

## نگرشی بر قاچاق مواد مخدر و قاچاق مهاجرین در معاهدات بین‌المللی

دکتر جعفر کوشا\*

فرهاد شایگان\*\*

### چکیده

بر خلاف دزدی دریایی و تجارت برده که به عنوان اولین مصادیق جنایات بین‌المللی محسوب گردیده و اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با تعقیب و مجازات مرتکبین آنها از گذشته تا کنون فراهم بوده است، برخی دیگر از انواع جدیدتر جرائم بین‌المللی دریایی در دوران اخیر، مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته‌اند. در میان انواع مختلف جرائم مذکور، با توجه به درجه اهمیت آنها و اینکه روند مقابله جامعه جهانی با آنها به انعقاد معاهدات بین‌المللی منجر شده باشد، در تحقیق پیش رو دو مورد از جرائم مهم، یعنی قاچاق مواد مخدر و قاچاق مهاجرین از طریق دریا مورد توجه قرار گرفته است. گسترش معاهدات در جهت مقابله با جرائم فوق به ویژه در مناطق ورای اعمال صلاحیت دولت‌ها، محور عمده مباحث مطروحه در این تحقیق می‌باشد. در این راستا، کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو (۱۹۵۸) و حقوق دریاهای (۱۹۸۲)، کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (مصوب ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸)، به همراه سایر اسناد بین‌المللی، منطقه‌ای و دوجانبه مربوطه که همگی به مبارزه با جرائم بین‌المللی دریایی اختصاص دارند، در این تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است.

### کلید واژگان

قاچاق - مواد مخدر - مهاجرین - دریا - کنوانسیون.

\* استادیار دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

\*\* دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی.

## مقدمه

در جهان امروز، نظر به اینکه دریاها و اقیانوس‌ها سهم بسزایی در تجارت آزاد (از قبیل: حمل مسافر، محموله‌های آهن، نفت و...) ایفا می‌کنند، لذا حفظ امنیت در آنها از طریق دولت‌ها و مجامع بین‌المللی، مانند: سازمان دریانوردی بین‌المللی<sup>۱</sup> و ... مورد توجه شایانی قرار گرفته است.

برخی از انواع جدیدتر جرائم بین‌المللی دریایی، همچون: قاچاق مواد مخدر، حمل و نقل غیرقانونی مهاجرین، تروریسم دریایی، و آلوده نمودن محیط زیست دریایی، در سال‌های اخیر نگرانی جامعه جهانی را موجب شده‌اند. گروه‌های جنایتکار سازمان‌یافته به‌طور روزافزون، اقدامات جنایتکارانه خود را به واسطه عدم امکان اعمال حاکمیت، در دریاهای و رای مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها متمرکز ساخته‌اند و در انواع مختلف جرائم ارتكابی در دریا از جمله: دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق مهاجرین و قاچاق سلاح‌های کوچک با یکدیگر همکاری می‌نمایند.

قاچاق مواد مخدر، یکی از مهم‌ترین عوامل مُخرِب سیستم اقتصادی و تهدیدی برای سیستم قضایی و سیاسی، عامل اصلی جرائم داخلی و تخریب سیستم بهداشت و رفاه اجتماعی کشورها محسوب می‌شود.<sup>۲</sup>

اگر چه، قاچاقچیان مواد مخدر، روش‌های مختلفی را برای تجارت مواد مخدر به کار می‌گیرند؛ ولی استفاده از شناورهای شخصی و تجاری جهت مقابله با قاچاق مواد مخدر مدت‌ها است که توجه جامعه جهانی را به خود جلب نموده است. با توجه به امکان حمل و نقل محموله‌های عظیم مواد مخدر با هزینه کم، حمل و نقل دریایی - به‌ویژه برای حمل کوکائین، تریاک و مشتقات آن - مورد استفاده جنایتکاران قرار گرفته است. به عنوان مثال، گفته می‌شود: بخش عمده‌ای از ماری جوانای وارداتی به آمریکا توسط کشتی‌های شخصی صورت می‌گیرد. همچنین، در کمیته مشترک پارلمان استرالیا عنوان شد، واردات ماری جوانا توسط کشتی‌های اروپایی به استرالیا یک بخش مهم از موارد غیر قانونی ضبط شده در بنادر را تشکیل می‌دهد.<sup>۳</sup>

در ارتباط با قاچاق مهاجرین، لازم به ذکر است: اخیراً حجم قابل توجهی از اخبار رسانه‌ها به دستگیری شماری از مهاجرین غیر قانونی که عازم کشورهای جاذب مهاجرین بوده‌اند، اختصاص یافته و آمار نشان می‌دهد که مشکل قاچاق مهاجرین از طریق دریا، در سال‌های اخیر رو به افزایش بوده است.

تحولات پس از دوران جنگ سرد، از جمله: گشوده شدن مرزها، پیدایش گروه‌های منطقه‌ای و ایجاد کشورهای جدید به ویژه در اروپای شرقی و مرکزی، موج مهاجرت‌های جدید را به همراه داشت. همچنین، درگیری‌های داخلی و ناآمنی در کشورها، فقر در جهان سوم و افزایش شکاف بین فقرا و اغنیاء، عدم ثبات سیاسی و اقتصادی در بسیاری از کشورها و محدود شدن راه‌های مهاجرت قانونی توسط بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، از عوامل ریشه‌ای است که دامنه مهاجرت‌های غیرقانونی را گسترش داده است. از سوی دیگر، درحالی که تقاضای مهاجرت رو به افزایش می‌باشد، مهاجرین بالقوه عملاً با شرایط جان فرساتر و ناآمن‌تری روبه‌رو هستند.

<sup>1</sup>.International Maritime Organization (IMO).

<sup>2</sup>.Sproule.D.W and St-Demist "The UN Drug Trafficking Convention: An Ambitious Step" ' TheCanadian Yearbook of International Law ' Volume 27'1989' P.264.

<sup>3</sup>.Gilmore. William C "Drug Trafficking at Sea :The 1988 Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances" 'Marine Policy ' Volume 15 ' 1991 ' P.184.

## گفتار اول: قاچاق مواد مخدر در دریا<sup>۴</sup>

### الف) معاهدات بین‌المللی، پیرامون مبارزه با مواد مخدر

چنانچه، اقدام آمریکا علیه اسپانیا و سیستم انحصاری تجارت تریاک در سال ۱۸۹۸ را آغازی برای مبارزه علیه مواد مخدر قرار دهیم؛ معاهده شانگهای، که در فوریه ۱۹۰۹ در چین منعقد شد، اولین تجمع دولت‌ها و شروع همکاری‌های بین‌المللی در زمینه مبارزه با قاچاق و سوءاستفاده از مصرف مواد مخدر تلقی می‌گردد.

از این پس، اقدامات بین‌المللی منجر به انعقاد سه کنوانسیون بین‌المللی در زمینه مبارزه با مواد مخدر و تأسیس نهادهای خاص برای هماهنگی تلاش‌های بین‌المللی و نظارت بر اجرای کنوانسیون‌ها، عبارتند از:

۱. کنوانسیون (سال ۱۹۶۱) ناظر بر مواد مخدر<sup>۵</sup> و پروتکل ضمیمه، که در سال ۱۹۶۴ لازم‌الاجرا شد.
۲. کنوانسیون (سال ۱۹۷۱) ناظر بر داروهای روان‌گردان<sup>۶</sup> که از سال ۱۹۷۶ به‌مورد اجرا گذاشته شد.
۳. کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان<sup>۷</sup> (مصوب ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸) که در ۱۱ نوامبر ۱۹۹۰ لازم‌الاجرا شد.

در این قسمت، توضیحات بیشتری در مورد کنوانسیون اخیر (مورد سوم) ارائه خواهد شد. لازم به ذکر است، با وجود اهمیت قاچاق مواد مخدر در دریا، کنوانسیون‌های ۱۹۶۱ و ۱۹۷۶ مربوط به حمل و نقل مواد مخدر، تمهیداتی در ارتباط با این موضوع پیش‌بینی نکرده بودند.

### ۱. کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و موضوع قاچاق مواد مخدر در دریا

در ماده ۱۹، بند ۱، قسمت الف از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (دریای ساحلی و منطقه نظارت)، به دول ساحلی اجازه داده می‌شود: در صورتی که اقدام آنها برای مقابله با حمل و نقل قاچاق مواد مخدر ضروری باشد، نسبت به کشتی‌هایی که از طریق دریای سرزمینی در حال عبور هستند، اعمال صلاحیت قضایی نمایند.

بند ۲ این ماده، دولت ساحلی را نسبت به اعمال صلاحیت قضایی در رابطه با یک کشتی خارجی، پس از خروج آن کشتی از آب‌های سرزمینی مجاز نمی‌داند.

در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) هیچ گونه تمهیداتی در ارتباط با قاچاق مواد مخدر مشاهده نمی‌شود. کنوانسیون مذکور در ماده ۲۲، ورود به یک کشتی تجاری خارجی را تنها در ارتباط با دزدی دریایی یا تجارت برده و یا مواردی که کشتی از همان ملیت باشد، اما از پرچم خارجی استفاده نموده و از نشان دادن پرچم خود سر باز می‌زند، مجاز می‌داند.

### ۲. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و موضوع قاچاق مواد مخدر در دریا

بر اساس ماده ۲۷ کنوانسیون مذکور: «کشور ساحلی بر کشتی‌های خارجی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند، برای دستگیری هر شخص و یا برای هر نوع رسیدگی در ارتباط با هر جرمی که در حین عبور در کشتی ارتکاب یافته است، تنها در موارد ذیل صلاحیت کیفری اعمال خواهد نمود:

۱. آثار جرم به کشور ساحلی سرایت نماید.

4. Narcotic contraband on sea.

5. Single Convention on Narcotic Drugs – 1961.

6. Convention on Psychotropic Substances – 1971.

7. Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances - 1988UN.

۲. جرم از نوعی باشد که صلح، آرامش و یا نظم عمومی دریای سرزمینی آن کشور را مختل سازد.  
 ۳. ناخدای کشتی و یا نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی از مقامات محلی تقاضای کمک نموده باشند.

۴. این گونه اقدامات برای سرکوبی قاچاق مواد مخدر یا روان گردان ضروری باشد.»  
 اگر ماده فوق را با کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (دریای ساحلی و منطقه نظارت) مقایسه نمایم، مشاهده می‌کنیم که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، مسئله قاچاق مواد مخدر در فهرست استثنائات اصل عبور بی‌ضرر، جایگاهی ندارد و این استثنا در کنوانسیون ۱۹۸۲ افزوده شده است.  
 علاوه بر مورد فوق، تنها ماده کنوانسیون ۱۹۸۲ که مشخصاً به موضوع قاچاق مواد مخدر در مناطق ورای دریای سرزمینی دولت‌ها پرداخته است، ماده ۱۰۸ می‌باشد.

عنوان این ماده «قاچاق غیر قانونی مواد مخدر و داروهای روان گردان» است و متن آن به شرح ذیل می‌باشد:  
 «۱. همه کشورها برای سرکوبی قاچاق غیرقانونی مواد مخدر و روان گردان به وسیله کشتی‌ها در دریای آزاد- بر خلاف معاهدات بین‌المللی- با یکدیگر همکاری خواهند کرد.  
 ۲. هر کشوری که به دلایل منطقی اعتقاد دارد که کشتی حامل پرچم او به قاچاق غیرقانونی مواد مخدر یا روان گردان اشتغال دارد، می‌تواند از سایر کشورها بخواهد، برای سرکوبی قاچاق با وی همکاری کنند.»  
 در واقع ماده ۱۰۸، اصل همکاری بین دولت صاحب پرچم و دیگر دولت‌ها در زمینه مقابله با قاچاق مواد مخدر را منظور داشته است.  
 ضمناً، با توجه به بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ به نظر می‌رسد همان الزام در منطقه انحصاری اقتصادی نیز مشابه منطقه دریای آزاد درخواست شده است.<sup>۸</sup>

### ۳. کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان

با توجه به عدم توجه کنوانسیون‌های ۱۹۶۱ و ۱۹۷۱ به مشکل رو به افزایش قاچاق مواد مخدر، و به ویژه، نظر به استفاده جنایتکاران از روش‌های مدرن حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر، ضرورت تدوین یک سند جدید بین‌المللی در این زمینه مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفت.  
 در این راستا به دنبال ابتکار دولت ونزوئلا، مجمع عمومی ملل متحد در دسامبر سال ۱۹۸۴ قطعنامه‌ای را تصویب نمود<sup>۹</sup> که در آن ضمن اشاره به دامنه وسیع قاچاق مواد مخدر و روان گردان، بر ضرورت تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی که ابعاد مختلف موضوع، به ویژه مواردی را که سایر اسناد بین‌المللی موجود پوشش نداده‌اند، تأکید شده بود.  
 در این قطعنامه، از شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد درخواست شد تا از کمیسیون مربوط به مواد مخدر بخواهد تدوین یک کنوانسیون در این زمینه را در اولویت قرار دهد.  
 بر اساس این دستورالعمل در فوریه ۱۹۸۶ کمیسیون مذکور با اجماع، قطعنامه‌ای را تصویب نمود که در آن ۱۴ مورد جهت درج در کنوانسیون جدید پیش‌بینی شده بود.

<sup>۸</sup> بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ اشعار می‌دارد: «مواد ۸۸ تا ۱۱۵ و سایر قواعد مربوطه حقوق بین‌الملل تا آنجا که با مقررات این قسمت از کنوانسیون غیر قابل انطباق نباشد، در منطقه انحصاری اقتصادی اعمال خواهند گردید».  
<sup>۹</sup> قطعنامه شماره ۳۹/۱۴۱- مورخ ۱۴ دسامبر ۱۹۸۴.

از سال ۱۹۸۶ تا سال ۱۹۸۸، پس از دو سال مذاکره، کنفرانس سازمان ملل متحد در تاریخ ۲۵ نوامبر تا ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ با حضور نمایندگان ۱۰۶ کشور تشکیل شد و در پایان «کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان» به تصویب کنفرانس رسید.

کنوانسیون مذکور با ۳۴ ماده و یک ضمیمه، در ۱۱ نوامبر سال ۱۹۹۰ به دنبال الحاق ۲۰ کشور به آن لازم الاجرا گردید.

در مقدمه این کنوانسیون، اعضا نگرانی خود را از روند رو به افزایش حجم تولید غیرقانونی، تقاضا و قاچاق مواد مخدر و روان گردان که سلامت و رفاه بشریت را در معرض تهدید جدی قرار داده و بنیادهای اقتصادی، فرهنگی و سیاسی جامعه را به مخاطره افکنده، اعلام نموده‌اند.

در بند دوم مقدمه، یکی از اهداف کنوانسیون را، تصمیم به تقویت همکاری‌های بین‌المللی در سرکوب قاچاق مواد مخدر از طریق دریا ذکر نموده است و در همین رابطه ماده ۱۷ این کنوانسیون که شامل ۱۱ بند می‌باشد، طولانی‌ترین ماده آن را تشکیل داده و به "قاچاق مواد مخدر در دریا" اختصاص دارد. یکی از نکات برجسته این کنوانسیون، اطمینان از عدم استفاده از وسایل نقلیه تجاری برای حمل و نقل مواد مخدر و دور نگهداشتن مناطق آزاد تجاری، بنادر و خطوط کشتیرانی بین‌المللی و... از سوء استفاده قاچاقچیان مواد مخدر بوده است.

### ۳.۱. بررسی ماده ۱۷ کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای

#### روان گردان (۱۹۸۸)

با وجود اینکه در بازمینی کنوانسیون ۱۹۶۱ ناظر بر مواد مخدر، دیدگاه عمومی اساساً مخالف اشاره خاص به ورود، به کشتی‌هایی که یک پرچم خارجی را حمل می‌کنند، بوده است، نظر کمیسیون مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان، آن بود که، مطابق آنچه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آمده است، می‌بایست ماده‌ای به کنوانسیون جدید مواد مخدر افزوده شود و بر همین اساس پیش نویس ماده جدیدی تهیه شد که پس از تغییراتی به شکل موجود در ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ در آمد.<sup>۱۰</sup>

#### ۳.۲. تعهد به همکاری

بر اساس بند ۱ ماده ۱۷، «اعضا برای امحاء قاچاق مواد مخدر از طریق دریا در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاهای حداکثر همکاری را با یکدیگر معمول خواهند داشت.»

بند ۱ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲، اعضا را ملزم می‌ساخت تا در ارتباط با موضوع، با یکدیگر همکاری نمایند؛ حال آن که تأکیدی که در بند ۱ ماده ۱۷ صورت گرفته با عبارت «در حداکثر شکل ممکن» می‌باشد.

اشاره‌ای که در این بند به حقوق بین‌الملل دریاهای شده است، کنوانسیون ۱۹۸۸ را به ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ربط می‌دهد که در آن مقررات بین‌الملل حقوق دریاهای به صورتی وسیع‌تر مورد توجه قرار گرفته است.

در این زمینه دو نوع همکاری، پیش‌بینی شده است؛

اول: زمانی است که یک دولت در ارتباط با یک کشتی حامل پرچم خودش که مشکوک به حمل مواد مخدر است به مساعدت دیگر اعضا کنوانسیون نیاز دارد.

<sup>۱۰</sup>نگاه کنید به:

بند ۲ ماده ۱۷ در این زمینه اشعار می‌دارد: «هریک از اعضا که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی حامل پرچم خود و یا بدون پرچم و یا علامت ثبت، در امر قاچاق مواد مخدر در اختیار داشته باشد، می‌تواند از سایر اعضا در جهت از بین بردن چنین استفاده‌ای استمداد نماید و اعضای مورد تقاضا در حدود امکانات خود همکاری لازم را معمول خواهند داشت.»

بند ۲ ماده ۱۷، در واقع متن بند ۲ ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ را در ارتباط با درخواست مساعدت برای مقابله با حمل و نقل مواد مخدر توسط یک کشتی با پرچم دولت درخواست کننده، به صورت وسیع‌تری مورد توجه قرار داده است. بر خلاف ماده ۱۰۸، تمهیدات ملحوظ در این بند، کشتی‌های بدون ملیت را نیز شامل می‌شود.<sup>۱۱</sup> جمله دوم، الزام کشورهای درخواست شونده را به ارائه چنین مساعدتی مشخص می‌کند و با عبارت «در چارچوب امکاناتی که در دسترس آنها می‌باشد» محدودیت‌های عملی برخی اعضا در مساعدت کامل به آن شکلی که درخواست شده را مورد شناسایی قرار داده است.<sup>۱۲</sup> نوع دوم همکاری، زمانی است که یک کشتی حامل پرچم، یک عضو دیگر در گیر در حمل و نقل مواد مخدر است.

در اینگونه موارد، بر اساس بند ۳، «هریک از اعضا که دلایل منطقی برای مظنونیت نسبت به فعالیت یک کشتی در قاچاق مواد مخدر با استفاده از آزادی کشتیرانی طبق حقوق بین‌الملل و با نصب پرچم و یا علامت ثبت عضو دیگری در اختیار داشته باشد، می‌تواند مراتب را به دولت صاحب پرچم اطلاع داده ثبت کشتی را اعلام نماید و در صورت تأیید ثبت از دولت صاحب پرچم برای اتخاذ تدابیر لازم در رابطه با کشتی مزبور تقاضای مجوز کند.» برای مؤثر نمودن این همکاری‌ها هر کشوری به هنگام عضویت در کنوانسیون ۱۹۸۸ می‌بایست مقامات ذی‌صلاحی را برای وصول این درخواست‌ها و یا پاسخ به آنها تعیین نماید.

### ۳.۳. مناطق جغرافیایی شمول کنوانسیون و حیطه اختیارات دولت ساحلی

بر اساس بند ۱ ماده ۸۷ با عنوان (آزادی دریاهای آزاد) و بند ۱ ماده ۵۸ با عنوان (حقوق و تکالیف سایر کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، کلیه کشورها، چه کشورهای ساحلی و یا کشورهای محصور در خشکی از حق بهره‌مند شدن از آزادی کشتیرانی در دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی را برخوردار می‌باشند.

این آزادی، موضوع مسئولیت عمومی است، که در تطابق با مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ و دیگر مقررات حقوق بین‌الملل، برای دولت صاحب پرچم قائل شده‌اند؛ تا توجه‌های لازم را به منافع سایر دول در دریای آزاد و نیز حقوق و تکالیف دول ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی مبذول دارند.

با توجه به مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲، حقوق و تکالیف و موضوع اعمال صلاحیت دولت ساحلی در بند ۱۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مورد حمایت قرار گرفته است.

حق اعمال صلاحیت دولت ساحلی در منطقه مجاور، به وسیله پیشگیری از وقوع جرم و مجازات متخلفان از مقررات و قوانین گمرکی و مالیاتی صورت می‌گیرد<sup>۱۳</sup> و همچنین اعمال حق تعقیب فوری را نیز شامل می‌شود.<sup>۱۴</sup>

<sup>۱۱</sup> کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، موضوع کشتی‌های بدون تابعیت را در مواد ۹۲ (وضعیت کشتی‌ها) و ۱۱۰ (حق بازرسی) مورد توجه قرار داده است.

<sup>۱۲</sup> Commentary on the United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic and Psychotropic Substances 'UN' New York' 1998' Para 17,6.

در ارتباط با حقوق دولت ساحلی، تجارب مربوط به کشورها و مباحثی که در طی کنفرانس مطرح شد، بیانگر آن بود که، این پیش فرض که حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر و روان گردان یک تخلف از قوانین گمرکی و مالیاتی در محدوده سرزمین و یا آب‌های سرزمینی یک دولت ساحلی محسوب می‌گردد، به عنوان یک اساس، مورد پذیرش همه دولت‌ها قرار گرفته است.

ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ که شامل ۲ بند می‌باشد، به یک کشور ساحلی اجازه می‌دهد تا بتواند نسبت به منطقه مجاور با محدوده حداکثر ۲۴ مایل از خط مبدأ، نظارت‌های لازم را برای پیشگیری از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرتی، در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خویش اعمال نماید. و همچنین می‌تواند نقض قوانین و مقررات را که در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی ارتکاب یافته است، مجازات نماید. تعدادی از نمایندگان دولت‌ها در بیانیه‌های خود در جلسه‌های مقدماتی، مواضع خود را در این رابطه اعلام داشتند.

نماینده آمریکا اظهار داشت: «به نظر بنده بر اساس بند ۱۱، کشورهای ساحلی در شرایط محدودی، حقوقی را در ورای محدوده خارجی دریای سرزمینی به دست آورده‌اند.

این حقوق، حق تعقیب فوری در منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد و نیز حق اعمال صلاحیت در منطقه مجاور را شامل می‌شود.

بر اساس این پاراگراف، جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر در منطقه انحصاری اقتصادی نمی‌تواند ادعای هیچ دولت ساحلی دیگری را به همراه داشته باشد.<sup>۱۵</sup>

بیانیه مشابهی توسط نماینده هلند ارائه شد؛ که مورد پشتیبانی نماینده انگلیس نیز قرار گرفت.

برخلاف نظرهای فوق، نماینده موریانی عنوان داشت که: «بر اساس برداشت او کنوانسیون بدون هرگونه تبعیضی بر حقوق دول ساحلی در آب‌های سرزمینی و حقوق انحصاری آنها در منطقه مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس حقوق بین‌الملل دریاهای دلاله می‌کند.»<sup>۱۶</sup>

نمایندگان هند و اوکراین نیز در این رابطه نظرهای مشابه خود را به صورت کتبی برای درج گزارش رسمی جلسه ارائه نمودند.

بر اساس بند ۱۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «در اتخاذ هرگونه اقدام طبق این ماده به ضرورت عدم مداخله و یا خدشه به حقوق و تعهدات و اعمال حاکمیت دولت‌های ساحلی مطابق اصول حقوق بین‌المللی دریایی توجه کفیم‌ذول خواهد گردید.»

بند مذکور که واجد اهمیت زیادی می‌باشد، در پیش نویس‌های اولیه، به عنوان بخشی از بند ۳ پیش‌بینی شده بود.

### ۳.۴. حقوق دولت صاحب پرچم

همانگونه که اشاره شد، در بند ۳ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، از هر یک از اعضا که دلایل قابل قبولی مبنی بر اینکه یک کشتی به حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر اشتغال دارد، خواسته شده است تا از کشور صاحب پرچم بخواهد

۱۳. ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای.

۱۴. ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای.

۱۵. کامران، هاشمی؛ «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرائم بین‌المللی دریایی»، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰.

۱۶. همان منبع.

مراتب ثبت کشتی را تأیید نماید و در مرحله دوم از آن دولت اختیارات لازم برای اقدامات ضروری را اخذ نماید.<sup>۱۷</sup> به این ترتیب، مفاد بند ۳ و در واقع بند ۴،<sup>۱۸</sup> در خصوص مجوز اعطایی از جانب دولت صاحب پرچم دقیقاً به عنوان تأکیدی بر تصمیم دولت صاحب پرچم و در احترام به حقوق حاکمیت او در رابطه با شناور، انتخاب شده است. در واقع، این بند هیچ منفذی برای اینکه بر حق دولت صاحب پرچم در رابطه با شناور تحت پرچم آن دولت خدش‌های وارد شود و یا اینکه اجباری را برای آن دولت جهت اعطای مجوز وادار سازد، وجود ندارد. این مجوز می‌تواند طبق بند ۳ و یا در چارچوب معاهدات لازم‌الاجرا بین اعضا و یا حسب هرگونه قرارداد و یا ترتیبات دیگری که بین اعضا توافق گردیده است، صادر شود.

بر اساس بند ۶ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «دولت صاحب پرچم می‌تواند در جهت تعهدات خود به شرح مندرج در بند ۱ ماده حاضر اجازه خود را به شرایطی که بین آن دولت و عضو متقاضی مورد توافق قرار خواهد گرفت، از جمله شرایط مربوط به مسئولیت، موکول و منوط نماید.»

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، هیچ کدام از اعضا مجبور به صدور مجوز مندرج در بند ۳ و ۴ نیستند. نکته دیگری که در این بند اشاره شده، آن است که چنانچه مجوز صادر شد، ممکن است منوط به شرایطی باشد. اگرچه این شرایط می‌بایست به صورت دو جانبه بین دولت‌ها مورد توافق قرار گیرد، لیکن واقعیت آن است که دولت صاحب پرچم می‌تواند شرایطی را که بر اساس آن مجوزهای لازم را صادر خواهد نمود، مشخص نماید. توجه ویژه‌ای در شرایط مندرج در این ماده و به ویژه عبارت آخر آن نهفته است. این عبارت، همان موضوع مسئولیت می‌باشد که در واقع در ارتباط با وارد آمدن خسارت به شناور و یا محموله آن و یا هر شخص ثالثی و یا وارد آمدن صدمه به کارکنان می‌باشد که ممکن است به واسطه ورود به کشتی و یا تفتیش کشتی و یا دیگر اقدامات مربوطه ایجاد شود. این موضوع که آیا خسارتی که توسط دولت درخواست کننده به وجود آمده است، می‌تواند مسئولیت دولت مذکور و ادعای خسارت از سوی مقابل را به همراه داشته باشد، موضوعی است که کنوانسیون به آن نپرداخته است. در این چارچوب، اشاره‌ای که در بند مذکور به توافقاتی دو جانبه شده ممکن است واجد اهمیت بیشتر تشخیص داده شود. این توافقات، برای مواقع ادعای جبران خسارت می‌تواند شامل چگونگی اعمال صلاحیت قضایی و قانون قابل اجرا در این موارد باشد.

همچنین، بر اساس بند ۸ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «هریک از اعضا که طبق مفاد این ماده به اقدامی مبادرت ورزیده است، سریعاً دولت صاحب پرچم مربوطه را از نتایج اقدام خود مطلع خواهند نمود.» اجرای مفاد این بند نیز تأکید مجددی بر اختیارات دولت صاحب پرچم، در خصوص اقداماتی که در ارتباط با یک شناور صورت می‌گیرد، می‌باشد.

### ۳.۵. اقداماتی که ممکن است توسط دولت‌ها اتخاذ شود.

دولت صاحب پرچم، می‌تواند به دولت متقاضی اجازه دهد که از جمله:

الف) وارد کشتی گردد؛

۱۷. در این بند، در مورد رویه این درخواست و مفاد آن توضیحات زیادی ارائه نشده است. و این در مغایرت آشکاری با تمهیدات دقیق ماده ۷ در مورد معاضدت‌های دو جانبه قضایی می‌باشد.

۱۸. ۴- طبق بند ۳ و یا در چارچوب معاهدات لازم‌الاجرا بین اعضا و یا حسب هرگونه قرارداد و باترتیبی که فی مابین اعضا توافق گردیده است، دولت صاحب پرچم می‌تواند به دولت متقاضی اجازه دهد که از جمله:

الف) وارد کشتی گردد.

ب) کشتی را مورد تفتیش قرار دهد.

ج) در صورت پیدا کردن مدارکی دال بر دخالت در قاچاق مواد مخدر، اقدام مقتضی در رابطه با کشتی، افراد و محموله آن اتخاذ کند.



ب) کشتی را مورد تفتیش قرار دهد؛

ج) در صورت پیدا کردن مدارکی دال بر دخالت در قاچاق مواد مخدر، اقدام مقتضی در رابطه با کشتی، افراد و محموله آن اتخاذ کند. (مستفاد از بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸).

بند فوق، بیانگر اقداماتی است که ممکن است توسط دولت‌ها اتخاذ شود. این بند از جهت تشریح اقداماتی که بر اساس بند ۳، ممکن است اجازه داده شود، با بند مذکور مرتبط می‌باشد؛ از سوی دیگر اقداماتی که ممکن است در ارتباط با معاهدات لازم الاجرای فیما بین اعضا و یا هرگونه موافقتنامه یا ترتیبات خاص دیگر، فیما بین آنها باشد را نیز مورد توجه قرار داده است.

در واقع، مفاد این بند، بیانگر طبیعت مختلف اقداماتی می‌باشد که ممکن است علیه کشتی مورد نظر اتخاذ گردد؛ اقداماتی همچون: ورود به کشتی و تفتیش کشتی. اگر مدارکی دال بر حمل و نقل غیرقانونی مواد مخدر یافت شود، اقدامات مناسب دیگری در ارتباط با شناور، افراد و کارکنان کشتی، در این بند- به اشکال مشخص‌تری از اقدامات مناسب بعدی- اشاره نشده است.

در اولین پیش نویسی که تهیه شده بود، اقدام نسبت به ضبط کشتی مورد توجه قرار گرفته بود که بعداً حذف شد. اما حذف این اقدام با درج عبارت «از جمله» بیانگر آن است که اقدامات مربوطه محدود به نوع خاصی نمی‌باشد. بر اساس بند ۵ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «در صورت اتخاذ اقدام طبق این ماده، اعضای ذی‌ربط به ضرورت به مخاطره نیفتادن سلامت افراد در دریا، امنیت کشتی و یا محموله و یا عدم لطمه به منافع تجاری و قانونی دولت صاحب پرچم و یا هر دولت ذی‌نفع دیگر توجه کافی مبذول خواهند داشت».

در واقع بند ۵ به آن منظور تدوین شده بود تا اقداماتی که بر اساس بندهای ۳ و ۴ صورت می‌گیرد، موقعیت کشتی مورد نظر، وضعیت محموله یا خدمه و یا حقوق قانونی و یا منافع مشروع تجاری دولت صاحب پرچم و دیگر دولت‌ها را در معرض خطر قرار ندهد.

بر اساس بند ۱۰ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «هرگونه اقدامی طبق مفاد بند ۴ این ماده، فقط توسط کشتی‌های جنگی و یا هواپیماهای نظامی و یا سایر کشتی‌ها و یا هواپیماهایی که در خدمت دولت و مجاز به اقدام بودن آنها از علائم کاملاً روشن و قابل شناسایی احراز می‌گردد، عملی خواهد شد».

جمله‌بندی این بند، بر اساس ماده ۱۰۷ و بند ۵ ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تدوین شده است و بر اساس آن از ورود دیگر انواع کشتی و هواپیماهایی که ممکن است برای اجرای مفاد بند ۴ دخالت نمایند، ممانعت به عمل آمده است.

### ۳,۶. وظیفه دولت‌ها در تعیین مراجع یا مقامات ذی‌صلاح، جهت واکنش سریع نسبت به

#### درخواست‌ها

به منظور اجرای مفاد بندهای ۳ و ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، هر یک از اعضا باید سریعاً به تقاضای عضو دیگر، در خصوص مجاز بودن یک کشتی در حمل پرچم و استفاده از علامت ثبت آن دولت، و تقاضای کسب مجوز، طبق بند ۳ پاسخ دهد. هر یک از طرف‌های متعاقد در زمان الحاق به این کنوانسیون باید مرجع و یا در صورت لزوم مراجعی را برای دریافت و پاسخگویی به این تقاضا تعیین نموده و مراتب را از طریق دبیرکل، ظرف یک ماه از تاریخ تعیین، به اطلاع سایر اعضا برساند.

به منظور تسريع در اقدام دولت‌ها، در بند ۷، از اعضا خواسته شده است تا سريعاً به درخواست‌هایی که از سوی ديگر اعضا در ارتباط با بندهای ۳ و ۴ مطرح شده، پاسخ دهند.

کنوانسیون، همچنين، پيش‌بینی کرده است با توجه به شرایط، در صورت ضرورت، بیش از یک مقام ذی‌صلاح توسط دولت‌ها برای این منظور اختصاص داده شود، اگرچه کنوانسیون این امر را توصیه نمی‌کند. به هر حال در اینگونه موارد دولت درخواست کننده باید در صورت نیاز، درخواست خود را به تمام مراجعی که مناسب تشخیص می‌دهد، ارسال نماید.

نکته قابل ذکر، آن است که جهت تسريع در کار، ارسال این درخواست‌ها به‌طور مستقیم برای مراجع ذی‌صلاح و نه از طریق مراجع سیاسی و یا سایر راه‌های غیرمستقیم، صورت می‌گیرد.

ضمناً مفاد بند ۸ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، مبنی بر: «مطلع نمودن دولت صاحب پرچم، از نتایج اقداماتی که در ارتباط با یک شناور صورت می‌گیرد»<sup>۱۹</sup> علاوه بر تأکید بر حقوق دولت صاحب پرچم، از دیدگاه کاربردی نیز در افزایش همکاری‌های بین مراجع مختلف ذی‌صلاح و تبادل اطلاعات بین آنها مفید می‌باشد.

### ۳.۷. پيش‌بینی دوجانبه یا منطقه‌ای جهت گسترش همکاری‌ها

بر اساس بند ۹ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸: «اعضا، انعقاد قراردادهای و یا ترتیبات دوجانبه و یا منطقه‌ای را به منظور اجرا و یا افزایش کارایی مفاد این ماده (ماده ۱۷) بررسی خواهند نمود.» این بند ضمن تشویق اعضا، هیچ گونه اجباری را نسبت به انعقاد قراردادهای و یا اتخاذ ترتیب‌های مربوطه بر آنها تحمیل نمی‌کند.

بند ۴ ترتیب‌ها و یا قراردادهای ممکن بین مراجع ذی‌صلاح تعیین شده از طرف دولت‌ها را مورد توجه قرار داده بود و مفاد بند ۹ به طیف وسیع‌تری از این گونه قراردادهای و یا ترتیب‌ها اشاره می‌کند، که می‌تواند مواردی چون چگونگی برقراری ارتباط فوری بین اعضا در جهت تسريع در ارائه درخواست‌ها و یا تبادل سایر اطلاعات را شامل گردد.

### ۳.۸. اقدامات جامعه بین‌المللی جهت اجرای ماده ۱۷ کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (۱۹۸۸)

#### ۱. ۸. ۳. تشکیل گروه کار همکاری دریایی

از زمان لازم الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۸، با توجه به پیگیری اجرای آن از سوی کمیسیون مربوط به مواد مخدر سازمان ملل متحد، این موضوع در جلسات کمیسیون مطرح بوده است که مقررات ماده ۱۷ به تنهایی برای نیل به مقصود کافی نیست و ضروری است که مکانیسم کامل‌تری برای افزایش کارایی آن تدوین گردد. از همین رو، کمیسیون تصمیم گرفت، گروه کار همکاری دریایی را برای یافتن راه‌های تقویت همکاری دولت‌ها تشکیل داده و قبل از آن یک گروه از کارشناسان را مأمور تهیه مقدمات فعالیت گروه کار نمود.

به موجب قطعنامه سی و هفتمین اجلاس کمیسیون مربوط به مواد مخدر سازمان ملل متحد، اجلاس گروه کار همکاری دریایی، جهت تدوین مجموعه جامعی از اصول و توصیه‌ها به منظور ارتقاء و بهبود اجرای ماده ۱۷ کنوانسیون

<sup>۱۹</sup> ۸-هریک از اعضا که طبق مفاد این ماده به اقدامی مبادرت ورزیده است، سریعاً دولت صاحب پرچم مربوطه را از نتایج اقدام خود مطلع خواهند نمود.

سازمان ملل متحد تشکیل گردید و نخستین نشست آن در ۱۹ تا ۱۳ سپتامبر ۱۹۹۴ و دومین نشست در ۲۰ تا ۲۴ فوریه ۱۹۹۵ در وین برگزار شد.<sup>۲۰</sup>

در این گروه، ۳۵ دولت، از جمله جمهوری اسلامی ایران، عضویت دارند؛ که بر اساس توزیع جغرافیایی و با حق اولویت برای دولت‌هایی که مسائل مربوط به قاچاق مواد مخدر را با جدیت بیشتری دنبال می‌کنند، انتخاب شده‌اند.

### ۲.۸.۳. تهیه دستورالعمل‌های راهنما

برای تسهیل همکاری‌های بین دولت‌های عضو کنوانسیون ۱۹۸۸، با توجه به ماده ۱۷، کمیسیون مربوط به مواد مخدر سازمان ملل متحد برنامه‌ای را تدارک دیده است تا به مقام‌های ذی‌صلاح در فراهم آوردن چهارچوب‌های حقوقی لازم و زمینه‌های اجرایی مربوطه برای پاسخ به درخواست‌های سایر اعضا مساعدت نماید. در این راستا، کمیسیون گزارش داده است که موضوع را طی توصیه‌هایی که در سال ۱۹۹۰ به کنوانسیون تسهیل حمل و نقل دریانوردی (۱۹۶۵)<sup>۲۱</sup> ارائه نموده، مورد توجه قرار داده است و این توصیه‌ها توسط کمیته تسهیل<sup>۲۲</sup> به مقامات ذی‌صلاح طرف کنوانسیون ارائه شده است.

از سوی دیگر، شایان ذکر است که سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌بایست موضوع حمل و نقل مواد مخدر را با توجه به ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، در مناطق ورای صلاحیت دولت مبدأ، مورد توجه قرار دهد.

در این رابطه، سازمان دریانوردی بین‌المللی، از جمله، در بیستمین نشست خود، قطعنامه‌ای را با عنوان: دستورالعمل پیشگیری و مقابله با قاچاق مواد مخدر و روان گردان و مواد شیمیایی در کشتی‌های مشمول دریانوردی بین‌المللی، ارائه نمود.<sup>۲۳</sup>

این دستورالعمل، اهداف ذیل را دنبال می‌کند:

۱. ضرورت برخورد عملی با مشکل رو به افزایش حمل و نقل مواد مخدر، روان گردان و شیمیایی در جهت کاهش این مشکل برای دریانوردی و پیشگیری از حمل و نقل این مواد؛
۲. تضمین برائت محموله‌های دریایی؛
۳. تشخیص و کنترل حمل مواد شیمیایی؛
۴. تعیین و کنترل قاچاق مواد مخدر و روان گردان و ممانعت از حرکت آنها در دریا به هنگام بارگیری، حمل و تخلیه.

این دستورالعمل، شامل ۲ فصل «پیشگیری از حمل و نقل مواد مخدر» و «کنترل انتقال مواد شیمیایی حتی مواد ضروری برای کارخانه‌های دارویی یا مواد شیمیایی خاص» می‌باشد.<sup>۲۴</sup>

### ۴. موافقت نامه ۱۹۹۵ شورای اروپا (اروپایی)<sup>۲۵</sup>

همان گونه که ذکر شد، ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۹۸، تمهیدات ویژه‌ای را برای تقویت همکاری‌های بین‌المللی جهت ممانعت از فعالیت‌های قاچاق مواد مخدر در دریا، در ورای محدوده دریای سرزمینی دولت‌ها پیش‌بینی کرده است. البته

<sup>۲۰</sup>. گزارش این گروه طی قطعنامه شماره ( IIIVXXX ) 8 مورد تصویب کمیسیون مواد مخدر قرار گرفت.

<sup>۲۱</sup>. Convention on Facilitation of International Traffic Maritime – 1965.

<sup>۲۲</sup>. Facilitation Committee.

<sup>۲۳</sup>. قطعنامه (20) A.872.

<sup>۲۴</sup>. قطعنامه A/533/456، فهرستی از مواد شیمیایی و مواد شیمیایی خاص که با توجه به کنوانسیون ۱۹۸۸ در کارخانه‌های داروهای حاوی مواد مخدر و روان گردان مورد استفاده بسیار می‌باشند را مشخص نموده است.

<sup>۲۵</sup>. The 1995 Council of Europe Agreement on Illicit Traffic by Sea' Implementing Article 17 of the United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances.

اقدامات دُول عضو برای مقابله با اینگونه جرائم نمی‌بایست به کنوانسیون مذکور ختم شود. به همین دلیل نیز در بند ۴ ماده ۱۷، انعقاد موافقت‌نامه‌های دوجانبه پیشنهاد شده است.

همچنین، بر اساس بند ۹ ماده مذکور، اعضا می‌توانند انعقاد موافقت‌نامه و ترتیبات دوجانبه و منطقه‌ای را در جهت اعمال و یا تقویت تأثیرات ماده ۱۷ مورد توجه قرار دهند.

در واقع، همکاری‌های منطقه‌ای در این زمینه مدت‌ها قبل از انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۸ مورد توجه دول اروپایی قرار گرفته بود. با توجه به ابتکار ایتالیا در اکتبر ۱۹۸۲ «گروه همکاری برای مقابله با سوءاستفاده از مواد مخدر و قاچاق مواد مخدر»<sup>۲۶</sup> که به عنوان گروه "پمپیدو"<sup>۲۷</sup> معروف است، یک گروه ویژه را جهت تدوین معاهده منطقه‌ای اروپایی قاچاق مواد مخدر در دریا تشکیل داد.

به دنبال تشکیل ششمین جلسه گروه ویژه در نوامبر ۱۹۸۶، جلسات بعدی تا هنگام مشخص شدن نتیجه تصمیمات سازمان ملل متحد که بعداً به انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۸ مواد مخدر منجر شد، متوقف گردید. به دنبال تصویب کنوانسیون مذکور، گروه فوق‌الذکر به منظور تطبیق پیش‌نویسی که قبلاً تهیه نموده بود با کنوانسیون ۱۹۸۸ و نیز با کنوانسیون همکاری اروپایی در زمینه حقوق کیفری<sup>۲۸</sup> مجدداً تشکیل جلسه داد. تداوم فعالیت‌های گروه در نوامبر ۱۹۹۳ به تدوین متن یک موافقت‌نامه شامل ۳۶ ماده و یک ضمیمه منجر شد که در ژوئن ۱۹۹۴ به تصویب کمیته اروپایی مشکلات جرائم<sup>۲۹</sup> و در سپتامبر همان سال به تصویب وزرای شورای اروپا رسید، و در ژانویه ۱۹۹۵ جهت امضا و الحاق اعضا مفتوح گردید.<sup>۳۰</sup>

موافقت‌نامه اروپایی، با ماده ۱۷ و دیگر مواد مربوطه کنوانسیون ۱۹۸۸ مرتبط می‌باشد و مشخص‌ترین وجه‌ای که ارتباط بین این دو معاهده را نشان می‌دهد، آن است که عضویت در موافقت‌نامه اروپایی تنها برای دولت‌هایی مجاز می‌باشد که قبلاً به کنوانسیون ۱۹۸۸ ملحق شده باشند.

جرائم مربوطه در موافقت‌نامه مذکور مندرج در بند ۱ ماده ۳ آن نیز، همان‌هایی هستند که در کنوانسیون ۱۹۸۸ تعیین شده‌اند.

به‌طور خلاصه می‌توان گفت: مفاد موافقت‌نامه ۱۹۹۵ اروپایی در واقع، در حکم آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ می‌باشند. و طی آن سعی شده است، حداکثر تسهیلات جهت صدور مجوز برای دولت درخواست شونده فراهم شود.

یکی از ابتکارهای این موافقت‌نامه مبتنی بر این امر است که، اگر تنها یکی از اعضای خدمه کشتی در قاچاق مواد مخدر دست داشته باشد، با استناد به آن می‌توان وجود جرم را محرز دانست.

ابتکار دیگر این موافقت‌نامه مبتنی بر گسترش اصل موافقت‌ضمنی دولت صاحب پرچم در راستای تسهیل و تسریع مداخله علیه کشتی مورد ظن است.

به این ترتیب دولت صاحب پرچم باید قبل از وصول هرگونه تقاضای مداخله، خلاصه‌ای از ادله مربوطه اعلام داشته و تصمیم خود را نیز تا حد امکان ظرف چهار ساعت ابلاغ نماید.

26. Cooperation Group to Combat Drug Abuse and Illicit Trafficking in Drugs.

27. Pompidou Group.

28. Europe Convention on Criminal Law Cooperation.

29. European Committee on Crime Problems.

۳۰. کامران، هاشمی؛ «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرائم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰.

سکوت دولت صاحب پرچم طی این چهار ساعت، در حکم انصراف از اعمال صلاحیت ترجیحی اش نسبت به کشتی‌ای است که پرچم آن دولت را برافراشته است. این موافقت‌نامه با تفصیل بیشتری اختیارات و امتیازهای دولت مداخله‌کننده را مشخص می‌نماید.

در واقع مقامات صالح این دولت می‌توانند کشتی مذکور را توقیف کرده و به منظور کنترل بهتر کشتی و افراد آن وارد کشتی شوند تا از این طریق بتوانند جرم ارتكابی را اثبات کرده و کلیه ادله مربوطه را ضبط نمایند.<sup>۳۱</sup> لازم به ذکر است که کنوانسیون اروپایی، یک «معاهده باز»<sup>۳۲</sup> است و کشورهایی که عضو شورای اروپایی نیستند نیز ممکن است توسط کمیته وزراء جهت الحاق به آن دعوت شوند.

## ب) موقعیت جمهوری اسلامی ایران

در خصوص وضعیت جمهوری اسلامی ایران، در قبال معاهدات بین‌المللی مبارزه با مواد مخدر، لازم به ذکر است کشورمان مبارزه با قاچاق بین‌المللی مواد مخدر را در زمره سیاست‌های اصولی خود قرار داده است؛ و از همین رو، ضمن اینکه عضو کنوانسیون‌های ۱۹۶۱ و ۱۹۷۱ می‌باشد، از ابتدا، مذاکرات منجر به تصویب کنوانسیون ۱۹۸۸ را پیگیری نموده و پس از تصویب نیز به موجب (قانون الحاق به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان)، در مورخه ۱۳۷۰/۹/۳، به آن ملحق گردیده است.<sup>۳۳</sup>

ضمناً، همانگونه که اشاره شد، با توجه به نقش مؤثر کشورمان در مبارزه با قاچاق مواد مخدر، ایران به عضویت گروه همکاری دریایی جهت پیگیری ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز انتخاب شد.

همچنین، توجه به این نکته ضروری است که گرچه قسمت اعظم حجم قاچاق مواد مخدر در ایران از طریق خشکی انجام می‌گیرد، لیکن با توجه به سواحل طولانی خلیج فارس و دریای عمان، نمی‌توان خطر قاچاق مواد مخدر از طریق دریا را در آب‌های سرزمینی و مناطق اقتصادی کشورمان از نظر دور داشت.

خصوصاً آنکه، این امکان وجود دارد که شناورهای تحت پرچم ایران درگیر مسائل مواد مخدر شوند و بر این اساس لازم است تمهیدات مقتضی در این زمینه پیش‌بینی شود.

درخصوص قاچاق مواد مخدر از طریق آب‌های جنوبی کشورمان، درحالی‌که، در گزارش‌های موجود، در بیشتر موارد مقصد نهایی محموله‌های توقیف شده قاچاق مواد مخدر مشخص نشده است؛ اطلاعات مربوطه در این زمینه بیانگر آن است که بخش قابل توجهی از محموله‌های توقیف شده در خشکی، به مقصد خلیج فارس حمل شده‌اند.<sup>۳۴</sup>

خوشبختانه موضوع مقابله با قاچاق مواد مخدر از طریق دریا، در سال‌های اخیر مورد توجه بیشتر جمهوری اسلامی ایران و دیگر کشورهای منطقه قرار گرفته است. از سوی دیگر، از جمله تدابیری که جهت مقابله با قاچاق مواد مخدر در دریا برای جمهوری اسلامی ایران واجد اهمیت است، تعیین مرجع ذی‌صلاحی است که دولت‌ها به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ ملزم شده‌اند برای پاسخگویی به درخواست‌هایی که صورت می‌گیرد، معرفی نمایند.

۳۱. جمشید، ممتاز؛ «فعالیت‌های دریایی و جرائم مربوطه»، ترجمه: مرتضی مختاری امین، از مقاله ذیل:

Les infractions lies aux activités Maritimes ' Droit International Penal ' Ceding Paris X 2000

32. Open Agreement.

۳۳. قانون الحاق به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان - مصوب ۱۳۷۰/۹/۳ ماده واحده - به دولت اجازه داده می‌شود که به کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (مصوب کنفرانس مورخ ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸ برابر با ۲۹ آذر ۱۳۶۷) در ششمین جلسه عمومی، با توجه به بند (۱) «الف» ماده (۲۸) کنوانسیون، مشروط بر آنکه مفاد کنوانسیون در مواردی که با قوانین داخلی و موازین اسلام معارض گردد، از طرف جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعا نباشد، ملحق و اسناد آن را مبادله نمایند.

۳۴. مهرداد، رضاییان؛ گزارش اجلاس گروه همکاری دریایی در قالب برنامه کنترل بین‌المللی مواد مخدر سازمان ملل متحد (UNDCP) (وین ۲۳-۱۹ سپتامبر ۱۹۹۴)، اداره معاهدات و حقوق بین‌الملل وزارت امور خارجه.

مرجع ذیصلاح کشورمان، علاوه بر ارائه اطلاعات مربوط به ثبت کشتی‌های مظنون، وظیفه تصمیم‌گیری در مورد صدور مجوز ورود و بازرسی کشتی‌ها را نیز بر عهده خواهد داشت. تعیین مقام فوق و نیز تداوم فعالیت‌های آن، نیازمند ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی مربوطه همانند: ستاد مبارزه با مواد مخدر و سازمان بنادر و کشتیرانی و... می‌باشد.

### گفتار دوم: قاچاق مهاجرین در دریا<sup>۳۵</sup>

#### الف) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و موضوع قاچاق مهاجرین

طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، «کشور ساحلی می‌تواند، منطبق با مقررات این کنوانسیون و سایر اصول و قواعد حقوق بین‌الملل، قوانین و مقرراتی را درباره عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی خود، به منظور پیشگیری از هرگونه نقض قوانین و مقررات مهاجرتی تصویب نمایند. همچنین، کشتی‌های خارجی که از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی استفاده می‌کنند نیز، می‌بایست کلیه قوانین و مقررات مربوطه در این زمینه را رعایت نمایند.»

براساس ماده ۲۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، «کشور ساحلی می‌تواند بر کشتی‌های خارجی که از دریای سرزمینی عبور می‌کنند، برای دستگیری هر شخص و یا برای هر نوع رسیدگی در ارتباط با هر جرمی که در حین عبور در کشتی ارتکاب یافته است، صلاحیت کیفری خویش را اعمال نماید.»

از جمله موارد اعمال صلاحیت، زمانی است که وقایع رخ داده در آن کشتی آثاری در سرزمین دولت ساحلی برجای گذارد و یا مخلاً صلح کشور یا نظم دریای سرزمینی شود.

قاچاق مهاجرین نیز می‌تواند از سوی دولت ساحلی در زمره این وقایع محسوب گردد، زیرا، چنین نقضی می‌تواند آرامش آن کشور را برهم بزند و بر امنیت آن تأثیر گذارد. بنابراین، دولت مذکور مطابق ماده ۲۷ کنوانسیون، مجاز به اعمال صلاحیت کیفری‌اش در عرشه کشتی حامل مهاجرین غیرقانونی خواهد بود.

به علاوه دولت مذکور می‌تواند به منظور پیشگیری از چنین جرمی، مطابق بند الف ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ به اعمال نظارت در منطقه مجاور مبادرت ورزد، منطقه‌ای که دولت مربوطه بر اساس ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۸ می‌تواند کشتی متخلف را به وسیله ناوهای جنگی یا هواپیماهای نظامی‌اش تا دریای آزاد تعقیب کرده و به توقیف آن پردازد.

در غیر موارد فوق، رسیدگی به وضعیت کشتی مظنون به انجام چنین فعالیت‌هایی در منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد، توسط کنوانسیون مجاز شمرده نشده است.

#### ب) اقدامات سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO)

همان‌گونه که اشاره شد، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، موضوع مقابله با قاچاق مهاجرین را به شکل محدودی آن هم در مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها، مورد توجه قرارداده و هیچگونه ساز و کاری برای ورای مناطق مذکور پیش‌بینی نکرده است.

برای جبران نقیصه فوق کوشش‌هایی از سوی برخی کشورها و نیز سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط به عمل آمده است. در سال ۱۹۹۷، ایتالیا و اتریش در خصوص تدوین یک کنوانسیون چند جانبه راجع به مبارزه علیه مهاجرت قاچاق از طریق دریا، پیشنهادی را به کمیته حقوقی سازمان دریانوردی بین‌المللی ارائه دادند.

<sup>35</sup> Settlers contraband on sea.

بر اساس پیشنهادهای مذکور، کنوانسیون مورد نظر می‌بایست قاچاق مهاجرین را در تمامی گسترده قلمرو دریایی، عملی جنایی لحاظ کرده، مکانیسم‌های مقتضی همکاری مشترک میان دولت‌ها در این حوزه پیش‌بینی نماید و بر اجرای مطلق و بی‌قید و شرط اصل «محاكمه یا استرداد» عامل فرضی جرم توسط دولت‌های متعاقد تأکید ورزد.<sup>۳۶</sup> این پیشنهاد با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو گردید و مجمع سازمان دریانوردی بین‌المللی نیز به همین مناسبت قطعنامه‌ای تصویب نمود که بر حسب آن نگرانی خود را از بهره‌برداری وقیحانه از اشخاص از طریق در خطر قرار دادن حیات آنان ابراز می‌دارد. در این قطعنامه، همچنین از دولت‌ها خواسته شده است تا به طریق مقتضی نسبت به توسعه موافقت‌نامه‌ها، سازوکارها و تسهیل همکاری‌های بعدی در زمینه اعمال اقدامات کافی و مؤثر برای پیشگیری و مقابله با فعالیت‌های فاقد ایمنی در ارتباط با حمل و نقل غیرقانونی مهاجرین در دریا معمول نمایند. به علاوه سازمان مذکور، دولت‌ها را برای همکاری و تقویت کوشش‌هایشان در زمینه جلوگیری از این اقدام غیرقانونی و نیز جمع‌آوری اطلاعات مربوطه و اعلام آنها به سازمان و دولت‌های ذی‌ربط فراخوانده و از سوی دیگر کمیته امنیت دریایی آن سازمان نیز جهت تنظیم راهبردهایی برای پیشگیری و دفع اعمال خطرناک مرتبط با این اقدامات و انتقال مهاجرین از طریق دریا، دعوت شده است.<sup>۳۷</sup>

در ادامه این روند، با توجه به اقدامات کمیسیون ملل متحد برای عدالت کیفری و پیشگیری از جرم، و اینکه شورای اقتصادی و اجتماعی ملل متحد، یک کمیته بین دولتی برای تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی راجع به کلیه جنبه‌های مبارزه علیه جرائم سازمان یافته فراملی از جمله انتقال غیرقانونی مهاجرین تأسیس نموده بود، سازمان دریانوردی بین‌المللی ترجیح داد که درج پیشنهاد ایتالیا - اتریش را در دستور کار خود به تأخیر اندازد.

### بخشنامه اقدامات تأمینی سازمان دریانوردی بین‌المللی

بخشنامه اقدامات تأمینی شورای سازمان دریانوردی بین‌المللی،<sup>۳۸</sup> پیرامون وظایف مقابله با اقدامات خطرناک مربوط به حمل و نقل و انتقال مهاجرین از طریق دریا که در بیستمین نشست آن در نوامبر ۱۹۹۷ تصویب شد، دستورالعمل‌هایی را در ارتباط با حل مشکل قاچاق مهاجرین ارائه می‌دهد.<sup>۳۹</sup> این دستورالعمل به مشکل برطرف کردن موارد قاچاق مهاجرین به واسطه تفاوت سیستم‌های قضایی کشورهای درگیر اشاره و تأکید می‌کند با وجود این تفاوت‌ها برخی اصول پایه‌ای می‌تواند مورد توافق عمومی دولت‌ها قرار گیرد.

این دستورالعمل همکاری نزدیک بین صاحبان کشتی‌ها و مقامات ذی‌صلاح ساحلی را مورد توجه قرار داده و پیش‌بینی نموده است در مواقعی که از نظر سیستم قضایی ملی بلاشکال باشد، مقامات ذی‌صلاح بتوانند تعقیب قانونی عوامل قاچاق مهاجرین را مورد توجه قرار دهند.

در بخشنامه، دولت‌ها نگرانی خود را در مورد کشته شدن عده‌ای به واسطه استفاده از کشتی‌های غیراستاندارد برای حمل و نقل مهاجرین اعلام داشته و اقداماتی را که توسط (کمیسیون ملل متحد برای پیشگیری از جرم و عدالت کیفری) صورت گرفته است، مورد توجه قرار داده‌اند.

<sup>۳۶</sup> جمشید، ممتاز؛ «فعالیت‌های دریایی و جرائم مربوطه»، ترجمه: مرتضی مختاری امین، از مقاله ذیل:

Les infractions lies aux activités Maritimes ' Droit International Penal ' Ceding Paris X ' 2000.

<sup>۳۷</sup> همان منبع.

<sup>۳۸</sup> شماره (20) 871 A.

<sup>۳۹</sup> همچنین مراجعه شود به پاراگراف‌های ۱۵۴ الی ۱۵۹ قطعنامه ۵۳/۵۴۶ A.

در بخشنامه آمده است، در ارتباط با کشتی‌ای که در دریای آزاد پرچم مشخصی را حمل می‌کند و اسناد ثبت کشتی توسط دولت مشخصی را نیز دارا است، چنانچه دلایل قابل قبولی مبنی بر اینکه کشتی مذکور در زمینه حمل و نقل غیرقانونی مهاجرین در دریا فعالیت می‌کند، وجود داشت، دولت مدعی می‌تواند دولت صاحب پرچم را مطلع و درخواست نماید مدارک ثبت را مورد تأیید قرار دهد و چنانچه این مدارک نیز مورد تأیید قرار گرفت، می‌تواند از دولت صاحب پرچم درخواست نماید تا اقدامات مناسب را در رابطه با آن کشتی صورت دهد.

دولت صاحب پرچم ممکن است به دولت درخواست کننده اختیار دهد تا وارد کشتی شده، آن را مورد تفتیش قرار دهد و اقدامات مربوط به ایمنی کشتی را صورت دهد.

بخشنامه مذکور همچنین بیان داشته است:

چنانچه کشتی‌ای مشاهده شود که در حمل و نقل غیرقانونی مهاجرین در دریا درگیر باشد، دولت‌ها باید: اولاً: در اولین فرصت نتیجه اقدامات تأیینی را که در ارتباط با مفاد بخشنامه صورت داده‌اند، به دولت صاحب پرچم و یا دولتی که کشتی نزد آن به ثبت رسیده است گزارش نمایند.

ثانیاً: در اسرع وقت در مورد اقدامات بعدی که می‌بایست قبل و یا بعد از دریافت گزارش مربوطه نسبت به کشتی اتخاذ گردد، مشورت نمایند. اقدامات دولت‌ها می‌بایست در ارتباط با مقررات حقوق داخلی و بین‌المللی مربوطه صورت پذیرد. به اضافه دولت‌ها می‌بایست امنیت و تحویل اشخاص - توأم با رعایت اصول بشر دوستانه - به ساحل را تضمین نمایند.

در صورتی که دلایل قانع کننده‌ای بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل - مبنی بر بدون ملیت بودن یک کشتی مظنون به حمل و نقل و انتقال غیرقانونی مهاجرین - ارائه شود؛ دولت مدعی می‌تواند تحقیقات مربوطه را بر روی آن کشتی صورت دهد و اگر نتیجه تحقیقات نشان دهنده آن باشد که کشتی، درگیر در فعالیت‌های مجرمانه می‌باشد، دولت‌ها می‌بایست اقدامات لازم را بر اساس مقررات حقوق داخلی و یا بین‌المللی صورت دهند.

کشورها، همچنین می‌بایست، مجوز لازم را نسبت به بازگشت مهاجرین قاچاق که مورد شناسایی قرار گرفته‌اند به کشورهای متبوع آنها و یا کشورهایی که اجازه اقامت آنها را دارا هستند، صادر نمایند و کشور مبدأ می‌بایست بازگشت مهاجرین را بپذیرد. تمامی تلاش‌ها می‌بایست در این جهت اعمال گردد که اوضاع و احوال به شکلی نباشد که یک مهاجر قاچاق ناچار در ساحل، با وضعیت بلا تکلیف باقی بماند. همچنین در جهت تعیین جزئیات مسئولیت فرمانده کشتی یا صاحب کشتی، دولت مقصد بعدی پس از کشف مهاجرین قاچاق، دولت مبدأ، دولتی که مسافری مدعی تابعیت آن هستند، دولت صاحب پرچم کشتی و دولت‌های ترانزیت در مسیر بازگرداندن مهاجرین راهکارهایی را ارائه نموده است.

### ج) بررسی پروتکل مقابله با قاچاق مهاجرین در خشکی، هوا و دریا<sup>40</sup>

#### ۱. در مورد کنوانسیون سازمان ملل متحد در مقابله با جنایات سازمان یافته فراملی

موضوع تلاش برای تدوین یک سند بین‌المللی، پیرامون مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی، در واقع از اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی - خصوصاً با توجه به افزایش این گونه جرائم که یکی از مهم‌ترین علل آن نیز روند سریع جهانی شدن ذکر می‌شود - از اهمیت بیشتری برخوردار شد.

40. Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land 'Air and Sea' Supplementing the United Nations Convention Against Transnational Organized Crime ' (United Nations 2000).



به اعتقاد بسیاری از دولت‌ها تدوین یک سند الزام‌آور حقوقی برای ارتقاء سطح همکاری‌های بین‌المللی جهت مبارزه با جرائم سازمان‌یافته (مانند: قاچاق مواد مخدر، قاچاق انسان‌ها و...) نه تنها موجب کاهش این گونه جرائم در سطح جهانی می‌گردد، بلکه این امر به خودی خود بر بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی جوامع نیز تأثیر مستقیم می‌گذارد.

کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی که از ۴۱ ماده تشکیل شده است؛ در واقع، مهم‌ترین کنوانسیون می‌باشد که تقریباً با شروع قرن جدید جهت امضا دولت‌ها مفتوح گردیده است. الگوی اصلی جهت تدوین کنوانسیون مذکور نیز، متن کنوانسیون ۱۹۸۸ مبارزه با مواد مخدر می‌باشد و به اعتقاد بسیاری از صاحب‌نظران تدوین این کنوانسیون، کمک بسیار مهمی به روند تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل در زمینه مبارزه با مواد مخدر نموده است. اولین اجلاس کمیته تدوین کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی، از تاریخ ۲۹ دی ماه لغایت ۹ بهمن ماه ۱۳۷۷ (۱۹-۲۹ ژانویه ۱۹۹۹ میلادی) در وین برگزار شد.

کمیته فوق‌الذکر، بر اساس توصیه کمیسیون پیشگیری از وقوع جرم و اجرای عدالت کیفری سازمان ملل متحد و قطعنامه شمار ۵۳/۱۱۱ مورخ (۹ دسامبر ۱۹۹۸) مجمع عمومی، با وظیفه تدوین یک کنوانسیون جامع بین‌المللی علیه جرائم سازمان‌یافته فراملی و بحث در مورد احتمال تدوین اسناد بین‌المللی پیرامون قاچاق زنان و کودکان، مبارزه علیه تولید غیرقانونی و قاچاق سلاح‌های گرم، قطعات، تجهیزات و مهمات آنها و قاچاق مهاجران من جمله، از طریق دریا تأسیس گردید.

کمیته مذکور، طی ۱۱ اجلاس، پیش‌نویس اسناد مورد نظر را تهیه نمود و این اسناد، منضم به قطعنامه شماره ۵۵/۲۵، در تاریخ ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ به تصویب مجمع عمومی ملل متحد رسیده و در ۱۵ دسامبر ۲۰۰۰ جهت امضا و یا الحاق اعضا در "پالرمو" ایتالیا مفتوح گردید.

سایر اسناد حقوقی مربوطه، پروتکل‌های اختیاری کنوانسیون محسوب خواهند شد، که در زمینه‌های خاص، ماهیت فنی را پوشش می‌دهند.

## ۲. پروتکل مقابله با قاچاق مهاجرین

همانگونه که اشاره شد، پیش‌نویس پروتکل، در واقع پیشنهاد اولیه دو کشور اتریش و ایتالیا بود، که از سوی دیگر کشورهای عضو اتحادیه اروپا و نیز تعدادی دیگر از کشورهای مهاجرپذیر مورد حمایت قرار گرفته و در نهایت تدوین آن در اجلاس یازدهم کمیته ویژه به پایان رسید.<sup>۴۱</sup>

در زمان بررسی طرح پروتکل مذکور توسط کمیته ویژه، با توجه به حساسیت موضوع برای کشورهای مهاجر فرست و مهاجرپذیر، مذاکرات بسیار بحث‌برانگیز بود.

در مقدمه پروتکل، به قطعنامه شماره ۵۴/۲۱۲ مورخ ۲۲ دسامبر ۱۹۹۹ مجمع عمومی ملل متحد اشاره شده است که در آن دولت‌ها و سازمان ملل متحد تشویق شده‌اند تا همکاری‌های مهاجرت و به‌ویژه مواردی که به فقر مربوط می‌شوند، را مورد توجه قرار دهند. همچنین، به قطعنامه شماره ۵۳/۱۱۱ مورخ ۹ دسامبر ۱۹۹۸ مجمع عمومی سازمان ملل متحد اشاره می‌کند که در آن مجمع تصمیم می‌گیرد یک کمیته بین‌دولتی را برای بررسی جامع تهیه پیش‌نویس یک کنوانسیون بین‌المللی علیه جنایات سازمان‌یافته تشکیل دهد.

<sup>۴۱</sup> . سریزدی؛ گزارش یازدهمین اجلاس کمیته ویژه تدوین کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی (وین ۲ تا ۲۸ اکتبر ۲۰۰۰).

اهداف اصلی پروتکل آن است که از طریق پیشگیری، پیگرد و بازرسی مجرمان و نیز با تشویق همکاری‌های بین-المللی، با قاچاق مهاجرین در خشکی، هوا و دریا مقابله نماید. همچنین، این پروتکل در نظر دارد از حقوق بشر و دیگر حقوق مهاجرین از طریق همکاری‌های بین‌المللی حمایت نماید.

مفاد بخش دوم پروتکل، که به قاچاق مهاجرین از طریق دریا اختصاص دارد، برگرفته از مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مواد مخدر و بخشنامه اقدامات تأمینی سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌باشد. به‌طور خلاصه، هدف بخش ۲ پروتکل، آن است که، برای دولت‌هایی که با یک کشتی در حال قاچاق مهاجرین و یا مظنون به قاچاق مهاجرین مواجه می‌شوند، قدرت کافی برای اتخاذ اقدامات مناسب برای توقیف کشتی و قاچاقچیان را فراهم نماید.

آن گونه که در تعاریف مربوطه در پروتکل آمده است، مفاد آن، فعالیت‌های غیر قانونی انجام شده در خارج از چارچوب گروه‌های جنایتکار سازمان‌یافته را شامل نمی‌شود. بر اساس مفاد پروتکل، ضرورت دارد اعضا در قوانین داخلی خود، مهاجرت غیرقانونی، ورود غیرقانونی و اقامت غیرقانونی در یک کشور که به منظور بهره‌گیری مادی و یا غیره، چه به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم صورت می‌گیرد را در زمره جرائم کیفری قرار دهند.

### ۳. تعهد به همکاری

ماده ۷ پروتکل که تحت عنوان «همکاری» می‌باشد، دول عضو را متعهد می‌سازد تا در جهت پیشگیری و مقابله با مهاجرت غیرقانونی از طریق دریا، در حداکثر شکل ممکن، در مطابقت با حقوق بین‌الملل دریاها با یکدیگر همکاری نمایند.

این قسم، از بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مبارزه با مواد مخدر و بند ۸ بخشنامه سازمان دریانوردی بین‌المللی اقتباس شده است.

در مقام مقایسه، در پروتکل عبارت «پیشگیری» نیز اضافه و از نظر محتوایی تقویت شده است.

همانند ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸، در اینجا نیز، دو نوع همکاری پیش‌بینی شده است:

اول: زمانی است که بر اساس بند ۱ ماده ۸ پروتکل، طرف متعاقد، دلایل منطقی برای سوء ظن نسبت به قاچاق مهاجرین از طریق دریا توسط یک کشتی را در اختیار داشته باشد؛ و این سوء ظن منطقی را داشته باشد که آن کشتی که حامل پرچم و یا علامت ثبت است، بدون ملّیت بوده، و یا با وجود آنکه پرچم یک دولت خارجی را برافراشته و یا اینکه از نشان دادن پرچم خود استنکاف می‌ورزد، در واقع تابعیت دولت متعاقد مذکور را دارد، می‌تواند از سایر اعضا در زمینه مبارزه با چنین استفاده‌ای درخواست کمک نماید.

در ادامه این بند تأکید شده است که، طرف‌های مورد تقاضا در حدود امکانات خود همکاری لازم را در این زمینه معمول خواهند داشت. در اینجا نیز، جمله دوم، الزام کشورهای درخواست شونده را به ارائه چنین مساعدتی محرز نموده و با عبارت «در چارچوب امکاناتی که در دسترس آنها می‌باشد» محدودیت‌های عملی برخی اعضا در مساعدت کامل به آن شکلی که درخواست شده را مورد شناسایی قرار داده است.

نوع دوم همکاری، زمانی است که یک کشتی حامل پرچم، یک عضو دیگر مظنون به حمل و نقل غیرقانونی مهاجرین می‌باشد، که در این خصوص بند ۲ ماده ۸ پروتکل اشعار داشته است: «هر یک از طرف‌های متعاقد که دلایل منطقی برای سوء ظن نسبت به فعالیت یک کشتی (با نصب پرچم و یا علامت ثبت دولت متعاقد دیگری) در امر قاچاق

مهاجرین در اختیار داشته باشد، می‌تواند مراتب را به دولت صاحب پرچم اطلاع داده و ثبت کشتی را استعلام نماید و در صورت تأیید ثبت از دولت صاحب پرچم به منظور اتخاذ تدابیر لازم در مورد کشتی مزبور، درخواست مجوز نماید.»

در ادامه آمده است: «دولت صاحب پرچم می‌تواند برای دولت متقاضی اجازه ورود به کشتی و تفتیش کشتی را صادر نماید، و در صورت یافتن مدارکی دال بر دخالت در امر قاچاق مهاجرین، اجازه دهد دولت متقاضی اقدام مقتضی نسبت به کشتی و افراد و محموله آن به عمل آورد.»

#### ۴. حقوق دولت صاحب پرچم

یک اصل مدون در اتخاذ هر اقدامی علیه یک کشتی، آن است که این اقدام تنها می‌تواند با صدور مجوز دولت صاحب پرچم و یا دولتی که کشتی در آنجا به ثبت رسیده، صورت پذیرد.

همان گونه که اشاره شد، بر اساس بند ۲ ماده ۸ پروتکل، مبادرت به هر اقدامی در رابطه با کشتی مظنون، به کسب مجوز از دولت صاحب پرچم منوط می‌باشد. این قسم، از بندهای ۳ و ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ اقتباس شده است، اما برخلاف آن، اقدامات دولت متقاضی را به موافقت‌نامه یا ترتیبات خاص فیما بین منوط ندانسته است و از این جهت قدمی به جلو محسوب می‌شود. اگرچه در بند ۵ این ماده با اشاره به اینکه صدور این مجوزها و گسترده‌گی اقدامات می‌تواند منوط به شرط مورد توافق دو دولت باشد، تا حدودی تأثیر این ماده را تعدیل نموده است؛ بر اساس بند ۳، هر یک از طرف‌های متعاقد که طبق بند ۲ این ماده به اقدامی مبادرت ورزیده است، باید سریعاً دولت صاحب پرچم را از نتایج اقدامات خود مطلع نماید. این قسمت، دقیقاً با بند ۸ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مطابقت می‌کند و مشابه بند ۱۲ بخشنامه سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌باشد. بند ۵ ماده ۸ پروتکل، دولت صاحب پرچم را مجاز نموده است تا طبق ماده ۷ این پروتکل، صدور مجوزهای خود را به تحقق شرایط مورد توافق بین آن دولت و عضو متقاضی موکول نماید، که از جمله این شرایط در ارتباط با مسئولیت و گسترده‌گی اقداماتی که صورت می‌گیرد، می‌باشد. همچنین، تأکید شده است که دولت متقاضی نباید اقدامات اضافی، بدون مجوز صریح دولت صاحب پرچم، به استثنای اقدامات ضروری که به منظور مرتفع کردن یک خطر حتمی که برای زندگی افراد لازم باشد و یا دیگر اقداماتی که براساس دیگر موافقت‌نامه‌های دوجانبه و چند جانبه اتخاذ آنها مجاز می‌باشد، صورت دهد. این قسمت از بند ۶ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ و بند ۱۳ بخشنامه سازمان دریانوردی بین‌المللی اقتباس شده است.

#### ۵. وظیفه دولت‌ها در تعیین مقامات ذی صلاح جهت واکنش سریع نسبت به درخواست‌ها

بند ۴ ماده ۸ پروتکل، اعضا را ملزم نموده است تا سریعاً به تقاضای عضو دیگر درخصوص مجاز بودن یک کشتی در حمل پرچم و استفاده از علامت ثبت آن دولت، و به تقاضای کسب مجوز طبق بند ۲ این ماده پاسخ دهد. این قسمت، از بند ۷ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ و بند ۱۴ بخشنامه سازمان دریانوردی بین‌المللی اقتباس شده است.

بر اساس بند ۶ ماده ۸ پروتکل، هر یک از طرف‌های متعاقد باید مرجع و یا در صورت لزوم مراجعی را برای دریافت و پاسخگویی به تقاضاهای مساعدت، تأیید علامت ثبت و یا تأیید حق یک شناور در حمل پرچم آن دولت و برای صدور مجوز جهت اقدامات مناسب دولت متقاضی، تعیین نموده و مراتب را از طریق دبیرکل سازمان ملل متحد ظرف یک ماه از تاریخ تعیین به اطلاع سایر اعضا برساند. این بند نیز، از بند ۷ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ و بند ۲۱ بخشنامه سازمان دریانوردی بین‌المللی اقتباس شده است.

## ۶. اقداماتی که ممکن است توسط دولت‌ها اتخاذ شود.

بند ۷ ماده ۸ پروتکل، هر طرف متعاقد را که دلایل منطقی برای سوء ظن نسبت به قاچاق مهاجرین از طریق دریا توسط یک کشتی بدون ملیت و یا کشتی‌ای که خود را بدون ملیت می‌نمایاند، داشته باشد؛ مجاز دانسته است وارد کشتی شده و به تفتیش آن اقدام نماید.

همچنین، بر اساس این بند، اگر مدارک تأیید کننده سوء ظن، کشف شد، دولت متعاقد می‌تواند اقدامات مقتضی را طبق قوانین داخلی و بین‌المللی در ارتباط با آن کشتی صورت دهد. این قسمت، از بندهای ۳ و ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ اقتباس شده است.

## ۷. اقدامات تأمینی

یکی از نگرانی‌های کشورهای به هنگام تدوین پروتکل آن بود که: کشتی‌هایی که برای قاچاق مهاجرین مورد استفاده قرار می‌گیرند، در بسیاری موارد مُستعمل هستند و هرگونه تأخیری در روند ورود به کشتی و تفتیش آن ممکن است زندگی و امنیت مهاجرین و دیگر افراد در کشتی را در معرض خطر قرار دهد. ماده ۹ پروتکل با عنوان «اقدامات تأمینی»، یک سری اقدامات تأمینی را پیش‌بینی نموده است که دولت‌های متعاقد به هنگام اتخاذ اقدامات مندرج در ماده ۸ پروتکل می‌بایست آن تمهیدات را مد نظر داشته باشند. ماده ۹، مشابه بندهای ۵ و ۱۰ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ می‌باشد؛ لیکن با توجه به نگرانی از بابت امنیت مهاجرین، در مقایسه با بندهای مذکور، به صورت جدیدتری موضوع را مورد توجه قرار داده است. از جمله این اقدامات توجه به امنیت کشتی و مسافران، منافع تجاری، قانونی دولت صاحب پرچم و اشخاص ثالث دیگر و نیز رعایت جنبه‌های زیست محیطی و جبران خسارت وارده به کشتی‌هایی که بی دلیل مورد سوءظن قرار گرفته‌اند، می‌باشد.

همچنین، در این رابطه حقوق و تکالیف دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم در اعمال صلاحیت قضایی و اداری مورد تأکید قرار گرفته است. در بند آخر این ماده نیز آمده است: «هرگونه اقدامی باید صرفاً توسط کشتی‌های جنگی و یا هواپیماهای نظامی و یا سایر کشتی‌ها و یا هواپیماهایی که در خدمت دولت بوده و علائم آنها کاملاً روشن و مجاز به انجام چنین اقدامی باشد، صورت گیرد.»

## ج) مشکلات حقوقی و اجرایی در جهت اعمال مفاد مربوط به دو سند (ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مواد مخدر و بخش دوم پروتکل مربوط به قاچاق مهاجرین در خشکی، هوا و دریا)

برخی مشکلات حقوقی و اجرایی در جهت اعمال مفاد مربوط به دو سند (ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مواد مخدر و بخش دوم پروتکل مربوط به قاچاق مهاجرین) را می‌توان به شرح ذیل برشمرد:

### ۱. موضوع اعمال صلاحیت دولت‌ها بر کشتی‌های دارای پرچم خود

در این خصوص، کشورهای غربی بر ضرورت نظارت مستمر و کامل دولت‌ها به ویژه دولت‌هایی که پرچم مصلحتی در اختیار کشتی‌ها می‌گذارند، تأکید داشته‌اند؛ لیکن از طرف دیگر، دولت‌های دارای سیستم ثبت باز،<sup>۴۲</sup>

42. Open Registry.

همانند: دولت پاناما، که محدودیت‌های کمتری بر کشتی‌های تحت پرچم خود تحمیل می‌کند، ضمن تأکید بر تعهد خود بر مبارزه با این جرائم، به ویژه قاچاق مواد مخدر، سعی کرده‌اند از پذیرش تعهداتی که با صلاحیت انحصاری آنها به عنوان دولت صاحب پرچم مغایرت داشته باشد، خودداری نمایند.

## ۲. موضوع کشتی‌های بدون تابعیت

به موجب ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاها: «کشتی‌های جنگی یا دولتی حق دارند به هنگام مواجهه با کشتی بدون تابعیت در دریای آزاد وارد آن شده و برای تعیین هویت و پرچم کشتی اقدام کنند.» اگرچه در این قبیل موارد، برای کشتی‌هایی که به قاچاق مواد مخدر و یا قاچاق مهاجرین اشتغال دارند و خود را مخفی کرده یا جعل می‌کنند و یا دارای دو پرچم هستند، صلاحیت‌های لازم اعمال می‌گردد، مع ذلک جهت پیشگیری از مشکلات اجرایی و دوگانگی که معمولاً در اعمال این صلاحیت‌ها پیش می‌آید، ضروری است که تعیین ملیت کشتی‌ها بر اساس یک دستورالعمل مشخص صورت پذیرد.

## ۳. کسب اجازه از دولت صاحب پرچم

اگرچه ضرورت کسب اجازه از دولت صاحب پرچم برای ورود به کشتی و بازرسی آن، مورد توافق نظر همه کشورها بوده است؛ با این حال، برخی مسائل جانبی بحث‌های بسیاری به همراه داشته که هنوز به سرانجام نرسیده است. از جمله اینکه، پس از صدور مجوز، مراحل اجرایی آن بر اساس قواعد و ضوابط کدام کشور به اجرا درآید؛ که در این مورد قوانین کشور مداخله کننده به عنوان یک راه حل مطرح شده است.

موضوع دیگر، تعیین مهلت زمانی برای پاسخگویی، به درخواست‌های صدور مجوز ورود به کشتی است. در موافقت‌نامه ۱۹۹۵ شورای اروپا، برای این منظور ۴ ساعت در نظر گرفته شده است. اگرچه با توجه به سیستم‌های پیشرفته ارتباطی بین کشورهای اروپایی، و نیز حساس بودن تعقیب کشتی‌ها در دریا که موفقیت‌آمیز بودن آن تا حد زیادی منوط به سرعت عمل واحدهای تعقیب کننده می‌باشد، این زمان ممکن است معقول باشد؛ اما در کشورهای در حال توسعه که علاوه بر کمبود امکانات فنی و ارتباطی با تعداد زیاد دستگاه‌های تصمیم گیرنده مواجه هستند، این مهلت زمانی منطقی به نظر نمی‌رسد. از همین رو، کشورهایی که از امکانات فن‌آوری پایین‌تری برخوردارند با چنین ضرب الاجلی مخالف بوده‌اند. در هر حال، این نکته مورد تأیید قرار گرفته است که دولت‌ها می‌بایست حداکثر تلاش خود را برای پاسخ سریع به این درخواست‌ها به عمل آورده و در وهله اول وصول آن را اعلام کنند. همچنین، برخلاف مفاد موافقت‌نامه اروپایی مواد مخدر- ۱۹۹۵، بر این مطلب تصریح شده است که عدم ارسال پاسخ، تحت هیچ شرایطی به معنای موافقت ضمنی دولت صاحب پرچم نیست.

## ۴. هزینه‌ها و خسارات ناشی از عملیات بازرسی و تفتیش

در ارتباط با این قبیل عملیات نیز مسائل مختلفی مطرح است، از جمله اینکه تعهدات و مسئولیت‌های دولت صاحب پرچم و دولت‌های مداخله کننده باید به صورت مُجْزاً مشخص گردد. نظر غالب آن است که، هرگاه ورود و بازرسی یک کشتی بر اساس درخواست دولت مداخله کننده صورت گرفته باشد، هزینه‌ها و خسارات مربوطه نیز باید بر عهده

همان دولت باشد؛ اما چنانچه این کار بنابه درخواست دولت صاحب پرچم صورت گرفته باشد، حصول توافق صریح قبلی میان طرفین ضروری است.

البته در مورد اینکه این قبیل ترتیبات و همکاری‌ها در عمل به چه نحو به اجرا درخواهند آمد، انعقاد معاهدات دو جانبه یا منطقه‌ای به عنوان یک راه حل مطرح می‌باشد، کما اینکه همان گونه که اشاره شد، تاکنون در مواردی دولت‌ها به‌طور دو جانبه یا منطقه‌ای (شورای اروپا) دست به این کار زده‌اند.

## نتیجه گیری

مدت کوتاهی پس از تدوین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان- ۱۹۸۸، یکی از مهم ترین بخش های خود، یعنی ماده ۱۷ را که طولانی ترین ماده کنوانسیون نیز می باشد، به مقابله با قاچاق مواد مخدر در دریا اختصاص داد. در ادامه این روند، اخیراً شاهد بودیم با تصویب کنوانسیون پالرمو و پروتکل های ضمیمه، از جمله پروتکل مربوط به قاچاق مهاجرین، موضوع قاچاق مهاجرین در دریا نیز با تمهیداتی کاملاً مشابه ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مورد توجه قرار گرفته است. در این ارتباط می توان گفت ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ و بخش دوم پروتکل قاچاق مهاجرین، در واقع، دو جرم جدید، یعنی قاچاق مواد مخدر در دریا و قاچاق مهاجرین در دریا را، البته به شکل محدودتری، به فهرست جرائم مندرج در ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اضافه نموده اند. بر اساس اسناد فوق دولتهای عضو می توانند از دولت صاحب پرچم کشتی مشکوک به حمل و نقل مواد مخدر یا مهاجرین، تقاضای صدور مجوز برای متوقف کردن و ورود، بازرسی و تفتیش آن کشتی را بنمایند. البته اگر این تمهیدات را با مندرجات ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد برخورد با سه نوع جرم ذکر شده مقایسه کنیم، مشاهده می شود که در ارتباط با مواد مخدر یا مهاجرین برخورد ضعیف تری صورت گرفته و بازدید کشتی منوط به رضایت دولت صاحب پرچم شده است. اما به هر حال باید توجه داشت مقررات مربوطه در دو معاهده فوق الذکر به شکلی تدوین شده است که دولت صاحب پرچم را در وضعیتی قرار می دهد که عدم صدور مجوز بازدید به معنای حمایت دولت مذکور از کشتی خاطی به حساب می آید.

از سوی دیگر، از آنجا که تمرکز ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مواد مخدر و بخش دو پروتکل قاچاق مهاجرین بر ایجاد تسهیلات جهت اعمال صلاحیت قضایی در ارتباط با کشتی های مشکوک می باشد، میزان تأثیر بخشی آنها به سیستم های قضایی دول ذی ربط بستگی دارد.<sup>۴۳</sup>

به علاوه فعالیت های مربوط به اجرای این مقررات تنها یک وجه، از یک موضوع فراگیر می باشد، که همانا همکاری های پلیس و گمرکات در مقابله با جرائم مربوطه است.<sup>۴۴</sup>

با وجود مشکلات فوق، به هر حال می توان گفت: ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ قاچاق مواد مخدر و به تبع آن بخش دوم پروتکل قاچاق مهاجرین، به صورتی کاملاً مبتکرانه در جهت تشویق همکاری های بین المللی برای مقابله با قاچاق مواد مخدر و قاچاق مهاجرین در دریا تدوین شده و در این زمینه ساز و کارها و تدابیری را پیش بینی نموده اند که می بایست توسط اعضا مورد پیگیری قرار گیرد. همچنین، نباید فراموش کرد این اسناد در واقع چارچوب ها را مشخص نموده اند و بر این اساس اعضای که متعهد به اجرای آن می باشند، می بایست خود را نسبت به اقدامات وسیع تری از جنبه های عملی ملزم بدانند.

<sup>۴۳</sup>. مراجعه شود به: ماده ۴ کنوانسیون مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (مصوب ۱۹۸۸).

<sup>۴۴</sup>. مراجعه شود به: ماده ۹ کنوانسیون مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (مصوب ۱۹۸۸).

## فهرست منابع الف) انگلیسی ۱. کتاب

1. Birnie. Patricia W "Piracy: Past' Present and Future" 'Maritime Policy (Guildford' UK)' Volume11 'Number 3 ' July 1987 ' P.163.
2. Brittin. Burdick H "The Two Faces of Piracy" "Proceeding of the 20<sup>th</sup> Annual. Conference of the Sea Institute' co sponsored by the university of Miami School of Law' July 21-24 '1986' Miami ' Florida ' p. 424.
3. Botting. D " The Pirates" ' Time Life Books ' Amsterdam ' 1978' P.22.
4. Cited by Brown. E.D' "Maritime Commercial Malpractices and Piracy under International Law" 'Maritime Policy and Management' Vole 8 '1981' p.99-107.
5. Menifee. Samuel Payette ' "Scourge of the Sea: Piracy and Violent Maritime Crime" 'Maritime Policy Reports' Volume 'Printed in UK. '1989' p.13.

## ۲. مقاله

6. Annual Reports of the United Nations Secretary General on Measures to Eliminate International Terrorism.
7. "UNICPOLOS 2' A Discussion Paper Compiled by the International Ocean Institute" op cit' p.19.

## ب) فارسی ۱. کتاب

۸. بلدسو، رابرت و بوسچک، بولسلاو؛ فرهنگ حقوق بین الملل، ترجمه و تحقیق دکتر علیرضا پارسا، انتشارات قومس، چاپ اول، ۱۳۷۵.
۹. چرچیل، رابین - لو، آلن؛ حقوق بین الملل دریاها، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ چهارم، ۱۳۸۵.
۱۰. سازمان بنادر و کشتیرانی، مدیریت حقوقی؛ مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران، جلد دوم (مقررات بین المللی)، چاپ دوم، زمستان ۱۳۸۲.

## ۲. مقالات و گزارش‌ها

۱۱. ممتاز، جمشید؛ فعالیت‌های دریایی و جرائم مربوطه، ترجمه مرتضی مختاری امین، پاریس، سال ۲۰۰۰.
۱۲. ممتاز، جمشید؛ ابعاد حقوقی مبارزه با تروریسم بین المللی، روزنامه ایران، سه شماره ۱۰، ۱۲ و ۱۳، آبانماه ۱۳۸۰.
۱۳. رضاییان، مهرداد؛ گزارش اجلاس گروه همکاری دریایی در قلب برنامه کنترل بین المللی مواد مخدر سازمان ملل متحد (UNDCP) (وین ۲۳-۱۹ سپتامبر ۱۹۹۴)، اداره معاهدات و حقوق بین الملل وزارت امور خارجه.
۱۴. سریزدی؛ گزارش یازدهمین اجلاس کمیته ویژه تدوین کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی (وین ۲ لغایت ۲۸ اکتبر ۲۰۰۰).



هاشمی، کامران؛ «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرائم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰.