

فصلنامه تخصصی علوم سیاسی

سال یازدهم، شماره سی و یکم، تابستان ۱۳۹۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۱/۲۳

تاریخ تصویب: ۱۳۹۴/۲/۱۴

صفحات: ۱۳۷-۱۵۷

تروریسم دریایی: امنیت دریا و مسئولیت دولتها

دکتر آرش شرقی*

عضو هیات علمی دانشگاه خاور نزدیک، دانشکده اقتصادی و اداری، گروه روابط اتحادیه اروپا

چکیده

تروریسم از مهمترین گزاره‌های اخلال کننده امنیت در حال حاضر می‌باشد. تروریسم در خشکی به اشکال مختلف بروز می‌کند اما در دریا محدودیت‌هایی وجود دارد. تروریسم در دریا زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بدانیم ۸۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌پذیرد. بنابراین امنیت دریا پیوند مستحکمی با اقتصاد جهانی و عبور و مرور جهانی دارد. تروریسم دریایی در کنار دزدی دریایی از مهمترین عوامل امنیت‌زدا در دریا می‌باشند. این مقاله با عنایت به موارد فوق در پی پاسخگویی به این سؤال است که: تروریسم دریایی چه تأثیری بر امنیت جهانی و دریاهای می‌گذارد و مسئولیت دولتها در این زمینه چیست؟ پاسخ موقت به این سؤال این است که، تروریسم دریایی در کنار دزدی دریایی از مهمترین عوامل تهدیدزا در دریا می‌باشند که امنیت جهانی را به خطر انداخته‌اند. مسئولیت گسسته دولتها در مبارزه با تروریسم دریایی و عدم اجماع در تعریف آن، موارد تهدیدزا در دریاهای را افزایش داده است. در این مقاله تمرکز بر روی تروریسم و دزدی دریایی است. ایده مقاله حاضر این است که سه راهکار حقوقی، سیاسی و عملیاتی همه‌جانبه (یا دست کم چندجانبه) می‌توانند تکمیل کننده یکدیگر باشند و راه را برای همکاری‌های بین‌المللی برای مبارزه با تروریسم دریایی هموار نمایند.

کلید واژگان

تروریسم دریایی، دزدی دریایی، امنیت دریا، تروریسم، مسئولیت دولتها.

* نویسنده مسئول، ایمیل: sergiars@yahoo.com

مقدمه

تحول مفاهیم از جمله عوامل پیشرفت علمی، به ویژه در علوم اجتماعی به مفهوم کلان آن است. یکی از این مفاهیم یا پدیده‌ها، «تروریسم» است که سابقه بین‌المللی شدن آن به دهه ۱۸۸۰ میلادی باز می‌گردد. در عین حال، تروریسم همچون رئالیسم یا ایده‌آلیسم، مکتب نظری و چون فاشیسم و کمونیسم، مرام عقیدتی نیست، بلکه نوعی استراتژی یا ابزار تاکتیکی برای حمله و تهدید به شمار می‌رود. از این رو، می‌بایست در تبیین تحول آن رویکردی عمل‌گرایانه‌تر استخدام کرد و به تحول عملی آن در حقوق بین‌الملل پرداخت. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریا در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در خلیج مونته‌گو در کشور جامائیکا امضا شد و ۱۲ سال بعد یعنی در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا گردید. موافقتنامه دیگری در رابطه با اجرای قسمت یازدهم کنوانسیون مذکور در ژوئیه ۱۹۹۴ تصویب و در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شد. این کنوانسیون اصلی‌ترین منبع و مرجع برای حقوق دریاها می‌باشد. بنابراین امنیت در دریاها هم بخشی از این کنوانسیون محسوب می‌شود؛ اما در آن، به صورت مجزا به مسأله تروریسم دریایی پرداخته نشده است. تروریسم دریایی در مقایسه با حوادث تروریستی زمینی، درصد بسیار کمی از کل حملات تروریستی محسوب می‌شود. اما ابعاد آن می‌تواند به مراتب از تروریسم زمینی خطرناک‌تر باشد زیرا؛ نخست، حجم بالایی از تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد؛ دوم، امکانات جلوگیری از تروریسم در دریا محدودتر است؛ و سوم، تروریسم دریایی بیش از تروریسم زمینی در معرض آسیب‌رسانی به محیط زیست است. در این مقاله بر مسئولیت دولت‌ها در ایجاد امنیت دریاها برای مواجهه با پدیده تروریسم و دزدی دریایی تأکید شده است. ناکامی در نیل به اجماع در تعریف تروریسم از موانع عمده برای تعامل با این پدیده و به تبع آن در مواجهه با تروریسم دریایی در سطح بین‌المللی محسوب می‌شود. این مقاله درباره نقش موثرتر دولت‌ها برای مواجهه با تروریسم دریایی بحث می‌کند. بنابراین سؤال اصلی این است که، تروریسم دریایی و دزدی دریایی چه تأثیری بر امنیت دریاها و امنیت بین‌الملل دارد و مسئولیت دولت‌ها چیست؟ متغیرهای این پژوهش عبارتند از: متغیر مستقل: تروریسم دریایی و دزدی دریایی؛ و متغیرهای وابسته: امنیت دریاها، امنیت بین‌الملل و مسئولیت دولت‌ها. بنابراین یکی از اهداف این مقاله، ارائه یک تعریف متمرکز از «تروریسم دریایی» و «دزدی دریایی» و ارائه نمای کلی از تهدیدات برای امنیت دریایی می‌باشد. تعداد حوادث دریایی بسیار کم است، اما

حوادث تروریستی دریایی با توجه به اهمیت آن، در چند سال اخیر کمتر رخ داده است و بیشتر شامل تروریسم دریایی از طریق دزدی دریایی بوده است. آخرین حمله بزرگ دریایی بمباران M/V لیمبورگ^۱ زمانی که در سال ۲۰۰۲ در نزدیکی یمن در جریان بود، اتفاق افتاد. از آن زمان به بعد، حملات دریایی طبیعتاً تمایل به کم شدن داشتند، که عمدتاً شامل بمب‌گذاری در نزدیکی تأسیسات بندری و یا فعالیت‌های مشکوک مربوط به قایق‌ها بود، تنها یک حمله به کشتی از زمان حمله به لیمبورگ وجود دارد، آن هم حمله به ستاره ام^۲ در تنگه هرمز در سال ۲۰۱۰ می‌باشد. تعداد کم حملات تروریستی دریایی با وجود این واقعیت که تعداد زیادی از گروه‌های تروریستی بسیار فعال شناخته شده وجود دارد، اتفاق افتاده است. در همین زمان، سازمان ملل و کشورهای عضو میلیون‌ها دلار در سال، برای محافظت از کشتی‌های خود، تأسیسات بندری، و زیرساخت‌های دریایی در مقابل حمله صرف می‌کند. در این میان این سوال مطرح است که تهدید واقعی تروریسم دریایی واقعاً چگونه است؟

۱. مبانی نظری

الف. تعریف تروریسم

تروریسم از جمله مفاهیم مناقشه برانگیز به هنگام تعریف و مطالعه علمی است و مطالعه آن در چارچوب بین رشته‌ای قرار می‌گیرد. به بیان دیگر، برای فهم و بررسی آن می‌بایست رویکرد بین رشته‌ای را استخدام کرد و آن را از دریچه علوم سیاسی، روابط بین‌الملل، حقوق بین‌الملل، روانشناسی، جامعه‌شناسی و مانند آن نگریست. تعریف تروریسم در مطالعات تروریسم، همواره نوعی مسأله یا معضل بوده است. در این مطالعات، در مجموع، از سه نوع مسأله یعنی مسأله تعریف، مسأله انگیزه و مسأله واکنش یاد می‌شود (Spencer, 2006: 3).

دهه‌های پیش‌تر که تروریسم شکل مؤثر بر افکار عمومی نگرفته بود، والتر لاکوئر معتقد بود تعریف جامع از تروریسم وجود ندارد و در آینده نزدیک هم به دست نخواهد آمد (Laqueur, 1977: 5). جفری سیمون، پس از جمع‌آوری تعاریف مختلف، اعلام نمود حداقل ۲۱۲ تعریف مختلف از تروریسم وجود دارد

^۱ - M/V Limburg

^۲ - M Star

که در سراسر جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. از این تعداد، ۹۰ مورد آن از سوی حکومت‌ها و دیگر نهادها به کار گرفته می‌شود (Simon, 1994: 29).

در چارچوب این مقاله و متناسب با مطالب آن، به نظر می‌رسد مناسب‌ترین تعریف، تعریفی است که در طرح یا پیش‌نویسی که انتشارات دانشگاه کلمبیا در سال ۲۰۰۴ در باب مفهوم تروریسم منتشر نمود، آمده بود. مطابق این تعریف، تروریسم عبارت است از: «استفاده غیرقانونی یا بهره‌گیری تهدیدآمیز از نیرو یا خشونت فردی و یا گروهی سازمان یافته علیه مردم یا دارایی آنها به قصد ترساندن یا مجبور کردن جوامع و حکومت‌ها، اغلب به دلایل ایدئولوژیک یا سیاسی.

بنابراین، تروریسم عبارت است از تهدید به یا استفاده از خشونت اغلب بر ضد شهروندان برای دستیابی به اهداف سیاسی برای ترساندن مخالفان یا ایجاد نارضایتی عمومی» (Baylis and Smith, 2005: 481).

در راستای تعریف تروریسم و با این هدف که غیرقانونی اعلام شود، برخی کشورها به دلایل شکل‌گیری تروریسم تأکید دارند در حالی که برخی دیگر این امر را تلاشی جهت توجیه آن می‌بینند چرا که آن را مشروعیت بخشی به خشونت به عنوان یک راهکار جهت ابراز نارضایتی می‌یابند. بنابراین باید خاطر نشان نمود که موضوع تعریف و ریشه‌یابی تروریسم بحثی به هم مرتبط بوده که خود باعث پیچیده‌تر شدن هر دوی آنها می‌شود (Sinclair, 2003:18).

استدلال مقاله حاضر این است که آنچه توضیح دهنده تحول جدید در تروریسم بین‌المللی است، پدیده یا فرایند جهانی شدن است و واکنش‌های مذهبی در این چارچوب نیز واکنشی به این فرایند می‌باشند.

ب. تمایز تروریسم جدید با تروریسم قدیم

بسیاری از محققان، تحلیلگران و سیاستمداران دولت اشاره می‌کنند که از اواسط ۱۹۹۰ «تروریسم» به فرم جدید با ویژگی‌های جدید تغییر کرده است. آنها مفهوم «تروریسم جدید»، که شامل بازیگران، انگیزه‌ها، اهداف، تاکتیک‌ها و اقدامات متفاوت می‌باشد را نسبت به مفهوم قدیمی تروریسم که در اواسط

قرن بیستم استفاده می‌شد بیان کرده‌اند.

اصطلاح «تروریسم نوین» غالباً پس از رویداد ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ متداول شده و محور مطالعات تروریسم را تشکیل داده است، اما قدمت این اصطلاح به سال‌های پایانی جنگ سرد باز می‌گردد. در سال ۱۹۸۶، یک مجله خبری کانادایی با عنوان «مک لینز»^۱ مقاله‌ای با عنوان «چهره تهدیدآمیز تروریسم نوین»^۲ به چاپ رساند. نویسنده مقاله استدلال کرده بود که «تروریسم نوین» به منزله جنگ علیه چیزی است که خاورمیانه آن را «انحطاط و سقوط اخلاقی غرب»^۳ می‌خواند (Zalman, 2008: 1). با این حال، آیا ویژگی‌های تثبیت شده تروریسم امروزه توجیهی برای مفهوم «تروریسم جدید» می‌باشد؟ امی زلمن نیز در تحلیلی پیرامون عناصر جدید در تروریسم نوین به تبیین تمایزها میان تروریسم جدید و تروریسم قدیم پرداخته و رویداد یازده سپتامبر را مقطع زمانی تاریخی برای تحول از تروریسم قدیم به تروریسم جدید دانسته است. وی تفاوت این دوگونه تروریسم را در چهار مورد می‌داند: اول آنکه اهداف تروریسم جدید از تخریب و ویرانی در خود آن نهفته است و از این رو می‌بایست آن را با مدل سازمانی تبیین نمود، در حالی که تروریسم قدیم، خشونت ویرانگر را همچون ابزاری برای هدف سیاسی به کار می‌برد.

دوم آنکه، هدف تروریسم نوین بر جای گذاشتن بیشترین ویرانی ممکن است که آن را از طریق اشکال ویرانگر تسلیحات یا تکنیک‌ها همچون تروریسم انتحاری عملی می‌کند، در صورتی که تروریسم قدیم در پی آفرینش نمایی دراماتیک از طریق کمترین خسارات بود.

سوم آنکه، تروریسم جدید به لحاظ سازمانی نیز از تروریسم قدیم متمایز می‌شود. تروریسم جدید غیرسلسله مراتبی و افقی است (به لحاظ توزیع مواضع اقتدار در سازمان)، در حالی که تروریسم قدیم سلسله مراتبی و عمودی بود. سازمان‌های قدیمی متمرکز بودند، در حالی که تروریسم جدید سازمانی نامتمرکز دارد.

چهارمین و آخرین تمایز نیز به مبنای توجیه کننده تروریسم مربوط می‌شود. تروریسم جدید در

^۱ - Macleans

^۲ - The Menacing Face of the New Terrorism

^۳ - Perceived Decadence and Immorality of the West

زمینه‌های مذهبی و آخرالزمانی توجیه می‌شود، در حالی که تروریسم قدیم ریشه در نوعی ایدئولوژی سیاسی داشت (Zalman, 2008: 2-3).

با این وجود، از زمان جنگ جهانی دوم، تروریست‌ها به همان شیوه‌های سنتی از دزدی دریایی، شورش و تروریسم که هم‌تایان خود در قرون گذشته بدان متوسل می‌شدند، عمل می‌نمایند. آنها، با این حال، نوع جدیدی از حمله به سن فن‌آوری‌های مدرن، شرایط سیاسی انقلابی و اشکال رسانه‌های جمعی معاصر (به ویژه تلویزیون) را ابداع نموده‌اند. از جمله تاکتیک‌های جدید، اخاذی، تهدید بمب، قاچاق اسلحه، حملات مستقیم بر روی امکانات و عملیات دریایی، و ضرب و جرح علیه کشتی‌ها و مراکز جمعیتی هستند. علاوه بر این، بازیگرانی که در تروریسم دریایی مدرن درگیر هستند شامل نه تنها دزدان دریایی، شورشیان و دولت‌ها، بلکه گروه‌های ذینفع فردی^۱ (به عنوان مثال فعالان ضد جنگ، محیط زیست و سازمان‌های حقوق حیوانات) و طیف گسترده‌ای از سازمان‌های ایدئولوژیک، قومی، مذهبی و تروریست ملی هستند.

۲. تروریسم و امنیت

الف. تروریسم بین‌المللی و دریایی

در واقع تروریسم به عنوان یکی از شناخته شده‌ترین حملات مسلحانه در میان چند شکل آن است. علاوه بر این، تروریسم یک استراتژی یا تاکتیک که یک بازیگر ممکن است یا به صورت کامل و دائمی و یا متناوب، به صورت دوره‌ای و بخشی، یا متغیر بین ترکیب مبارزه سیاسی غیر خشونت‌آمیز با جنگ چریکی، انتخاب کند.

توماس جی. بادی،^۲ در مقاله‌ای با عنوان «تعریف تروریسم بین‌المللی: یک رویکرد عمل‌گرایانه»^۳ این مفهوم را چنین تعریف می‌کند: «کاربرد مکرر خشونت با انگیزه سیاسی، با هدف ارعاب، به وسیله عاملان غیردولتی که بر بیش از یک دولت اثر می‌گذارد. ترور چیزی است که یکی احساس می‌کند.

^۱ - Single-Interest Groups

^۲ - Thomas J. Badey

^۳ - Defining International Terrorism: A Pragmatic Approach

تروریسم استثمار سیستماتیک و مکرر، از این ترس است» (Badey, 1998: 91).

مشکل این تعریف این است که اولاً دولت‌ها را در زمره عاملان تروریسم بین‌المللی قرار نمی‌دهد و ثانیاً آماج تروریسم بین‌المللی را نیز فقط دولت‌ها می‌داند.

فاجعه یازده سپتامبر درست در زمانی روی داد که کارشناسان روابط بین‌الملل در حال تعریف شکل جدیدی از تروریسم بودند که بر نوعی الهام هزاره‌گرا و قربانیان انبوه تمرکز داشت. این حملات بلاخیز، تأییدی بر این تلقی بودند و از این رو اسامه بن لادن و شبکه جهانی و تروریست القاعده در صدر مثال‌ها برای تروریسم جدید هستند.

مجسم‌ترین «سناریوهای کابوس» استفاده از کشتی‌ها به عنوان بمب‌های شناور و یا به صورت وسایل نقلیه به عنوان ابزارهای انفجاری است، شاید حتی نوع هسته‌ای آن، و یا حملات علیه کشتی‌های مسافری، مانند یک قایق یا کشتی کروز، که به سادگی برای ایجاد حداکثر مرگ و میر، یا غرق شدن کشتی‌ها به منظور ایجاد حداکثر خسارت اقتصادی در نظر گرفته شده‌اند. به عنوان مثال، با مسدود کردن آبراه باریکی مانند تنگه مالاکا یا کانال سوئز می‌توان چنین حملات تروریستی دریایی را به راحتی اجرا کرد (Moller, 2009: 23).

برخی از مهمترین وقایع تروریستی دریایی عبارتند از:

(۱) برخورد یک قایق انتحاری کوچک پر شده با مواد منفجره توسط القاعده در سال ۲۰۰۰ با ناو یواس

اس کول^۱ نیروی دریایی ایالات متحده، در خلیج عدن یمن (See: Isikoff, 2010):

(۲) حمله مشابه به یک تانکر نفتی فرانسوی، موسوم به لیمبورگ، در خلیج عدن در سال ۲۰۰۲، که گفته می‌شود توسط القاعده انجام پذیرفته است؛

(۳) حمله توسط گروه تروریستی ابو سیاف^۲ در مقابل کشتی سوپر فری ۱۴ با پرچم فیلیپین، در سال ۲۰۰۴ (Power, 2008: 111).

بنابراین تروریسم دریایی ممکن است شامل موارد زیر باشد: حملات بر زیرساخت‌های حیاتی - مانند

^۱ - USS Cole

^۲ - Abu Sayyaf

بندرها، سیستم‌های ناوبری دریایی، امکانات نفت و گاز، خطوط لوله زیر آب فرو رفته و کابل‌های ارتباطی، و حملات علیه کشتی‌ها (در هر دو بخش عمومی و خصوصی).

با این وجود تروریست‌ها در محیط زیست دریایی (نسبت به خشکی) با چالش‌های خاص مواجه هستند از جمله:

- ۱) اهداف دریایی نسبتاً کمیاب‌تر از اهداف زمینی است؛
- ۲) نظارت در دریا پوشش کمتر ارائه می‌دهد و پنهان است در مقایسه با نظارت بر روی زمین؛
- ۳) جزر و مد، جریان، باد، وضعیت دریا، دید، و نزدیکی به زمین همگی عوامل مؤثر بر عملیات ترور دریایی می‌باشد؛
- ۴) عملیات تروریستی دریایی نیازمند به مهارت‌هایی هستند که به سرعت و یا به راحتی نمی‌توان آنها را کسب کرد، مانند آموزش ویژه در ناوبری ساحلی، خلبانی و اداره کشتی؛
- ۵) تست سلاح و تمرین تکنیک‌های حمله، پنهان کردنش در دریا سخت‌تر و مشکل‌تر است به نسبت روی زمین؛
- ۶) طبیعت منحصر به فرد اهداف دریایی، احتمال کم خسارت بودن و تلفات ثانویه به هدف در نظر گرفته شده، و مشکلات در ارتباط با حملات فیلمبرداری در دریا برای تبلیغات تروریستی نیز ممکن است مطلوبیت اهداف دریایی را کاهش دهد (Pelkofski, 2005: 20-22).

با وجودی که گفته می‌شود حملات تروریستی دریایی مشکل‌تر به اجرا در می‌آید، و به عنوان یک نتیجه، به احتمال زیاد کمتر از انواع دیگر حملات رخ می‌دهند؛ اما باید توجه داشت که حملات تروریستی دریایی به صورت یک احتمال قابل توجه باقی می‌مانند و دولت‌ها باید همچنان مراقب باشند.

ب. امنیت دریاها

گوناگونی امنیت بین‌المللی گسترش فوق‌العاده‌ای در بیش از دو دهه گذشته یافته است. ما در حال حاضر با انواع مختلفی از امنیت، از جمله اقتصادی، غذا، بهداشت، زیست محیطی، سیاسی، دریایی و انرژی مواجه هستیم. از طرف دیگر، آزادی رفت و آمد دریایی یکی از اصول اساسی (و اولیه) حقوق بین‌المللی دریاها می‌باشد. با توجه به این اصل، همه کشورها اعم از دارای ساحل (قابل دسترسی به

آبهای آزاد) و یا بسته، حق آزادی دریانوردی را دارند. این اصل اساسی به عنوان یک اصل عرف بین‌المللی به صورت قانونی از دو حالت متضاد، ادعای حق حاکمیت از یک سو و آزادی استفاده از دریاها از سوی دیگر ظهور کرد. سپس، این اصل در دو کنوانسیون سازمان ملل متحد، کنوانسیون ۱۹۵۸ سازمان ملل در دریاهای آزاد و کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای تدوین شد. مقررات قانونی در قوانین بین‌المللی در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای سال ۱۹۸۲^۱ گنجانده شده که (تا کنون) برای مدت زمان طولانی بدون تغییر باقی مانده است. با این وجود، در حال حاضر این رژیم قانونی از کاستی‌های جدی مانند اتخاذ توافق روی تعریفی از مشکلات دزدی دریایی و عملیات مربوط به دستگیری و تعقیب دزدان دریایی رنج می‌برد.

در آغاز، حقوق حاکمیت دولت‌ها به آب‌های سرزمینی دریاهای و کمربند مجاور دریاها برای آزادی دریانوردی محدود شد. در واقع ۲۰۰ مایل دریایی به عنوان گستره‌ای منحصر به فرد منطقه اقتصادی برای حفاظت طبیعی از منابع و محیط زیست دریایی در کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای و آزادی دریانوردی گنجانده شد.

پس از حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر، مفهوم امنیت در دریاهای دوباره‌ای یافت. ترس احتمال استفاده از کشتی‌ها برای اهداف و حملات تروریستی، که تنها بر اساس صلاحیت ملی دولت پرچم در دریاهای آزاد است، باعث نگرانی امنیتی قابل توجهی شده است. این نگرانی‌های امنیتی بر اساس طیف گسترده‌ای از ابزارهای قانونی که می‌تواند در کنترل حمل و نقل دریایی مؤثر باشد، زیرا ۹۰ درصد کالاهای معامله شده جهان با کشتی‌ها حمل می‌شود، بنابراین امنیت دریاهای و بنادر یک مسأله مهم در حال حاضر است. بر این اساس مطالعات جدیدی توسط ایالات متحده ابداع شده که بتواند تعادل میان نیاز برای جلوگیری از اعمال غیرقانونی در دریاهای و اصل آزادی دریانوردی برقرار نماید. با این وجود برخی نگرانی‌ها میان محدود کردن آزادی تردد کشتی‌ها به دلیل ایجاد امنیت شکل گرفته است. زنجیره تأمین دریایی یک سیستم پیچیده با بسیاری از بازیکنان فعال در کشورهای مختلف است، که بنادر، کشتی‌ها و خدمات جانبی از قبیل تدارکات را پوشش می‌دهد. سیستم حمل و نقل دریایی با توجه به تنوع و نیروی انسانی بین‌المللی در معرض تروریسم است، مقدار زیادی از کالا حمل و نقل شده

^۱ - UNCLOS

توضیحات و مالکیت اغلب آنها مبهم است، دخالت هزاران نفر از واسطه‌ها، بسیاری از کشتی‌های ثبت شده در کشورهای کمتر سختگیرانه و صاحبان کشتی به راحتی قادر به پنهان کردن هویت خود هستند. بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به راحتی تعریف نمی‌شود چرا که بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی در واقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا؛ و پدیده‌های خطرناک، از جمله سونامی و آتشفشان زیرآب که به طور طبیعی رخ می‌دهد؛ و دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، از جمله انسان؛ و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیر مسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود.

بنابراین مفهوم امنیت دریایی در طول زمان تغییر کرده است. امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز «ملی» قوی در قانون دریا بود، که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت ملت و دفع کشورهای متخاصم متمرکز شده بود، به طوری که تمامیت ارضی حفظ شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشد. شکل متمایز قانون مربوط به جنگ‌های دریایی در این زمینه توسعه یافته است. با گذشت زمان، با این حال، امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده‌تر را توسعه داده است.

در هر حال با توجه به افزایش تهدید و وقوع حملات دزدان دریایی و قانون پاسخ‌های توسعه یافته بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی هر دو تحت قوانین عرفی بین‌المللی و نیز به طور فزاینده تحت قانون مرسوم بین‌المللی است (Rothwell and Klein, 2010: 22).

از نقطه نظر دولت بندری، کنترل دولتی بندر در صلاحیت دادگاه‌های ارضی کشورها است. آن را به منزله یک ابزار مکمل کنترل کشتی‌ها می‌باشد که در عمل آن دسته از کشتی‌هایی که به اشتباه توسط دولت پرچم دچار کمبود شده‌اند را در بر می‌گیرد. اقدام دولت بندری برای کنترل بر کشتی از مسائل در محدوده خاص است، این موضوع از آن زمان، باعث اقتدار قدرت دولت پرچم به طور سنتی در «اعمال صلاحیت و کنترل خود را در امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی که پرچم آن بالا رفته است» شده است. کنترل دولت بندری بعد از صلاحیت دادگاه‌های دولت بندری که نشانگر صلاحیت دولت بندری به قانونگذاری و یا به دنبال به اجرا درآوردن صلاحیت دادگاه‌های داخلی است. در حالی که کنترل دولت بندری در مورد شبه جرم و جنایات ارتكابی در کشتی در داخل آب‌های سرزمینی وجود داشته است، از نظر قوانین بین‌المللی، صلاحیت دادگاه دولت بندری با وضوح بیشتری به عنوان نگرانی‌های جلوگیری از

آلودگی دریایی تعریف شده است (Christodoulou-Varotsi, 2009: 25).

بنابراین امنیت دریایی با فعالیت‌های مختلفی می‌تواند تضعیف شود. این فعالیت‌ها عبارتند از تروریسم، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری.

۳. دولت‌ها و مبارزه با تروریسم

الف. همکاری بین دولتی در مبارزه با تروریسم دریایی

برای موفقیت هر عمل حقوقی ساختارهای محیط به عنوان شرط موفقیت مطرحند یکی از شرایط تأثیر عملکرد حقوقی شکل‌گیری مؤثر همکاری و معاضدت بین‌المللی بین کشورهاست به عبارت دیگر، اولاً باید اعمال تروریستی به گونه‌ای تعریف شوند که یک توافق اصولی راجع به تعاریف مصادیق آنها وجود داشته باشد و ثانیاً این موارد در همه کشورهای مساعدت‌کننده به عنوان ارتکاب عمل مجرمانه تلقی شوند. در این راستا کشورها نیازمند آنند که آیین‌های دادرسی کیفری خود را مورد تطبیق قرار دهند و نهایتاً آنها را بازبینی و اصلاح نمایند. به عبارت دیگر باید که صلاحیت سرزمینی دادگاه‌ها حتی زمانی که حملات تروریستی به دست غیراتباع و خارج از موطن و سرزمین آنها انجام می‌شود به آسانی به رسمیت شناخته شود. روندی که در آن نهایتاً تروریست‌ها بازداشت، محاکمه، مجازات و نهایتاً مسترد گردند (سیمبر، ۱۳۸۵: ۱۵۹-۱۵۸).

در حالی که حمل و نقل دریایی، تجارت جهانی را پی‌ریزی کرده است و بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2003؛ بنابراین توجه به دریاهای و معضلات آن از جمله تروریسم دریایی ضروری است. به طور کلی حقوق بین‌الملل دریاهای برای عبور از آبراه‌های بین‌المللی دو حالت عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت را به رسمیت شناخته است. این دو موضوع در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ جامائیکا- مونتگو بی^۱ که کنوانسیون حقوق دریاهای نامیده می‌شود بدین صورت تصریح گردیده است که

¹ - Jamaica - Montego Bay

کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در قسمت مربوط به دریای ساحلی، ذیل بخش سوم، مواد ۱۴ الی ۲۳ خود را و کنوانسیون حقوق دریاها مواد ۱۷ تا ۲۷ خود را به مقررات مربوط به کلیه کشتی‌ها و حقوق عبور و مرور بی ضرر اختصاص داده‌اند.

ماده ۱۴ بیان می‌دارد:

(۱) با رعایت مقررات این قرارداد کشتی‌های کلیه کشورها اعم از کشورهای ساحلی یا غیر آن در دریای ساحلی از حق عبور و مرور بی ضرر بهره مند خواهند شد.

(۲) مقصود از «عبور و مرور» دریا نوردی در دریای ساحلی به منظور گذشتن از دریای مزبور بی آنکه وارد آب‌های داخلی شوند یا به منظور عزیمت به سوی آب‌های داخلی یا حرکت از آب‌های داخلی به سوی دریای آزاد می‌باشد.

(۳) عبور و مرور شامل توقف و لنگر انداختن نیز خواهد بود ولی فقط تا حدودی که این امر لازمه دریانوردی عادی یا به علت قوه قهریه (فورس ماژور) باشد.

(۴) عبور و مرور تا جایی بی ضرر است که مخل آرامش، نظم یا امنیت کشور ساحلی نباشد؛ عبور و مرور بی ضرر بر طبق مقررات این قرارداد و سایر مقررات حقوق بین‌الملل صورت خواهد گرفت.

(۵) عبور و مرور کشتی‌های ماهی‌گیری خارجی چنانچه قوانین و مقرراتی را که کشور ساحلی رعایت نکنند عبور و مرور بی ضرر تلقی نخواهد شد.

(۶) زیردریایی‌ها مکلفند در دریای ساحلی روی آب حرکت کنند و پرچم خود را نشان دهند."

ماده ۱۶ نیز اشعار می‌دارد:

(۱) کشور ساحلی می‌تواند اقدامات لازم برای جلوگیری از عبور و مروری که بی ضرر نیست بعمل آورد.

(۲) کشور ساحلی در مورد کشتی‌هایی که به سوی آب‌های داخلی رهسپار می‌شوند نیز حق خواهد داشت برای جلوگیری از نقض مقرراتی که ورود کشتی‌های مزبور به آب‌های داخلی منوط به رعایت آنها شده است هرگونه اقدام لازم را به عمل آورد.

(۳) با رعایت مقررات بند ۴ کشور ساحلی می‌تواند بی آنکه تبعیضی میان کشتی‌های خارجی قائل شود عبور و مرور بی ضرر کشتی‌های خارجی را در مناطق به خصوصی از دریای ساحلی خود به خاطر حفظ امنیت خود موقتاً موقوف کند. ممانعت مزبور پس از آنکه مراتب به طور مقتضی به اطلاع عموم رسید به

مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

۴) عبور و مرور بی ضرر کشتی‌های خارجی از تنگه‌هایی که برای دریانوردی بین‌المللی بین یک قسمت از دریای آزاد و قسمت دیگر از دریاها یا آزاد یا دریای ساحلی یک کشور خارجی مورد استفاده قرار می‌گیرند نباید متوقف گردد (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958).

با توجه به ارتباط اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی، حوادث تروریستی در یک اقتصاد می‌تواند هزینه‌های قابل توجهی را به دیگر اقتصادهای منطقه تحمیل کند. همه اقتصادها تمایل اقتصادی برای همکاری در زمینه کاهش خطر تروریسم دارند. اقتصادهایی که قادر به مبارزه با تروریسم و اطمینان یافتن از ایمنی تجارت نیستند و می‌توان انتظار داشت جنبش مردمی متحمل هزینه‌های قابل توجهی در شرایط از دست رفتن سرمایه‌گذاری و فرصت‌های تجاری می‌شوند.

تهدید تروریسم، چه دریایی و یا سایر اشکال، همچنین دارای اثرات بسیار گسترده‌تر از تجارت دریایی، هزینه‌های زیادی را هم به طور مستقیم و غیر مستقیم بر اقتصاد کل ایجاد می‌کنند. پس از ۱۱ سپتامبر، صندوق بین‌المللی برآورد کرد پول از دست رفته خروجی ایالات متحده در نتیجه هزینه‌های مرتبط با تروریسم می‌تواند بیش از ۰٫۷۵ درصد از تولید ناخالص داخلی یا ۷۵ میلیارد دلار در هر سال باشد (International Monetary Fund, 2001). مطالعه دولت ایالات متحده تخمین زده که هزینه‌های مستقیم تروریسم حدود ۰٫۳ درصد از تولید ناخالص داخلی غیر کشاورزی ایالات متحده است و نیز فاکتور بهره‌وری را حدود ۰٫۳ درصد کاهش می‌دهد (Congressional Budget Office, 2002). هزینه اقتصاد منطقه و جهان طور قابل توجهی بالاتر خواهد بود. حملات تروریستی در بنادر ایالات متحده با دستگاه‌های پراکنده رادیولوژی (بمب‌های کثیف) نیز در میان بزرگترین سناریوهای تروریسم دریایی در نظر گرفته شده است. در سال ۲۰۰۳ شبیه سازی یکسری از چنین حملاتی (توسط آمریکا) به این نتیجه منتج شد که «این حملات تروریستی می‌تواند تجارت جهانی را فلج کند و تاثیر مخربی بر اقتصاد کشور بگذارد» (Zeigert and et al., 2005: 1). بنابراین تروریسم و تفکر اقدامات تروریستی ایجاد عدم قطعیتی است که باعث افزایش خطر ملاحظه شده و تعدیل

فعالیت‌های اقتصادی از طریق چند کانال می‌گردد.

رهگیری دریایی و اقدامات اجرایی، یک عنصر ضروری در حفظ نظم عمومی در اقیانوس‌ها هستند. هنوز کسی پیشنهاد یک جایگزین عملی برای نظارت در دریا و حضور مناسب و اجرای موثرتر ارائه نکرده است. قانون دریا به مدت طولانی به رسمیت شناخته شده که کشتی‌های جنگی در انواع مختلف فعالیت‌ها می‌تواند تحت موضوع «فعالیت‌های نظامی به غیر از جنگ» گروه‌بندی شوند. این فعالیت‌های متعددی را شامل می‌شود که به دنبال ترویج و اجرای نظم عمومی به وسیله سرکوب دزدی دریایی، تجارت برده، قاچاق مواد مخدر و تهدیدات دیگر برای صلح بین‌المللی، امنیت و امنیت عمومی، می‌باشد. تعدادی از کشورها بر کشتی‌های نیروی دریایی برای به اجرا درآوردن شیلات، گمرک و قوانین مهاجرت، تکیه می‌کنند، در حالی که دیگران ممکن است به یک گارد ساحلی و یا دیگر سازمان‌های اجرای قانون برای چنین وظایفی تکیه کنند (Allen, 2007: 80).

راش^۱ از اقدامات مشترکی است که برقرار شده برای مقابله با دزدی دریایی در شاخ آفریقا نشان دهنده میزان بی‌سابقه‌ای از همکاری بین دولتی در دوران مدرن است. در زمان کمتر از ۴ ماه اتحادیه اروپا ناوگان نیروی دریایی (آتانتا) را به منطقه اعزام نمود، با کمک از انگلستان، هلند، اسپانیا، فرانسه، آلمان و یونان و ایالات متحده کمک به ایجاد ترکیب نیروی کار اختصاصی (CTF-151) به منظور اینکه گشت‌های دریایی بین‌المللی در طول دالان‌های از پیش تعریف شده خلیج عدن را هماهنگ کند؛ چند دولت دیگر از جمله روسیه، هند، چین، عربستان سعودی، مالزی و کره جنوبی ناوچه به منطقه اعزام نموده‌اند. شورای امنیت سازمان ملل نیز سه قطعنامه (۱۸۱۶، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱) که در مجموع تمام همکاری دولت‌ها هر چه اقدامات لازم را برای اختلال حملات دزدان دریایی ناشی از فضای ارضی و دریایی سومالی را وضع نموده است (Chalk, Smallman and Burger, 2009: 3).

به نظر می‌رسد جامعه جهانی باید تلاش کند تا روحیه نظامی‌گری را که دهه‌هاست در دنیا حاکم شده به تدریج کمرنگ نموده و نهایتاً از بین ببرد در این راهبرد کلان باید تأکید شود که امنیت بین‌المللی بیشتر و بهتر از طریق خلع سلاح، همکاری بین‌المللی و تأمین عدالت اجتماعی و نه بالا

¹ - Rash

گرفتن انتقام‌گیری، عملیات نظامی و خشونت‌آمیز حاصل می‌شود. همان‌طور که جنگ علیه تروریسم بین‌المللی به‌طور نظام‌یافته‌ای به‌پیش می‌رود باید تلاش شود تا ماهیت تروریست‌ها و راهبردهای موثر برای مقابله با آن نیز مشخص شود. در چنین شرایطی است که می‌توان این چالش دهشتناک را به یک فرصت مبدل نمود تا یک ائتلاف قدرتمند جهانی برای مواجهه با شبکه‌های تروریستی دریایی به وجود آورد. در راه نیل به توافق جهانی همه‌ایده‌های متعصبانه باید مورد بازنگری قرار گیرند. بنابراین تأکید می‌شود از آنجایی که تروریسم دریایی یک پدیده بین‌المللی است نیازمند واکنش چندملیتی است.

ب. اقدامات انجام شده توسط دولت‌ها

تروریسم دریایی به قدمت تاریخش است. از زمان باستان تا دهه اول قرن بیست و یکم، عاملان فرم‌های متنوعی از خشونت، از جمله ربودن، خرابکاری و حملات مستقیم بر روی اهداف دریایی آزاد، و همچنین در مورد محیط زیست دریایی گسترده‌تر (به عنوان مثال، بنادر، رودخانه و دریاچه‌ها) مستقر کرده‌اند. در اکثر موارد این حملات توسط دزدان دریایی، شورشیان و تروریست‌ها (محلی و حمایت دولت) انجام شده است (Alexander, 2009: 8).

پیش از سال ۲۰۰۱، اعضای سازمان ملل متحد قادر نبوده‌اند که در یک تعریف کلی از تروریسم، به توافق برسند. با این حال، یک سری از کنوانسیون‌های جهانی برای ایجاد یک چارچوب برای همکاری میان کشورهای عضو برای جرائم خاص به تصویب رسید. اولین بار، این کنوانسیون لاهه برای جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما، در سال ۱۹۷۰ بود.^۱ این کنوانسیون‌ها اغلب به عنوان کنوانسیون ضد تروریسم سازمان ملل متحد شناخته می‌شوند، حتی اگر اعمالی هستند که جرائم بسیاری از کنوانسیون‌ها ساخته شده که به هدف یا انگیزه تروریستی نیاز ندارد.

کنوانسیون‌های ضد تروریسم، صلاحیت اجرایی این دادگاه‌ها علیه کشتی‌ها برای مثال و یا دستگیری کشتی‌های مظنون به درگیر شدن در اعمال تروریسم دریایی، رسیدگی نمی‌کند و تنها نیاز به کشورهای عضو به اعمال صلاحیت تجویزی است. کشورهای عضو موظف به ایجاد صلاحیت این

^۱ - کنوانسیون لاهه برای سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما در ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ به تصویب رسید و از ۱۴ اکتبر ۱۹۷۱ به اجرا در آمد.

دادگاه‌ها بیش از جرائم تعریف شده هستند (مطابق با اصول کلی صلاحیت این دادگاه جنایی تحت قوانین بین‌المللی)، مجرم حاضر در خاک خود را بازداشت و یا آنها را استرداد و یا ارائه پرونده به مقامات صالح و شایسته، برای پیگرد قانونی است. بر این اساس، این کنوانسیون مطابق با اصول حاکم بر صلاحیت این دادگاه‌ها بیش از فعالیت‌های دریایی هستند.

منطقه‌گرایی و یا یک جانبه‌گرایی در قوانین دریایی بر اساس تفسیرهای متفاوت از هنجارهای بین‌المللی می‌باشد که ممکن است به ایجاد تحول در هنجارها در بحث گسترش و یا محدود کردن دامنه خود یا با ارائه نیازهای اضافی و یا متفاوت منجر شود. به صورت نموداری، هنجارهای بین‌المللی مربوط به حقوق و تعهدات دولت پرچم، کشور ساحلی و دولت بندری می‌باشد. علاقه به بررسی ایمنی دریایی از جنبه‌ای از دولت پرچم، کشور ساحلی و دولت بندری، به افشای محدودیت اقدامات دولت‌ها در همراهی با قانون بین‌المللی منجر می‌شود (Christodoulou-Varotsi, 2009: 17).

واقعیت این است که در شرایط فعلی سازمان ملل متحد نقش مهم اما محدودی دارد. چالش اساسی در این باره این است که سازمان ملل از چه راهبردهایی برای محدود نمودن تروریسم می‌تواند استفاده کند. نکته حایز اهمیت این که سازمان ملل متحد باید کلان نگرایی داشته باشد و به همه دیدگاه‌ها و نظرات اهمیت دهد. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد مسئول تنظیم حمل و نقل از نقطه نظر ایمنی دریایی و پیشگیری و کنترل آلودگی توسط کشتی‌های درگیر در تجارت بین‌المللی است. پرچم، بندر و ایالات ساحلی و همچنین صنعت حمل و نقل، همگی در بهبود ایمنی جمعی و حفاظت از محیط زیست دریایی و اتمسفر، از طریق توسعه، تصویب و اجرای یکنواخت و اجرای استانداردهای جهانی نقش بازی می‌کند.

اقدامات اتخاذ شده توسط IMO دارای دو جنبه بسیار مهم بودند. اول اینکه، آنها مسئولیت سنتی IMO را برای ایمنی دریایی که شامل امنیت دریایی است، گسترش داده‌اند. دوم، آنها قانون ایجاد قدرت IMO را به امکانات بندر گسترش دادند، حوزه‌ای که قبلاً به عنوان موضوعی در صلاحیت داخلی کشورهای بندر در نظر گرفته شده بود.

نتیجه‌گیری

استراتژی مبارزه با تروریسم، اعم از ملی یا بین‌المللی، در درک تهدیدات و سیاست‌ها و اقدامات برای مقابله با این تهدیدات در داخل و خارج از کشور تأسیس شده است. اساساً، این استراتژی ترکیب ملاحظات متعدد، از جمله ساختارهای سازمانی، هوش، اجرای قانون، اجزای حقوقی، تکنولوژیکی، سیاسی، اقتصادی، پزشکی، نظامی و غیره است.

برای دوره‌های طولانی در تاریخ بشر، دزدی دریایی، به شکل جنگ‌های دریایی، شکلی از جنگ نیروی دریایی است، که به وسیله دولت‌ها به دنبال تضعیف دشمنان خود با طعمه کردن تجارت خارجی خود از طریق هجوم تجاری هستند. به نظر می‌رسد رابطه بین دزدی دریایی و تروریسم (دریایی) وجود دارد. با این حال، در حالی که قطعاً شباهت‌هایی بین دو پدیده وجود دارد، همچنین تفاوت‌های معنی‌داری بین آنها وجود دارد، فقط منافع و اهداف دزدان دریایی و تروریست‌ها متفاوت است و اغلب حتی مخالف هستند.

در مقایسه با اعمال تروریستی زمینی و یا هوایی، تروریسم دریایی ویژگی‌های خاص خود را داراست، که مطابق با هدف خاص متفاوت است. برای مثال، حمل و نقل، مهمترین فعالیت دریایی بشر، در معرض خطر ثابت است. این تهدید مواجهه با ارتباطات، بنادر و مسیرهای دریایی، حمل و نقل کالاها و قاچاق انسان، تجارت و رفت و آمد و فعالیت‌های صنعتی از کشورهای مختلف در دریا و غیره می‌باشد. بنابراین، تروریسم دریایی، با عدم رعایت اصل کلی پذیرفته شده آزادی دریاها، به یک تهدید برای حمل و نقل و یکی از جدی‌ترین جنایات بین‌المللی تبدیل شده است. اگرچه پاسخ به تهدیدات در دریا نیز بر اساس این عناصر است، اما ماهیت چالش در دریاها، آزاد لزوماً نیاز به اقدامات مفهومی و کارکردی خاص به هر دو طرف به صورت یکجانبه و چندجانبه انجام پذیرفته است.

مطالب فوق نشان می‌دهد که تروریسم مدرن بین‌المللی در دریا دارای تعدادی ویژگی‌های متمایز در سیستم کلی جهانی تروریسم می‌باشد:

ارتکاب جرم (گروه‌های تروریستی دریایی‌های و گروه‌بندی)؛ استفاده از فن‌آوری پیشرفته سلاح (سلاح‌های دوربرد که می‌تواند در بنادر و کشتی‌ها، مواد منفجره، معادن دریایی و غیره واقع باشند) و تجهیزات با ارزش دیگر؛ استفاده از کشتی‌های مدرن پیشرفته برای حملات و جلوگیری از پیگرد؛ و

استفاده از خدمه آموزش دیده همفکر و با تجربه برای انجام حملات تروریستی با انگیزه‌های سیاسی در دریا.

اگر چه دزدی دریایی یک مشکل بسیار جدی برای کشتی‌ها است، اما برای صاحبان کشتی‌ها و صاحبان محموله‌ها، شرکت‌های بیمه، پرچم کشورها و کشورهای کشتی که کشتی به سمت آن می‌رود، تا حد زیادی قابل پیش‌بینی است، در حالی که تروریست‌های دریایی انگیزه‌های سیاسی بسیار غیر قابل پیش‌بینی هستند، لذا آنها را بسیار بیشتر خطرناک می‌سازد.

واضح است، اجرای اقدامات جدید مبارزه با تروریسم دریایی نیاز به یک سرمایه گذاری در زیرساخت‌های جدید و در برخی موارد دارد و ممکن است، منجر به افزایش زمان‌های کوتاه تا متوسط در هزینه‌های تجارت در سطح بین‌المللی گردد؛ اما اقدامات امنیتی دریایی همچنین می‌تواند تجارت را تسهیل کند. در راستای افزایش امنیت دریایی، همه گروه‌ها در زنجیره تأمین تجارت ممکن است از بهبود بهره‌وری و قابلیت اطمینان بهره‌مند شوند. این صرفه‌جویی‌ها باعث جبران هزینه‌های سرمایه‌گذاری در اقدامات امنیتی می‌شود.

بر اساس یافته‌های پژوهش، ایده مقاله حاضر این است که سه راهکار حقوقی، سیاسی و عملیاتی همه‌جانبه (یا دست کم چندجانبه) می‌توانند تکمیل کننده یکدیگر باشند و راه را برای همکاری‌های بین‌المللی برای مبارزه با تروریسم دریایی هموار نمایند. ضعف در یک مورد می‌تواند مانع از تحقق اهداف سایر راهکارها شود و ثمربخشی آن را تا حد زیادی کاهش دهد.

منابع فارسی

- پورسعید، فرزاد، (۱۳۸۸)، «تحول تروریسم در روابط بین‌الملل»، *فصلنامه مطالعات راهبردی*، سال دوازدهم، شماره چهارم.
- سیمبر، رضا، (۱۳۸۵)، «شکل‌گیری همکاری بین‌المللی در مواجهه با تروریسم: فرصت‌ها، چالش‌ها و راهکارها»، *پژوهش علوم سیاسی*، شماره ۲.

English Source

- Alexander, Yonah (2009), "Maritime Terrorism: An Overview of Challenges and Responses", in: Yonah Alexander and Tyler B. Richardson, (editors), *Terror on the High Seas: From Piracy to Strategic Challenge*, Volume 1.
- Allen, Craig H. (2007), *Maritime Counterproliferation Operations and the Rule of Law*, US: Praeger Security International.
- Badey, Thomas J. (1998), "Defining international terrorism: A pragmatic approach", *Terrorism and Political Violence*, Vol. 10, No. 1.
- Chalk, Peter, Laurence Smallman and Nicholas Burger (2009), "Countering Piracy in the Modern Era", *RAND Corporation*, Available at: <http://www.rand.org>
- Christodoulou-Varotsi, Iliana (2009), *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Heidelberg (Germany):Springer.
- Congressional Budget Office (2002), *The Budget and Economic Outlook: Fiscal Years 2003-2012, A Report to the Senate and House Committees on the Budget*, Washington DC: Congress of the United States.

- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, (1958), at:
<http://www.treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/volume-516-I-7477-English.pdf>
- International Monetary Fund (2001), *World Economic Outlook: The Global Economy After September 11*, Special Issue: Update of the October 2001 Forecast, IMF.
- Isikoff, Michael (2010), "10 Years Later, Still no Trial for Accused USS Cole Attack Mastermind," 10 December 2010, MSNBC available at:
http://www.msnbc.msn.com/id/39634317/ns/us_news-security/
- Baylis, John and Steve Smith, (2005), *The Globalization of World Politics, An Introduction to International Relation*, The Second Edition, Oxford: Oxford Up.
- Laqueur, Walter (1977), *Terrorism*, London: Weidenfeld and Nicolson.
- Moller, Bjorn (2009), "Piracy, Maritime Terrorism And Naval Strategy", Danish Institute for International Studies, *Diis Report*, No. 2.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (2003), *Organisation for Economic Co-operation and Development, 2003, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, Directorate for Science, Technology and Industry*, Paris: OECD.
- Pelkofski, James (2005), "Before the Storm: Al-Qaeda's Coming Maritime Campaign", *Proceedings*, U.S. Naval Institute, Vol. 132, No. 12.
- Power, Jason, (2008), "Maritime Terrorism: A New Challenge for National

and International Security", *Barry Law Review*, No. 10.

- Rothwell, Donald R. and Natalie Klein (2010), "Maritime Security and the Law of the Sea", in: Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell, *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, New York: Routledge.
- Simon, Jeffrey D. (1994), *The Terrorist Trap*, Bloomington, Indiana University Press.
- Sinclair, Andrew (2003), *An Anatomy of Terror; A History of Terrorism*, London: McMillan.
- Spencer, Alexander (2006), "Questioning the Concept of New Terrorism", *Peace Conflict & Development*, Issue 8.
- United Nations (2012), United Nations Convention on the Law of the Sea, at: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm
- Zeigert, Amy, Matthew C. Hipp and Seth K. Jacobson (2005), *Port Security: Improving Emergency Response Capabilities at the Ports of Los Angeles and Long Beach*, Los Angeles: University of California Los Angeles, School of Public Affairs.
- Zalman, Amy (2008), "What's So New about the "New Terrorism?", at: <http://terrorism.about.com/b/2008/03/01/whats-so-new-about-the-new-terrorism.htm>

