Nevertheless, because these declarations are optional and revocable, the effectiveness of the regime remains dependent on political cooperation and the willingness of States to authorize operational measures. The Protocol also incorporates safeguards relating to the use of force, human dignity, environmental protection, legal and commercial interests, and compensation for unjustified or unlawful actions. These protections reflect the broader requirement to maintain an appropriate balance between counterterrorism measures, the sovereignty of States, freedom of navigation, and the rights of persons affected by maritime enforcement operations (Hodgkinson et al., 2006).

The 2005 amendments also strengthen the criminal jurisdiction, extradition, and international cooperation dimensions of the SUA framework. The Convention's effectiveness depends not merely on the definition of prohibited conduct but also on the ability of States to ensure that offenders cannot evade prosecution by moving between jurisdictions. The amended regime reinforces the principle that persons suspected of committing offences covered by the Convention should either be prosecuted or extradited to a State capable of exercising jurisdiction. Particularly significant is the restriction on the political offence exception, which historically allowed States to refuse extradition where conduct was characterized as politically motivated. Under the amended framework, offences covered by the Convention are not to be treated as political offences solely for the purpose of denying extradition or mutual legal assistance. This development reflects the broader evolution of international counterterrorism law and the increasing rejection of political motivation as a sufficient basis for shielding perpetrators of serious terrorist violence from international cooperation (Momtaz, 2013). At the same time, the Protocol preserves safeguards against abusive extradition requests by permitting refusal where there are substantial grounds for believing that a request has been made for discriminatory purposes related to race, religion, nationality, ethnicity, political opinion, or sex. Accordingly, the amended regime seeks to combine more effective suppression of maritime terrorism with protections against politically motivated or discriminatory prosecution. The effectiveness of these provisions, however, remains closely connected to domestic implementation. States Parties must establish appropriate criminal offences, jurisdictional bases, investigative procedures, extradition rules, and mechanisms for mutual legal assistance in their national legal systems. Differences in legal traditions, enforcement capacity, institutional resources, and political commitment may therefore produce uneven implementation. The effectiveness of the 2005 amendments ultimately depends upon the extent to which international legal obligations are translated into coherent national legislation and effective operational cooperation among maritime, judicial, customs, intelligence, and law-enforcement authorities (Burchill et al., 2015; Pipette, 2008).

In conclusion, the 2005 amendments to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation constitute a major stage in the progressive development of the international legal regime governing maritime security. They significantly broadened the substantive scope of the 1988 Convention, introduced new offences addressing the terrorist use of ships and the transportation of dangerous weapons and materials, expanded forms of criminal participation and assistance, created an international framework for the boarding and inspection of suspicious foreign vessels, and strengthened extradition and judicial cooperation. These reforms corrected several of the principal deficiencies of the original Convention and improved the ability of States to respond collectively to complex maritime security threats. Nevertheless, the amendments do not provide a complete or final solution. Their practical effectiveness continues to depend heavily on flag-State consent, widespread treaty participation, domestic legislative implementation, evidentiary capacity, intelligence cooperation, and the ability of States to coordinate enforcement activities without undermining established principles of maritime jurisdiction and navigational freedom. In addition, the regime remains more directly oriented toward physical and traditional forms of maritime terrorism than toward emerging technological threats, particularly cyberattacks against navigation, communication, cargo-management, and vessel-control systems. The legal framework established in 2005 should therefore be understood as an important but evolving stage in the development of international maritime security law. Its long-term effectiveness requires broader ratification, harmonized national legislation, stronger operational cooperation, improved information sharing, and continuing legal adaptation to new forms of maritime risk. Within such a framework, the 2005 amendments can continue to serve as a foundational instrument for safeguarding ships, protecting maritime commerce, and strengthening the security and stability of the international maritime transportation system.

References

Ardabili, M. A. (2013). *General criminal law* (Vol. 1). Mizan.

Balkin, R. (2006). The International Maritime Organization and maritime security. *Tulane Maritime Law Journal*, *30*, 1-34.

Burchill, R., White, N. D., & Morris, J. (2015). *International conflict and security law*. Cambridge University Press.

Garman, T. (2002). International law of the sea: Reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th. *Tulane Maritime Law Journal*, *27*, 257-260.

Halberstam, M. (1988). Terrorism on the high sea: The Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. *American Journal of International Law*, *82*, 269-310.

Harrington, C. A. (2017). Heightened security: The need to incorporate Articles 3bis(1)(a) and 8bis(5)(e) of the 2015 Draft SUA Protocol into Part VII of the United Nations Convention on the Law of Sea. *Pacific Rim Law & Policy Journal*, *16*, 107-136.

Hodgkinson, S. L., Cook, E., Fighter, T., Fleming, C., Shapiro, J., Mallis, J., Boutella, B., Sarnoski, S., & Noon, G. P. (2006). Challenges to maritime interception operations in the war on terror: Bridging the gap. *American University International Law Review*, *22*, 583-672.

Jesus, J. L. (2013). Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: Legal aspects. *International Journal of Marine and Coastal Law*, *18*, 363-400.

Momtaz, J. (2013). Combating unlawful acts against the safety of maritime navigation. *Foreign Policy*, *17*(1).

Pipette, J. D. (2008). Building the global maritime security network: A multinational legal structure to combat transnational threats. *Naval Law Review*, *55*, 73-156.

Plant, G. (1990). The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation. *International and Comparative Law Quarterly*, *39*, 27-56.

Turk, H. (2007). Combating terrorism at sea: The suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. *University of Miami International and Comparative Law Review*, *15*, 337-368.