

## سرقت مسلحانه کشتی ها در دریای آزاد یا بین الملل

(تاریخ دریافت ۱۳۹۵/۱۰/۱۰ - تاریخ تصویب ۱۳۹۶/۱/۲۵)

علیرضا رضائی سیایدی

### چکیده:

دزدی دریایی پیشینه ای بسیار طولانی دارد و به ۱۳ قرن قبل از میلاد مسیح بر می گردد و قدیمی ترین جرم شناخته شده بین المللی است. تاریخ راهزنی دریایی، برابر منابع، مدارک و اسناد معتبر یک دوره زمانی بیش از سه هزار ساله را در بر می گیرد. دزدی دریایی نوعی سرقت است که در دریا یا خشکی با استفاده از نیروی قهریه بدون فرمان هیچ مقام رسمی یا حکومتی علیه اموال کشتی دیگر رخ می دهد.

در کل دزدی دریایی هرگونه عمل خشونت آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می گیرد.

دزدان دریایی بیشتر از قایق های تند رو و اسلحه سبک و سنگین برای رهگیری طعمه های خود استفاده می کنند و با یورش ناگهانی کشتی را به اسارت در آورده و اموال کشتی و سرنشینان را به یغما می برند یا با اسارت گرفتن سرنشینان درخواست پول می کنند.

بنابراین به دلیل دزدی های دریایی مخصوصا در کشور سوماتالی و دیگر مناطق موضوع پلیس جهانی مطرح شده است. چراکه از این طریق با قوای نظامی و انتظامی همه کشور ها بتوانند حق دستگیری و برخورد با این موضوع را داشته باشند و دادگاه های کشور توقیف کننده کشتی دزدی دریایی می توانند بدون هر گونه محدودیت آن را محاکمه نمایند. همچنین می توانند اقدام مقتضی را در مورد کشتی ها و اموال مربوطه را اتخاذ نمایند.

**واژگان کلیدی:** دزدی دریایی، اسناد بین المللی، جامعه بین المللی، صلاحیت جهانی



## بخش اول: سرقت مسلحانه کشتی ها در دریای آزاد

### بند اول: تعریف دزدی دریایی (Piracy)

در جرم سرقت مسلحانه کشتی‌ها آن است که مطابق تعاریف ارائه شده این جرم در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت می‌پذیرد. بنابراین یکی از شرایط این جرم وقوع آن در این اماکن است. از سوی دیگر جرم مذکور توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی علیه کشتی‌ها صورت می‌پذیرد

دزدی دریایی در واقع حاوی این ویژگی است که همزمان هم یک بحث حقوق بین‌الملل است و هم یک بحث حقوق داخلی، صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده و سرکوب کیفری این عمل، یعنی جرم‌انگاری و مجازات آن به هر صورت مستلزم مداخله حقوق داخلی است به ویژه آنکه با فقدان یک محکمه کیفری بین‌المللی دائمی برای برخورد با دزدی دریایی نیز روبه‌رو هستیم. بدین ترتیب قوانین داخلی مختلفی در مورد دزدی دریایی وجود دارند. این قوانین در اغلب حالات در تعریف خود از جرم، فقط بر اتباع و کشتی‌های تحت پرچم یک دولت یا بر کشتی‌ها و اشخاص موجود در آب‌های تحت صلاحیت ملی آن دولت اعمال می‌گردند. البته دولت‌ها الزامی نیز برای تصویب قوانین خاص ندارند. این قوانین جملگی منطبق با تعریف بین‌المللی از دزدی دریایی نمی‌باشند و به ویژه در مورد مجازات‌ها نیز هماهنگ نیستند.

الف - از دیدگاه عرف:

هرگونه عمل خشونت آمیز غیرقانونی است که به وسیله ی یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد.

بحث عرفی دزدی دریایی ریشه در حقوق دریا دارد.

دزدی دریایی از دیدگاه عرف «شامل همه اقدامات خشونت آمیز غیرقانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی علیه کشتی‌های دیگر یا اشخاص و اموال داخل آنها در دریای آزاد...» دانسته شده است که قدمت آن به تاریخ دست‌اندازی بشر و تسلط او بر دریاها بازمی‌گردد.

ب- از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها:

بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو، دزدی دریایی این

گونه تعریف شده است:



۱- هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد.

۲- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی ها و هواپیماها در دریاها (seas the high) آزاد.

۳- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

۴- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.

۵- هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود.

چنانچه دزدی دریایی توسط کشتی جنگی یا دولتی و یا ناو هوایی کشوری که خدمه آن شورش کرده باشند و اختیار کشتی یا ناو هوایی را به دست گرفته اند، انجام گیرد، مثل آن است که آن اعمال در کشتی و یا ناو خصوصی صورت گرفته است.

کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، دزدی دریایی را به عنوان یک عمل غیر قانونی خشونت بار یا توقیف غیر قانونی می داند که بر اساس مقاصد شخصی ارتکاب می یابد. این ویژگی موجب تمایز دزدی دریایی از تروریسم دریایی است که با اهداف سیاسی قرین می باشد. در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه ی معاهدات و طرح های مربوط به تدوین حقوق بین الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی نیز بر شخصی بودن اهداف دزدان در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی اتفاق نظر وجود دارد. چنانچه دزدی دریایی توسط ناوهای جنگی یا دولتی و هواپیماهایی که کارکنان آن ها در حال شورش هستند و اختیار کشتی یا هواپیما را به دست گرفته اند صورت گیرد، همان جنبه را خواهد داشت که این اعمال در یک کشتی خصوصی به وقوع بپیوندد. در غیر این صورت، ماهیت رسمیت اقدامات کشتی های مذکور و نیز اینکه اقدامات به مقاصد شخصی انجام نگرفته، مانع از شمول دزدی دریایی بر این موارد می شود.

دزدی دریایی در سال های اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران ۱ در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین المللی و

البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروهای دریایی شان به خلیج عدن و سواحل سومالی کرده‌اند. در این رابطه شورای امنیت سازمان ملل متحد با عنایت به اختیارات خود بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد مجموعه قطعنامه‌هایی را به تصویب رسانده که به کشورها اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدان دریایی می‌دهد.

ج) از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو)

این سازمان دزدی دریایی را چنین تعریف می‌کند؛

«عمل سوار شدن» به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف و یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل.»

## بخش دوم: عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی

### بند اول: عنصر مادی:

برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال مادی ممنوعه ضروری است. اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت‌بار، تخریف یا ایراد خسارت توأم با قهر و غلبه، اعمال کنترل بر کشتی به قصد دزدی دریایی توسط خدمه شورشی یا به کارگیری آن در جهت ارتکاب اقدامات فوق از مصادیق دزدی دریایی است. این مصادیق در تعاریف مندرج در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شده‌اند.

### بند دوم: عنصر روانی:

در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه معاهدات و طرح‌های مربوط به تدوین حقوق بین‌الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی، بر «شخصی بودن اهداف دزدان» در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی، اتفاق نظر وجود دارد.

این امر هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ و هم در کنوانسیون ۱۹۸۵ مورد اشاره قرار گرفته است. همچنین در طرح کمیته حقوقدانان جامعه ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین‌الملل در ۱۹۲۶ ۲۰ این کمیته ضمن تأکید بر این مولفه، آن را عاملی متمایزکننده میان اعمال دولتی و غیر آن که مالا بر تعریف جرم دزدی دریایی و اعمالی غیر از آن تأثیرگذار است می‌داند. از این رو انگیزه تحصیل مال، به عنوان عنصر معنوی در جرم دزدی دریایی مورد موافقت همه حقوقدانان قرار نگرفته است، چه اینکه توسل به اعمال خشونت‌آمیز می‌تواند نه انگیزه مادی، بلکه نفرت یا انتقام و خونخواهی باشد.



به‌رغم عدم توافق میان حقوق‌دانان در ارائه یک معیار مشخص به عنوان عنصر معنوی جرم دزدی دریایی و نیز سکوت معنادار کنوانسیون‌های بین‌المللی در این رابطه، تقریباً این توافق وجود دارد که اعمال صورت گرفته چنانچه با اهداف و انگیزه‌های سیاسی ارتکاب یافته باشند در قالب دزدی دریایی قرار نخوانند گرفت. ماده یک مقررات پیش‌نویس ممانعت از دزدی دریایی، تهیه شده توسط کمیته حقوق‌دانان جامعه ملل بر این مهم اشاره صریح دارد.

### **بند سوم: عنصر قانونی:**

عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا و ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌باشد. مثلاً مطابق اصل ۵۵ قانون اساسی فرانسه معاهدات بر قوانین داخلی این کشور برتر بوده و در صورت تعارض بین معاهدات و قوانین داخلی اولویت با معاهدات بین‌المللی است. در ایران طبق ماده ۹ قانون مدنی معاهدات در حکم قوانین داخلی می‌باشد. در نبود قوانین داخلی خاص در زمینه جرم‌انگاری و تعیین مجازات برای جرایم دریایی، تعقیب و محاکمه و مجازات مرتکبان این جرایم لاجرم در پرتو عموماً قانون و همچون جرایم عادی صورت می‌پذیرد. به عنوان مثال با سرقت کشتی یا محموله آن در دریای آزاد می‌بایست همانند سرقت به مثابه یک جرم عادی برخورد گردد.

### **بخش سوم: حقوق و تکالیف کشورهای دیگر در مقابل دزدی دریایی**

الف - همکاری و کمک رسانی:

بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریایا و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریایا آزاد، « تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند.»

ب - حق ضبط و توقیف **restraint**:

همچنین ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریایا بیان می‌کند که همه کشورها می‌توانند کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند. توقیف یا ضبط باید توسط کشتی‌های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار باشد صورت گیرد.

ج) حق محاکمه و تعقیب قانونی **judicially**:



طبق ماده ۱۹ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریاها که در مورد صلاحیت محاکمه و مجازات دزدان دریایی است اعلام می‌دارد: «دادگاه‌های کشوری که اقدام به توقیف و ضبط نموده‌اند می‌توانند در مورد مجازات‌های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد مجازات‌های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد کشتی، ناو هوایی و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی‌تقصیر و ذیحق انجام گیرد تصمیم‌گیری می‌نماید.»

### بخش چهارم: ماهیت دزدی دریایی

اول- جنایت نسل‌کشی و دزدی دریایی

منظور از جنایت نسل‌کشی در اساسنامه‌ی دیوان کیفری بین‌المللی که از تعریف ماده‌ی ۲ کنوانسیون ۱۹۴۸ نسل‌کشی تبعیت می‌نماید، اعمالی است که به قصد نابود کردن متمم یا قسمتی از یک گروه ملی، قومی، نژادی یا مذهبی انجام می‌پذیرند و این اعمال به طور مشخص در ماده‌ی ۶ اساسنامه مندرج می‌باشد.

این گروه از جرایم که سابقاً از مصادیق بارز جنایت علیه بشریت تلقی می‌گردید ف توسط مقامات دولتی و افراد غیر دولتی، در زمان صلح و نیز در زمان یک مخاصمه‌ی مسلحانه‌ی بین‌المللی یا غیر بین‌المللی ارتکاب می‌یابند. شرط اساسی این جرم همان قصد مندرج در ماده ۶ یعنی به قصد نابود کردن می‌باشد که در واقع عنصر معوی جرم را تشکیل می‌دهد و در صورت فقدان این شرط این عمل ممکن است جزء جرایم علیه بشریت یا جرایم جنگی قلمداد شوند. بر این اساس، اعمال دزدی دریایی ارتکابی در سواحل سومالی نمی‌تواند به منزله‌ی جنایت نسل‌کشی و از زمره‌ی آن تلقی گردد، زیرا فاقد عنصر معنوی به قصد نابود سازی و عنصر مادی نابودی تمام یا قسمتی از یک گروه قومی، ملی و... است.

دوم- جنایت علیه بشریت و دزدی دریایی

جنایات علیه بشریت، هریک از اعمال مشخص شده در بند ۱ ماده‌ی ۷ اساسنامه‌ی رم است که در قالب حمله‌ی گسترده یا سازمان یافته علیه یک جمعیت غیرنظامی و با علم به آن حمله ارتکاب می‌یابند. حمله‌ی گسترده و سازمان یافته شامل رفتاری می‌شود که علیه هر جمعیت غیرنظامی در تعقیب یا پیشبرد سیاست یک دولت یا یک سازمان انجام می‌گیرد. سه عامل وقوع حمله علیه جمعیت غیرنظامی ف گسترده‌گی یا سازمان یافتگی حمله و علم به حمله برای تحقق جنایات علیه بشریت ضروری می‌باشند.



جنایات علیه بشریت از زمان عهد نامه ی صلح ورسای شناخته شده اند، اما زمان تبلور مشخص آن در اساسنامه ی دادگاه نورنبرگ بود.

سوم- جنایات جنگی و دزدی دریایی  
مسئولیت بین المللی ناشی از جنایات جنگی نخستین بار در معاهده ی ورسای ۱۹۱۹ مطرح گردید. برخلاف سایر جنایات، جنایات جنگی در حقوق بین الملل شناخته شده اند و رویه های بین المللی و ملی فراوانی در خصوص آن ها وجود دارد.

به طور کلی مواردی از جنایات جنگی در ماده ی ۸ اساسنامه ی رم ذکر شده است که برخی از آن ها دارای ریشه ی عرفی بوده و برخی مبتنی بر اصول قراردادی می باشند. اساسنامه جنایات جنگی رادر قالب مخاصمه ی مسلحانه ی بین المللی و غیر بین المللی عنوان نموده است. در اساسنامه سعی شده است آن دسته از جنایاتی به عنوان جنایات جنگی گنجانیده شوند که در مورد عرفی بودن آن ها شک و تردیدی وجود ندارد. (۳)

دزدی دریایی و جرایم همراه آن در ساحل سومالی در شرایط جنگی و به شکل نقض مقررات عرفی آن صورت نگرفته و علی رغم شمول تعدادی از مصادیق جرایم جنگی بر جرایم ارتکاب حاضر در سواحل کشور سومالی، در بر دارنده ی ارکان مقرر برای تحقق جنایات جنگی نیست.

چهارم - جنایت علیه صلح و دزدی دریایی  
یکی از مصادیق جنایات علیه صلح، جنگ تهاجمی تجاوز کارانه است که برای اولین بار در سال ۱۹۲۷ توسط مجمع عمومی جامعه ی ملل، به منظره ی یک جنایت بین المللی شناخته شد. با تدقیق در ارکان جنایت علیه صلح در می یابیم که اعمال مجرمه ی ارتكابی در سواحل سومالی و خلیج عدن که به نحو بارزی صلح و امنیت بین المللی رابه مخاطر می افکند، از یک منظر می تواند به منزله ی جنایت علیه صلح تلقی گردد.

پنجم- دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا  
در قطعه نامه های شورای امنیت به جهت توسعه ی دامنه ی قواعد حقوق بین الملل، از دو اصطلاح دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در آب های سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد نزدیک سواحل سومالی توامان، استفاده شده است.

اصطلاح مذکور معمولاً در ساختار سازمان بین المللی دریانوردی به کار می رود و می تواند در بردارنده ی اعمال خشونت آمیزی تلقی شود که اهداف آن ها با اهداف دزدی دریایی یکسان یا مشابه



است، ولی تحت پوشش تعریف قراردادی دزدی دریایی قرار نمی گیرد، به ویژه به این خاطر که ممکن است بدون استفاده از کشتی متجاوز علیه کشتی هدف ارتکاب یابند.

ششم- دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی مستقل  
بر مبنای تحلیل ارکان تعیین شده برای جرایم و جنایات بین المللی به نظر می رسد باید قائل به این شد که دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی مستقل واجد ارکان ویژه و اختصاصی است.

### **بخش پنجم: اهداف ارتکاب دزدی دریایی**

اول- اهداف سنتی

هدف دزدی دریایی سنتی، تصاحب هر شناور شخصی یا دولتی و یا اشخاص و کالاهای موجود در آن در دریای آزاد بوده است. معمولاً هدف این تصاحب، غارت محموله ی شناور مورد حمله است که در این قبیل موارد دزدان دریایی پس از توقیف و ضبط محموله، خدمه و مسافری و شناور را رها نموده و یا کشتی را ضبط و خدمه را به قتل می رسانند.

دوم- اهداف جدید در سوماتالی و سایر مناطق

در شیوه ی نوین دزدی دریایی، شامل آدم ربایی به قصد باج گیری که از اوایل سال ۲۰۰۱ در سواحل سوماتالی و خلیج عدن تسری یافت، هدف دزدان دریایی، ربایش خدمه و مسافری و سپس مذاکره در راستای اخذ باج های هنگفت در قبال آزادی آن هاست. در این حالت، دزدان دریایی نیاز چندانی به مقادیر گران بهای محموله ها و اموال موجود در شناوری که مورد حمله قرار می دهند ندارند؛ بلکه پس از عملیات گروگانگیری با دریافت باج های گزاف در ازای استرداد شناور و خدمه و مسافری به اهداف خونناک می شوند.

دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است، به همین علت است که ذهنیتها از این پدیده در سطحی ترین نوع خود باقیمانده است. واقع موضوع این است که دزدی دریایی کم و بیش در آبهای دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و با توجه به نیازهای خود کشتیهای تجاری را غارت می کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتیهای تجاری اعمال می شود. در همه مناطق که امکان سرقت کشتیها وجود داشته این پدیده رخ داده است.

بیشتر دزدیها در ورودی آبهای دریایی صورت می گیرد چون کشتیها مجبورند برای رسیدن به مقاصد خود از آنجا عبور کنند، اما کمتر اتفاق افتاده که این دزدیها در دریاهای آزاد که فاصلههای بسیار زیادی با سواحل دارند اتفاق بیفتد که البته این نوع دزدی هم با بهره گیری از راهکارهای جالبی





در برخی نقاط انجام می‌شود. این دزدی‌ها در فاصله بیش از هزار کیلومتر از ساحل هم انجام شده که نمونه آن هم چندین بار دیده شده است.

### **بند اول: نحوه سرقت‌ها**

نوع دزدی‌ها به این صورت بوده که قایق‌هایی از سطح ساحل جدا شده و به سمت کشتی‌های تجاری حمله می‌بردند و با دریافت پول یا مواد غذایی کشتی را آزاد می‌کردند و از این راه منافع نامشروعی را برای خود ایجاد می‌کردند. اما امروز این شیوه تغییر کرده است. در قدیم به این شکل بود که کشتی را غارت می‌کردند و می‌رفتند، اما امروز کشتی‌ها را تصرف کرده و آن را با خود می‌برند و طی تماسی با دولت مرکزی خواهان دریافت مبالغی هنگفت می‌شوند تا کشتی را آزاد کنند.

مثلا حوزه‌های استراتژیک و مهم برای کشتی‌های ایرانی در نظر گرفته شده است از جمله اینکه محموله‌ای که از بنادر ایران صادر می‌شود باید از تنگه هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره آمریکا و آفریقا حرکت کند. طبق بررسی‌های صورت گرفته در منطقه باب‌المندب در خلیج عدن و مالاگا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، چرا که نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دو تنگه بستگی دارد. با این همه وجود دزدان دریایی و حملات آنها به کشتی‌ها، برای تمام شرکت‌های کشتیرانی و موسسات وابسته امری طبیعی تلقی می‌شد اما بحران هنگامی آغاز شد که هجوم‌های مسلحانه در یکی از پرترددترین مسیرهای کشتیرانی اوج گرفت و سرقت محموله تبدیل به کشتی ربایی و گروگانگیری شد. خلیج عدن متصل‌کننده دریای سرخ و کانال سوئز به اقیانوس هند است. تمام کشتی‌هایی که بین آسیا و اروپا و حتی آمریکا در حرکت هستند به جای طی مسیر طولانی و دور زدن آفریقا از آب‌های کشور آفریقای جنوبی از طریق خلیج عدن وارد دریای سرخ شده و با طی کانال سوئز به آب‌های اروپا راه پیدا می‌کنند. خلیج عدن از شمال به یمن، از جنوب به کشور سومالی و از غرب به کشور کوچک جیبوتی متصل است.

### **بخش ششم: اقدامات شورای امنیت و جامعه بین‌المللی**

#### **بند اول: اقدامات شورای امنیت (security council)**

در محور اقدامات مقابله‌ای، شورای امنیت به عنوان مسئول اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی قطعنامه‌های (resolutions) متعددی در مورد وضعیت سومالی صادر نموده است که طبق این قطعنامه از تمام کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی هستند خواسته شده مشارکت فعالانه



داشته و ناو یا هواپیما به منطقه اعزام کنند. شایان ذکر است که تمهیدات مندرج در این قطعنامه مختص سومالی بوده است. در ادامه تمامی کشورها و سازمان های بین المللی تشویق شده اند که به منظور هماهنگی فعالیت هایشان در مبارزه با دزدی دریایی هرچه سریعتر یک "مکانیسم همکاری بین المللی" راه اندازی نمایند. در واقع شیوع بی سابقه دزدی دریایی سومالی زمینه همکاری های بین المللی بی سابقه ای را در عرصه دریاها فراهم نموده است. ائتلافی که در راس آن ، فرانسه، امریکا، انگلیس و هندوستان در حال گشت زنی در خلیج عدن می باشند و البته چین، ایران و کره نیز نقش فعالی ایفا می نمایند.

### **بند دوم: اقدامات جامعه بین المللی: (community international)**

فرانسه تنها کشوری است که دزدان دریایی را بر اساس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها پس از دستگیری به خاک خود منتقل کرده و محاکمه نموده است. تنها کشوری هم که اقدام به غرق کشتی دزدان دریایی نموده، هند بوده است. نیروهای انگلیس و امریکا معمولاً ترجیح داده اند دزدان را پس از دستگیری به کنیا تحویل دهند. در کنیا نیز این دزدان معمولاً به هفت سال زندان محکوم می شوند. حتی در برخی موارد برخی یگان های دریایی به دلیل وجود قوانین خاص داخلی در کشور خود، پس از دستگیری و خلع سلاح دزدان، آن ها را رها کرده اند. ناوهای دانمارک در ماه سپتامبر ۲۰۰۸ ۱۰ نفر از این دزدان را پس از شش روز بازداشت، آزاد کردند.

در ۲۰ دسامبر، جمهوری اسلامی ایران دیگر کشوری بود که اعلام کرد ناو جنگی خود را به منظور گشت زنی در آب های خلیج عدن و حفاظت از کشتی های ایرانی به این منطقه اعزام نموده است. کره جنوبی نیز پس از آن اعلام نمود ناوهای جنگی خود را برای همکاری با دیگر کشورهای حاضر در منطقه اعزام کرد، این کشور نیروهای خود را در آغازین روزهای سال جدید میلادی به آب های سومالی می فرستد. ژاپن نیز کشوری است که تاکنون تمایل خود را برای اعزام نیروی نظامی به آب های سومالی اعلام داشته است. این حضور نظامی توانسته تا حدودی در پیشگیری یا حداقل اختلال در کار دزدان دریایی موثر باشد اما این فعالیت ها عمدتاً به شکل دفع دزدان دریایی بوده تا تعقیب و توقیف آنها، که این به تنهایی برای ممانعت از دزدانی که محرک آنها انگیزه های کلان مادی می باشد کافی نیست چراکه علاوه باید هزینه های گزاف اعزام نیرو به منطقه را نیز بدان افزود که شاید در مقابل پرداخت باج برای گروگان های احتمالی کمتر باشد



## نتیجه گیری

در ارتباط با محاکمه و مجازات دزدان دریایی هنوز مکانیسم جامع و کارآمدی تهیه نشده و کشورهای دستگیر کننده دزدان دریایی معمولاً به جهت هزینه های بالا از انتقال دادن دزدان به کشورشان صرفنظر می کنند و این وظیفه را به کشورهای همسایه سپرده اند. مثلاً کشور انگلیس توافقنامه ای با کشور کنیا به امضا رسانده تا دزدان دریایی دستگیر شده توسط نیروی دریایی این کشور برای محاکمه به کنیا منتقل شوند، که این مجرمین در کنیا حداکثر به ۷ سال زندان محکوم می شوند. هلند هم در این راستا خواهان تشکیل دادگاهی بین المللی شده است. البته رویکرد غالب نیروهای ائتلاف آزاد نمودن دزدان دریایی پس از دستگیری و خلع سلاح آن ها بوده است. ضمناً خاطر نشان می شود که انتقال دزدان دریایی به کشور ثالث یعنی کنیا، خلاف ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ است که می گوید: ... تعقیب باید توسط دادگاه های کشوری انجام شود که توقیف را انجام داده است. از سوی دیگر کسانی که مسئولیت پیگیری قضایی و محاکمه مظنونین را بر عهده دارند، با مشکل دسترسی به شاهدان معتبر روبرو هستند، خصوصاً زمانی که شاهدان اصلی آنها خدمه و پرسنل کشتی های تجاری در حال تردد باشند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



## منابع و مأخذ:

### الف) کتب

- ۱- ضیایی بیگدلی ، محمد رضا، حقوق بین الملل عمومی ،انتشارات گنج دانش
- ۲- پورنوری ، منصور، حبیبی ، محمد ، حقوق بین الملل دریاها ، کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲)، بهار ۱۳۸۶، چاپ سوم ۸۹

### ب) مجلات

- ۱-ایمان کمالی ، تعریف دزدی دریایی از نگاه کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها.
- ۲- علی باقری محمود ابادی ، دزدی نوین دریایی ، چالش جدید جامعه جهانی ، اهمیت تعقیب قضایی بین المللی.
- ۳- میلاد بخشی ، دزدی دریایی و جایگاه آن در حقوق جزای بین الملل.
- ۴- رضا شجاعی اصل کلیر ، دزدی دریایی در پرتو اسناد بین المللی.

### منابع لاتین:

1. Bingham, Joseph (1932), Part VI-Piracy, "The American Journal of International law, Vol.26, Supplement, PP 739-885.
2. "Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Southeast Asia": <http://www.southchinasea.org/docs/Beckman,%20Combating%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery.pdf>
3. Dana Dillon (2005), "Maritime piracy: Defining the problem": [http://muse.jhu.edu/journals/sais\\_review/v025/25.1dillon.pdf](http://muse.jhu.edu/journals/sais_review/v025/25.1dillon.pdf) maritime piracy
4. Derek Johnson and Erika Pladdet (2003), "An Overview of Current Concerns in piracy studies and New Direction for Research": [http://www.marecentre.nl/people\\_and\\_the\\_sea\\_2/documents/piracy.pdf](http://www.marecentre.nl/people_and_the_sea_2/documents/piracy.pdf)
5. Dr. Akima Umezawa, "Prevention of Crimes: By whom and who, An Emerging Legal Order at Sea in Asia and Pacific Regulation

