

چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه مؤثر با دزدی دریایی*

- باقر شاملو^۱
- سیداحمد سجادی^۲

چکیده

دزدی دریایی به مثابه تهدیدی علیه امنیت بشر و حمل و نقل دریایی از جمله قدیمی‌ترین جرایم فراملی است که برای سال‌های متمادی موضوع مطرح و مبتلابه حقوق بین‌الملل و بسیاری از معاهدات بین‌المللی بوده است. در سال‌های اخیر به موازات گسترش و رونق تجارت و توسعه حمل و نقل دریایی موقعیت‌های جدیدی ظهور کرده است که ضمن توجه مجدد دزدان دریایی به این پدیده جنایی، چالش‌هایی را نیز برای جامعه بین‌المللی و نظام‌های حقوقی ایجاد کرده است؛ زیرا این وقایع نابهنجار و مجرمانه از یک سو با تعریف ارائه‌شده در اسناد بین‌المللی که تعریفی سنتی و اولیه هستند مطابقت ندارد و از سوی دیگر، علی‌رغم به خطر افتادن امنیت عمومی و آزادی حمل و نقل، به دلیل خلأهای قانونی نظام‌های حقوقی ملی ناتوان از مبارزه‌ای مؤثر با این پدیده کهن

* تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۳/۲۰ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۸/۲۶.

۱. دانشیار دانشگاه شهید بهشتی (baghershamloo@gmail.com).

۲. دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول) (sajadi1390@gmail.com).

اما بازسازی شده هستند. به عنوان مثال غالب دزدی‌های دریایی و حملات رخ داده در آب‌های سرزمین سومالی مشمول تعریف ارائه‌شده در ماده ۱۰۱ کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها (UNCLOS) نیست. بر اساس مفاد این کنوانسیون تنها دولتی حق تعقیب مجرمان را دارد که تهاجم در آب‌های سرزمینی‌اش به وقوع پیوسته است. امروزه بسیاری از کشورها از جمله سومالی به دلیل آن که دولتی درمانده محسوب می‌شوند ناتوان از اجرای چنین تعقیبی هستند. به همین جهت تجارت و حمل و نقل دریایی به شدت تحت تأثیر این پدیده و ضعف حاکمیت‌های ملی قرار گرفته است. به منظور رفع این چالش‌ها و تدبیر مبارزه‌ای مؤثر با این پدیده مجرمانه، دولت‌ها کنوانسیون‌های متعددی را به تصویب رسانده‌اند اما هنوز با نظام حقوقی ایده‌آل فاصله بسیار است.

در عصر حاضر بسیاری از امور از جمله مفهوم انسان، وقایع اجتماعی، تجارت و حمل و نقل از ماهیتی جهانی و فراملی برخوردار شده‌اند اما در مقابل بسیاری از ابزارهای کنترل و مدیریت اجتماعی که مهم‌ترین آن‌ها قواعد حقوقی هستند به ویژه در مبارزه با دزدی دریایی همچنان سنتی و ملی باقی مانده‌اند که منجر به ناکارآمدی مبارزه شده است.

این مقاله ضمن بررسی مفهوم حقوقی دزدی دریایی به چالش‌ها و محدودیت‌های نظام‌های حقوقی داخلی (گفتار اول) و نظام حقوق بین‌المللی (گفتار دوم) در مبارزه با دزدی دریایی می‌پردازد و ضمن ارائه پیشنهاد در اعطای وصف بین‌المللی به این جرم و لزوم توسعه صلاحیت مراجع قضایی بین‌المللی درصدد یافتن راه حلی نو به منظور مبارزه مؤثرتر با یکی از کهن‌ترین پدیده‌های جنایی جوامع بشری - به منزله تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی و حمل و نقل دریایی - است. **واژگان کلیدی:** دزدی دریایی، حاکمیت ملی، صلاحیت بین‌المللی، دولت ناتوان، دیوان کیفری بین‌المللی، حقوق بین‌الملل، صلاحیت قضایی.

مقدمه

آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه تنها در دریای آزاد بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حتی در مواردی در آب‌های داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است. ولی به آزادی دریانوردی در دریای آزاد استثنائاتی وارد می‌شود که مهم‌ترین آن دزدی دریایی است. با توجه به ظهور مجدد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها پس از یک دوره

رکود در سرتاسر آب‌های آزاد و بین‌المللی، با استفاده از تکنولوژی‌های روز، تسلیحات و فناوری‌های مدرن جهت تسخیر و ربایش کشتی‌ها و همچنین گروگانگیری خدمه و مسافران آن، ضرورت دارد که دزدی دریایی نه تنها به عنوان یک جرم فراملی و حتی بین‌المللی مورد توجه و تحلیل قرار گیرد بلکه حتی به عنوان تهدیدی جدی علیه ایمنی دریانوردی، حیات دریانوردان، خدمه و مسافران، اقتصاد داخلی کشورها و به تبع آن تجارت جهانی، محیط زیست دریایی و ایمنی کشتی‌های ساحلی و غیرساحلی ارزیابی می‌شود که وقوع حوادث و وقایع ناگوار سال‌های اخیر چه از بعد خسارات انسانی یا اقتصادی نشان داد که دزدی دریایی همچنان یکی از مهم‌ترین وقایع حقوقی و اجتماعی ناخوشایند در سطوح ملی و بین‌المللی است که ضمن ضرورت بازنگری در مقررات موجود تدبیر یک نظام حقوقی پویا و کارآمد را نیاز دارد.

نکته قابل ذکر اینکه حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مندند نقش به‌سزایی دارد. به عنوان نمونه، کشور جمهوری اسلامی ایران نیز یکی از این کشورهاست که ۹۰ درصد تجارت خارجی خود را از طریق دریا انجام می‌دهد و از آنجایی که با جهانی شدن تجارت بین‌المللی و پیشرفت فناوری‌ها در نیمه دوم قرن بیستم، که منجر به شکوفایی حمل و نقل دریایی بین‌المللی شده، با گسترش دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها منجر به ایجاد چالش در این روند رو به پیشرفت گردیده است؛ زیرا حجم عظیمی از کالاها از مسیرهای متعدد دریایی در سرتاسر جهان در حال انتقال است که قابل ردیابی و کنترل فیزیکی نیستند و این امر سبب شده حمل و نقل دریایی در قبال این جرائم به شدت منفعل و آسیب‌پذیر باشد. چون هرگونه اختلال در زنجیره حمل و نقل دریایی می‌تواند اقتصاد جهانی را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین امنیت دریا پیوند مستحکمی با اقتصاد جهانی و عبور و مرور جهانی دارد. دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها از مهم‌ترین عوامل تهدید امنیت در دریا محسوب می‌شود که در صورت گسترش دامنه آن و عدم پیشگیری می‌تواند تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی به حساب آید.

مقاله حاضر از دو گفتار تشکیل شده است. گفتار نخست آن به مفهوم و تعاریف بزه دزدی دریایی و چالش‌های مبارزه مؤثر با آن پرداخته و در ادامه، آمار ارتكابی بزه

دزدی دریایی در سطح جامعه بین‌الملل مورد تحلیل و تبیین قرار می‌گیرد. در گفتار دوم، بزه دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل کیفری تبیین می‌شود، که در ادامه به رویکرد و اقدامات شورای امنیت، جامعه بین‌الملل در قبال بزه دزدی دریایی اشاره خواهد شد. همچنین در سطح ملی ضمن تشریح پرونده‌های مطروحه در دادگستری کل استان هرمزگان چالش‌های حقوقی رسیدگی به این پدیده و مستندات قضایی آن به اجمال مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است نیز نتیجه‌گیری و پیشنهادات مطرح می‌شود.

۱. مفهوم و چالش‌های مبارزه با دزدی دریایی

نظر به این که دزدی دریایی دربرگیرنده هرگونه اقدامات توأم با خشونت و غیرقانونی است که به منظور نفع شخصی و سلب مالکیت از دیگری توسط سرنشینان یک کشتی علیه کشتی‌های دیگر در دریای آزاد صورت می‌گیرد، در عین حال که قلمرو آن بسیار وسیع است، مقید به شروط و ضوابطی است که در مقررات و اسناد و معاهدات بین‌المللی پیش‌بینی شده است. بر همین اساس از دیدگاه کنوانسیون‌های حقوق دریاهای، اگر یک کشتی یا هواپیما به منظورهای فوق‌الذکر توسط افرادی که کنترل آن را بر عهده دارند به کار رود، تا زمانی که کشتی یا هواپیما در اختیار آن افراد است، دزدان دریایی یا هواپیما را محسوب می‌شوند. به طور کلی دزدی دریایی را از سه جهت می‌توان تعریف کرد: ۱. از دیدگاه عرف ۲. از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو) ۳. از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ و کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد مصوب ۱۹۵۸.

۱-۱. تعاریف دزدی دریایی

دزدی دریایی از دیدگاه عرف «شامل همه اقدامات خشونت‌آمیز 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...» (رایین و لو، ۱۳۶۷: ۲۸۶) دانسته شده است که قدمت آن به تاریخ دست‌اندازی بشر و تسلط او بر دریاهای بازمی‌گردد.

از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو)، دزدی دریایی عبارت است از: 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. با این تعریف می‌توان این‌گونه برداشت کرد که شرکت‌های بیمه از بابت افزایش شمار این دزدی‌ها نگرانی به خود راه نمی‌دهند، چرا که از آن‌ها می‌توان به عنوان ابزاری برای توجیه ساختار نرخ بیمه و درآمدهای بیمه‌ای ویژه آن‌ها در مناطق تحت تسلط دزدان استفاده کرد.^۱ از دیدگاه کنوانسیون‌های سال ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲: تعریف قراردادی یا معاهداتی دزدی دریایی را می‌توان در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی (جامائیکا) مشاهده نمود. طبق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ راهزنی از هر یک از اعمال زیر تشکیل می‌گردد:

الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱. در دریای آزاد علیه کشتی یا هواپیمای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما.
 ۲. علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور.
- ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌نامند.
- ج) هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کنند (شاو، ۱۳۹۴: ۱۸۲-۱۸۳). تعریف اخیر ارائه‌دهنده یک مبنای معاهده‌ای از جرم دزدی دریایی است که البته دربرگیرنده تعریف عرفی این جرم نیز می‌شود.^۲

۱. بنابراین با گذر زمان، رژیم حقوقی حاکم، فقدان مؤثر بودن خود در سرکوب دزدی دریایی معاصر را اثبات کرده است. این نقص به طور خاص در بحث تعریف دزدی دریایی و رژیم حقوقی حاکم بر این مقوله، یعنی تعهدات دولت‌ها در قالب دیگر معاهدات، در کنار کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، ظهور یافته است.

۲. در اجلاس ۲۶ ژانویه ۲۰۰۹ جیبوتی دولت‌های شرکت‌کننده تمایلشان را به بررسی مجدد قوانین داخلی خود به منظور اطمینان از اینکه قوانین الزام‌آور در جرم‌انگاری دادرسی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و چارچوب راهنمایی لازم در اعمال صلاحیت، تحقیق و تعقیب متهمان و مجرمان وجود دارد، اعلام کردند.

۲-۱. تبیین مفهوم دزدی دریایی و چالش‌های آن

با توجه به تعاریف ارائه‌شده از پدیده دزدی دریایی مهم‌ترین عناصر یا شرایط تشکیل‌دهنده دزدی دریایی را می‌توان به شرح ذیل احصاء نمود:

۱. اقدام به هرگونه خشونت خواه به قصد تصاحب اموال و خواه به قصد اخذ باج یا شکنجه و آزار یا سلب آزادی مسافران و خدمه.

۲. محدوده جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی، دریای آزاد یا مناطق خارج از قلمرو صلاحیت دولتهاست.

۳. دزدی دریایی همچنین می‌تواند بر اقدامات صورت گرفته توسط هواپیماهای خصوصی یا علیه آنها در صورت انطباق با سایر شرایط صدق می‌نماید. بنابراین مفهوم دزدی دریایی لزوماً علیه کشتی یا وسایط حمل و نقل دریایی صورت نمی‌گیرد، بلکه هواپیماهای خصوصی نیز در ذیل این مفهوم قرار می‌گیرند.

۴. دزدی دریایی توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی و علیه هواپیماها یا کشتی‌های خصوصی صورت می‌پذیرد. بنابراین اقدام به دزدی دریایی توسط کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی یا علیه آنها از قلمرو تعریف قانونی دزدی دریایی خارج است.

۵. صرف شورش خدمه این کشتی‌ها یا هواپیما و کنترل آنان بر کشتی یا هواپیما مصداق دزدی دریایی نبوده بلکه لازم است که اقدام به کنترل با قصد ارتکاب اعمال مادی دزدی دریایی صورت پذیرد. اما مهم‌ترین خلأ و چالش حقوقی تعاریف فوق عدم تعیین تکلیف در مورد اقدامات انجام‌شده در آب‌های ساحلی و تحت حاکمیت دولتهاست (پورنوری، و حبیبی، ۱۳۸۶: ۸۹). در این موارد که طی چند سال اخیر نیز در سواحل دولت‌های ناتوان از جمله سومالی انجام شده است، یکی از معضلات و موضوعات تحت رسیدگی در سطوح ملی و بین‌المللی است. همچنین با توجه به تعاریف مندرج در کنوانسیون‌ها، باید تعاریف موسع دیگری را نیز افزود؛ تعاریفی که طبق آنها برخی با استفاده از قیاس پاره‌ای از حوادث و رخداد‌های دریایی را دزدی دریایی یا مشابه آن لحاظ می‌کنند. در این مورد می‌توان به اعلامیه واشنگتن مورخ ۶ فوریه ۱۹۲۲ و موافقت‌نامه نیون^۱ مورخ

1. Nyon.

۱۴ سپتامبر ۱۹۳۴ اشاره نمود. بدیهی است مفهوم وسیع و مبتنی بر قیاس اعلامیه واشنگتن نیز به نوبه خود می‌تواند برای دولت‌های قدرتمند و ذی نفوذ موجب سوءاستفاده و توسعه مفهوم دزدی دریایی شود. بنابراین از جمله چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل در مبارزه قانونی با دزدی دریایی در عین حال که خلأها و ضعف‌های دولت‌های ملی است، امکان سوءاستفاده و توسعه اعمال قدرت هم یکی از این چالش‌هاست.

۲. مفهوم دزدی دریایی در رویکرد اسناد بین‌المللی

در خصوص مفهوم بزه دزدی دریایی بر حسب مقررات بین‌المللی می‌توان به ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها و همچنین ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی اشاره نمود. بر طبق کنوانسیون‌های مذکور دولت‌ها ملزم به تعقیب و دستگیری و تحقیق و محاکمه و مجازات دزدان دریایی بر اساس مقررات داخلی خود می‌باشند، این اعطای اختیار و ارجاع به مقررات داخلی به نوبه خود چالش‌هایی را به همراه داشته است زیرا تمسک به معاهدات و مقررات بین‌المللی و اجرای آن‌ها در نظام داخلی در سیستم قضایی کشورهای مختلف متفاوت و بعضاً متغیر جلوه گر شده است. برای نمونه می‌توان به سیستم قضایی کشور فرانسه اشاره کرد؛ چرا که بر اساس اصل ۵۵ قانون اساسی فرانسه، معاهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی این کشور برتری دارد، در حالی که در کشور ایران قوانین داخلی بر مقررات بین‌المللی رجحان داشته و در صورت نبود قوانین صریح در خصوص یک موضوع بر طبق ماده ۹ قانون مدنی مقررات و معاهدات بین‌المللی در حکم قوانین داخلی تلقی و سیستم قضایی می‌تواند به آن‌ها تمسک و بر طبق آن حکم قضیه را صادر نماید، کما اینکه در بند ۲-۱ یک این مقاله اشاره خواهیم نمود صرف نظر از اینکه در رویه قضایی تمایلی به استناد به مقررات بین‌المللی وجود ندارد بعضی نیز معتقدند در جرایم مثل دزدی دریایی در نبود قوانین داخلی خاص و عدم جرم‌انگاری توسط قانون‌گذار، 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 نمود.

۱-۲. تحلیل و مفهوم و عناصر تشکیل دهنده دزدی دریایی

نظر به این که دزدی دریایی هرگونه رفتار و عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی، دستگیری، غارت و از بین بردن اموال کشتی، هواپیما یا افراد یا علیه اموال کشتی‌ها و هواپیماهای خارج از قلمرو حاکمیتی دولت‌ها محسوب می‌شود؛ یکی از ارکان مهم سازنده دزدی دریایی بر اساس تعریف کنوانسیون‌های بین‌المللی، محدودیت حوزه جغرافیایی^۱ آن در دریای آزاد و آب‌های بین‌المللی است.^۲ به عبارت دیگر، اعمالی که در آب‌های سرزمینی هر دولتی انجام می‌شوند، به عنوان دزدی دریایی در نظر گرفته نمی‌گردند، حتی اگر این اعمال در قالب توقیف غیرقانونی کشتی هدف (قربانی) توسط کشتی مهاجم در جهت اهداف شخصی مانند درخواست پول یا گروگان‌گیری انجام شوند.^۳ این مقرر دو نتیجه مهم دربردارد: اول اینکه چنین حملاتی در آب‌های سرزمینی یا بندرها دریایی، دزدی دریایی محسوب نمی‌شوند. به بیانی دیگر، چنین حملاتی که در حوزه صلاحیتی قلمرو کشورها انجام می‌شوند، عموماً مشمول «سرقت مسلحانه» علیه کشتی می‌گردند. اصطلاحی که مخالف آن چیزی است که سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر نهادها در نظر دارند. محدودیت‌های این مقرر، موجب خروج تمام یا بخشی از اعمال خشونت‌آمیز علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی و آب‌های سرزمینی این کشور از تعریف دزدی دریایی می‌شود. در گذشته، دزدان دریایی در آب‌های آزاد پرسه می‌زدند و به کشتی‌های تجاری حمله می‌کردند. به همین دلیل است که تمامی مقررات در مورد دزدی دریایی، دریای آزاد را مورد بحث قرار داده‌اند. اما امروزه، طبیعت اعمال آن‌ها تغییر کرده و آن‌ها بجای پرسه زدن در اقیانوس‌ها، در آب‌های نزدیک ساحل، کارشان را انجام می‌دهند. دزدی دریایی نوین در مناطقی مانند سواحل دریای کارائیب، اکوادور، آفریقا، نیجریه، سومالی، خلیج بنگال و آسیای

1. Questionnaire No. 6: Piracy, The American Journal of international Law, Vol. 20. No. 3, Supplement, Jul. 1926, p. 228.
2. Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, p. 282.
3. Sterio, Milena, Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed, op.cit., p. 92.

جنوب شرقی قابل مشاهده است. در هر صورت، وقتی که از نوین بودن این نوع از دزدی دریایی صحبت می‌شود، باید به این نکته دقت کرد که این اعمال، برای قرن‌ها در آسیای جنوب شرقی رایج بوده است.^۱ نتیجه این تغییر این است که مقررات موجود در مورد دزدی دریایی، قابلیت اجرای خود را از دست داده‌اند. به عبارت دیگر، آن مقررات برای کاربری در مورد موضوعات آن زمان و نه الزامات زمان حاضر، تصویب شده بودند. به عنوان نتیجه باید گفت که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در مورد دزدی دریایی باید بازبینی شود.

نتیجه دوم این قاعده، محدود شدن دزدی دریایی به دریای آزاد و آب‌های بین‌المللی است. صلاحیت جهانی که به تمامی دولت‌ها در آب‌های بین‌المللی اعطا شده، برای تعقیب کشتی دزدان دریایی در آب‌های سرزمینی تحت صلاحیت دولت ساحلی، قابل اعمال نیست.^۲ همان‌طور که در مواد کنوانسیون در زمینه تعقیب تصریح شده است، به محض اینکه هدف، وارد آب‌های سرزمینی کشور خود یا کشورهای دیگر شد، تعقیب باید متوقف شود. بنابراین، این یک مشکل بود که با ورود به آب‌های سرزمینی یک کشور مثل سواحل سومالی، تعقیب متوقف می‌شد.

یکی دیگر از ارکان مهم و تشکیل دهنده دزدی دریایی بر طبق کنوانسیون‌های حقوق دریاها این است که حداقل دو کشتی به عنوان شرط لازم برای تحقق وصف مجرمانه حضور داشته باشد؛ یکی کشتی مهاجم و دیگری کشتی خصوصی که قربانی جرم واقع می‌شود. به عبارت دیگر، اگر دزدان دریایی در ساحل به کشتی هدف برسد، اما دزدی دریایی را در حین سفر در دریای آزاد شروع کرده باشند، چنین اقدامی از نظر حقوقی به دلیل فقدان مهاجم، دزدی دریایی محسوب نمی‌شود. پس این خصیصه انواع مختلف که ضرورتاً برخورد دو کشتی را دربردارند شامل نمی‌شود، مانند توقیف

1. Wright, Leigh R., "piracy in the South East Asian Archipelago", Journal of Oriental Studies, Vol. 14, 1976, pp. 23-33.
2. Guilfoyle, Douglas, Piracy of Somalia: UN security council Resolution 1816 and IMO regional counter piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly, 2010, p. 64, Available at: <<http://journals.Cambridge.org/action/displayAbstract?FromPage=online&aid=2052968>>.

خشونت‌آمیز کشتی توسط کارکنان یا مسافران، حتی اگر با تاراج کشتی همراه باشد. بر همین مبنا، تلاش مسافران برای کنترل کشتی سانتا مارینا^۱ پرتغالی در سال ۱۹۶۱ و مسافران ایتالیایی کشتی آکیل لارو^۲ در سال ۱۹۸۵ توسط گروگان‌گیرهای فلسطینی که به عنوان مسافر، بدون انگیزه سیاسی وارد کشتی شده بودند، دزدی دریایی محسوب نمی‌شوند. این خلأ در قواعد حاکم بر امنیت دریانوردی، جامعه بین‌المللی را مجبور به تصویب کنوانسیون جدیدی برای پرداختن به این شرایط کرد. کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی (۱۹۸۸) در ماده ۳ تمام انواع جرائم علیه امنیت دریانوردی را ذکر می‌کند. هرگونه خشونت علیه کشتی، کارکنان و محموله آن فارغ از مکان انجام آن، جرم محسوب می‌شود. بنابر نظر اندیشمندان حوزه حقوق بین‌الملل دریایا، ضرورت وجود دو کشتی دزدان دریایی و قربانی برای تشخیص دزدی دریایی از ربودن^۳ است.^۴ به علاوه، بر اساس نظر کمیسیون حقوق بین‌الملل در تفسیر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا، اقداماتی که در کشتی توسط پرسنل و مسافران انجام می‌شود، دزدی دریایی محسوب نمی‌شود.^۵ باید به خاطر داشت که علی‌رغم نظر کمیسیون در تنظیم کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو،^۶ در طرح نهایی کنوانسیون ۱۹۸۲ این نکته تصریح شد که اعمال خشونت‌آمیز توسط هر کشتی یا هواپیمای مهاجم علیه افراد یا اموال کشتی یا هواپیمای قربانی در دریای آزاد و مکان‌های بیرون از صلاحیت دولت‌ها، دزدی دریایی محسوب می‌شوند. بر مبنای کنوانسیون حقوق دریایا، نکته قابل ملاحظه این است که مشارکت و هدایت در ارتکاب دزدی دریایی، برابر با مباشرت در ارتکاب جرم است.

1. Santa Maria.
2. Achille Lauro.
3. High-jacking.
4. Churchill, Robin & Allen Lo, International Laws of Seas, translated by Bahman Aghaee, Treasury of Science library, first addition, p. 259-263.
5. Yearbook of the International Law Commission, Supra note 10, p. 282.
6. The commission of international laws in compiling the conference of 1958 believed on the piracy by pirate ship or plane.

۲-۲. تفکیک دزدی دریایی از تروریسم

کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها که در سال ۱۹۸۲ به عنوان قانون اساسی اقیانوس‌های جهان تصویب شد، دزدی دریایی را به عنوان عملی غیرقانونی که با اهداف شخصی ارتکاب می‌یابد، در نظر گرفته است. ویژگی اخیر، دزدی دریایی را از تروریسم دریایی که مرتبط با اهداف سیاسی است، منفک می‌کند.^۱ در مورد عنصر روانی ارتکاب دزدی دریایی،^۲ تقریباً در تمام معاهدات و رویه‌های مرتبط به حقوق بین‌الملل در مقابله با دزدی دریایی، بر روی شخصی بودن اهداف مرتکبان در انجام چنین جرمی، توافق وجود دارد.^۳

یک نوع از دزدی دریایی با مجوز دولت نیز وجود دارد. این گونه از دزدی دریایی مانند نوع معمول آن است با این تفاوت که آن‌ها کشتی تجاری دشمن را تحت نظارت دولت به عنوان پاداش به تاراج می‌برند، یا با مجوز مخصوص دولت به عنوان بخشی از حکومت یا سلطنت، کشتی‌های تجاری دشمن را توقیف و آن‌ها را تاراج می‌کنند. برای مثال، در سال ۱۸۷۸ ایالات متحده به مجمع آن کشور اجازه صدور مجوز توقیف و تاراج کشتی‌های تجاری دشمن و اعمال انتقامی را داد. این مجوز^۴ از سوی کنوانسیون‌های بین‌المللی شناخته شده است و به این معناست که چنین سارقینی تا زمانی که به قصد مأموریت خود حمله می‌کنند، نمی‌بایست به دزدی دریایی متهم شوند. البته این اختیار قانونی همیشه نمی‌تواند افراد مرتبط و شخصی که به عنوان دزد دریایی یا اجراکننده مأموریت دزدی دریایی است را حفظ نماید. این موضوع کاملاً وابسته به این مسئله است که قربانی، تحت حمایت کشور صادرکننده مجوز، مورد

1. Article 111 of the convention of United Nations for the law of seas.
2. Cwinya-ai, Robert Ongom, Causes of maritime piracy off the Somali Coast; what can the regional or international community offer? September 29 2009, Available at: <<http://papere.ssrn.com/sol13/papers.cfm?abstractid=1482044>>.
3. Ghorbanpoor, Mohammadov, The performance Analysis of the international community in response to acts of piracy off Somalia and in the Gulf of Aden, Journal of International Law, International Journal of Legal Affairs of the Presidency, the twenty-sixth year, number 41(2009).
4. Letter of marquee.

حمله قرار گرفته است یا نه. مقامات اسپانیایی این دزدان دریایی خارجی را در حالی که در حین اجرای مجوز تاراج کشتی‌های تجاری در حوالی آبراه‌های آن‌ها بودند اعدام کردند. از این‌رو می‌توانستند تأکید کنند که چنین عملی از دیدگاه آن‌ها مردود است. علاوه بر این، برخی از آن‌ها از محدوده‌های مجوز صادره تجاوز کردند و به نیروی دریایی کشتی‌های تجاری کشورهای که در حالت صلح بودند حمله کردند (توماس تو و ویلیام کید از جمله این‌گونه دزدان دریایی بودند) و در نتیجه، نام خودشان را در کنوانسیون مبارزه علیه دزدی دریایی مطرح کردند. با این حال، چنین مجوزهایی پوششی را برای دزدان دریایی ایجاد کرد. از همین رو اموال غارت‌شده از کشتی‌های بی‌طرف، بعد از تاراج کشتی‌های تجاری دشمن، به آن‌ها بازگردانده می‌شد.^۱

۳. مفهوم دزدی دریایی از منظر حقوق داخلی ایران

در نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران در رابطه با دزدی دریایی قانون خاصی وجود ندارد. سابقاً در قانون مجازات اسلامی و آن هم در بخش تعزیرات مصوب ۱۳۷۵ و در ماده ۶۵۳ راجع به راهزنی در راه‌ها و شوارع و همچنین در مواد ۱۸۳ و ۱۸۵ قانون فوق‌الذکر در مورد دزدی بحث به عمل آمده بود که به نظر می‌رسد این قانون را در مورد دزدان دریایی هم به مثابه افرادی که در خشکی و راه‌های کشور دزدی می‌کنند می‌توان مورد استفاده قرار داد. در قانون دریایی ایران هم هیچ‌گونه بحثی در مورد دزدی دریایی صورت نگرفته است که به نظر می‌رسد با گسترش دزدی دریایی و درگیر بودن کشتی‌های ایرانی با این مورد و همچنین جرم‌انگاری دزدی دریایی توسط بسیاری از کشورها منطقی است که این عمل در ایران هم مورد شناسایی قرار گیرد. ضمن آن که جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۹۸۸ به کنوانسیون و پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی در دریاها و دیگر معاهدات مربوطه در مورد ایمنی دریاها ملحق شده است منطقی است در مورد دزدی دریایی قوانین خود را با دیگر کشورهای عضو کنوانسیون‌های فوق هماهنگ کند تا در راستای دستگیری، مبارزه و سرکوب دزدی

1. Privateer or corsair.

دریایی با مشکل مواجه نشود. گفتنی است که در ماده سوم قانون مجازات اسلامی مقرر شده که «قوانین جزایی ایران درباره کلیه اشخاصی که در قلمرو حاکمیت زمینی، دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم می‌شوند اعمال می‌گردد، مگر اینکه به موجب قانون ترتیب دیگری مقرر شده باشد»^۱. با استناد به این ماده می‌توان جرائم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریاها را مورد رسیدگی قرار داد و همچنین می‌توان دزدان دریایی را با تجویز اصول (بند ۴ ۱۵۶ و ۱۶۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مواد ۳، ۵، ۸، ۹، ۲۷۹، ۲۸۱، قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲، به عنوان محارب و قطاع‌الطریق در بحر (راهزن دریایی) و بر تحت تعقیب، دستگیر، محاکمه و مجازات نمود؛ چرا که اعمال و رفتار دزدان دریایی منطبق با تعریف محاربه و قطاع‌الطریق به لحاظ انطباق عمل آنان به راهزنی مسلحانه در قانون و شرع می‌باشد. کمااینکه در سال‌های اخیر به شرحی که به عنوان وقایع مجرمانه خواهیم گفت در محاکم قضایی تحت تعقیب، دستگیر و محاکمه شده‌اند. اما گرچه می‌توان دزدان دریایی را با توجه به مستندات فوق تحت تعقیب قرار داد. به نظر می‌رسد این موضوع تا زمانی که صراحتاً توسط قانون‌گذار داخلی جرم‌انگاری نشده، این امر با اصل قانونی بودن جرائم و مجازات‌ها (اصل ۳۶) قانون اساسی جمهوری اسلامی و ماده ۲ ق.م.ا. به لحاظ عدم تصریح قانون‌گذار به مجرمانه بودن اعمال دزدان دریایی در مغایرت می‌باشد.

گرچه عده‌ای معتقدند طبق ماده ۹ قانون مدنی معاهدات، در حکم قوانین داخلی می‌باشند. در نبود قوانین داخلی خاص در زمینه جرم‌انگاری و تعیین مجازات برای جرایم دریایی، تعقیب، محاکمه و مجازات مرتکبان این جرم لاجرم در پرتو عموماً قانون و همچون جرایم عادی صورت می‌پذیرد. به عنوان مثال با سرقت کشتی یا

۱. ماده ۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲.

۲. بند ۴ ماده ۱۵۶ ق.ا.ا. کشف جرم و تعقیب و مجازات و تعزیر مجرمین و اجرای حدود و مقررات مدون جزایی اسلام.

۳. اصل ۱۶۷ ق.ا.ا. قاضی موظف است کوشش کند حکم هر دعوی را در قوانین مدونه بیابد و اگر نیابد با استناد به منابع معتبر اسلامی یا فتاوی معتبر حکم قضیه را صادر نماید و نمی‌تواند به بهانه سکوت یا نقص یا اجمال یا تعارض قوانین مدونه از رسیدگی به دعوی و صدور حکم امتناع ورزد.

محموله آن در دریای آزاد می‌بایست همانند سرقت به مثابه یک جرم عادی برخورد گردد (نجفی اسفاد و جهانی، ۱۳۸۹: ۸۷).

۴. تحلیل آمار ارتكابی بزه دزدی‌های دریایی و ضرورت بازنگری در مقررات

۴-۱. سال ۲۰۱۷ میلادی

نکته قابل ذکر اینکه در سال ۲۰۱۷ کمیته دریانوردی (IMB) اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در آخرین گزارش خود از ثبت ۱۲۱ فقره دزدی دریایی و حمله مسلحانه طی ۹ ماه نخست این سال خبر داد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا و به نقل از کمیته دریانوردی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC)، دزدان دریایی در ۹ ماه نخست سال جاری میلادی به درون ۹۲ شناور نفوذ کردند، ۱۳ فروند شناور را به آتش کشیدند، ۱۱ حمله موفق داشتند و پنج فروند شناور را ربودند که بر این اساس مجموع حملات مسلحانه و دزدی‌های دریایی را به ۱۲۱ مورد رسید. بر اساس این گزارش، گزارش جهانی شناورهای پرچم‌دار نشان می‌دهد که آمار سال جاری میلادی در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۶ میلادی کاهش یافته است، اما نگرانی‌ها در خصوص حملات احتمالی در خلیج گینه و آسیای جنوب شرقی همچنان ادامه دارد. در همین راستا افزایش حملات در کرانه ونزوئلا و دیگر حوادث امنیتی در برابر شناورها در فیلیپین که شامل حملات موفق در سه ماه پایانی سوم و تاکنون بوده است، خبر از افزایش میزان نظارت در مناطق دیگر می‌دهد. در حالی که در ۹ ماه نخست سال ۲۰۱۶ میلادی و در کرانه ونزوئلا سه حمله ضعیف ثبت شده بود، این رقم در مدت مشابه سال جاری میلادی به ۱۱ مورد رسید. دزدان دریایی با دسترسی به سلاح گرم و سرد توانستند به تمامی شناورها و در لنگرگاه نفوذ کنند. طی این حملات، چهار دریانورد به گروگان گرفته شدند، دو نفر مورد تجاوز قرار گرفتند و یک نفر زخمی شد. از سوی دیگر و در سه ماه سوم سال جاری میلادی، هیچ حادثه‌ای در سومالی ثبت نشد. این درحالی است که حملات موفق دزدان در آغاز سال جاری میلادی خبر از افزایش حملات در

ادامه سال جاری و هدف قرارداد شناورهای تجاری می‌داد. در این میان نیجریه ریسک بالایی از حملات دزدان را به خود اختصاص می‌دهد به گونه‌ای که ۲۰ گزارش رسیده حاکی از آن است که تمامی انواع شناورها در این منطقه در خطر هستند و ۱۶ حمله در کرانه Bonny، Brass و Bayelsa ثبت شده است. در میان این ۲۰ حمله، ۱۸ حمله به صورت مسلحانه بوده و ۱۷ مورد از شناورها به گروگان دزدان درآمده‌اند. از مجموع ۴۹ خدمه دریایی ۳۹ نفر در آب‌های نیجریه و در هفت منطقه به گروگان گرفته شده‌اند. دیگر گروگان‌گیری‌های دریانوردان در سال جاری میلادی در ۶۰ مایلی کرانه نیجریه صورت گرفته است. ناگفته نماند که تعداد حملات در خلیج گینه بیش از اعلام رسمی این گزارش است؛ چرا که بسیاری از حوادث گزارش و ثبت نمی‌شوند.^۱

از میان مناطق مذکور، سومالی به دلیل محدودیت حاکمیتی^۲ از ویژگی منحصر به فردی برخوردار است. در واقع نمونه مبارزه با دزدان دریایی در سومالی و خلیج عدن این موضوع را در خصوص محدودیت حاکمیتی مطرح می‌کند که اگر دولتی نتواند اقتدارش را بر بخش‌هایی از کشور اعمال کند، سازمان‌هایی بین‌المللی وجود دارند که اجازه می‌دهند دیگر کشورها چنین کنند. تمام کشورها بر تمام بخش‌های به رسمیت شناخته شده دریایی شان - به استثنای دریای آزاد- حاکمیت دارند. حاکمیت بر دریای آزاد دارای محدودیت بیشتری است. امروزه دزدان دریایی برای انجام خواسته‌هایشان از موقعیت دولت‌های در مانده سوءاستفاده می‌کنند. سومالی نمونه بارز این مسئله است. حدود دو دهه است که جنگ داخلی، این کشور را در گرداب خود غرق کرده و مسبب مستقیم ویرانی کامل اقتصاد و ساختارها و سازمان‌های آن است.^۳ دزدان دریایی از مناطق ساحلی این کشور به عنوان مأمی امن برای دزدی دریایی استفاده می‌کنند. پس از گزارش شمار زیادی دزدی دریایی به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و دیگر سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان ملل متحد (UN) و اتحادیه اروپا (EU) این

۱. ۱۲۱ فقره دزدی دریایی در سال ۲۰۱۷ ثبت شد (همان: کد خبر: ۷۶۸۱۲، ۱۳۹۶/۷/۲۶، ۲۵:۱۱).

2. Restriction of sovereignty.

3. Murphy, Martin, Somali piracy: Not just a naval problem Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2009, p. 10.

سازمان‌ها تصمیم گرفتند با ورود به دریای سرزمینی سومالی و دستگیری دزدان دریایی از وقوع دزدی دریایی جلوگیری نمایند. سومالی در اسناد اتحادیه اروپا به عنوان دولتی درمانده شناخته شد. یک چالش اساسی - همان‌طور که در راهبرد امنیتی اروپا (۲۰۰۳)^۱ به طور خلاصه بیان شده است - وجود دولت‌های بی‌ثبات می‌باشد. گزارش اجرای^۲ راهبرد از سومالی که «درگیر در چرخه معیوب حکومت ضعیف^۳ و منازعات مکرر بوده»، به عنوان نمونه‌ای از ارتباط میان نزاع و بی‌ثباتی دولت نام می‌برد. این گزارش دزدی دریایی را «به عنوان بعد جدیدی از جرم سازمان‌یافته» مورد شناسایی قرار می‌دهد.^۴ همچنین این سند دزدی دریایی را به وضعیت دولت درمانده مرتبط می‌نماید.

۲-۴. تحلیل آمار دزدی دریایی در سال ۲۰۱۸ میلادی

مطابق آمار رسمی اعلام شده به نقل از دفتر بین‌المللی دریانوردی، آمار دزدی دریایی سه ماه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی در مقایسه با سال گذشته همچنان رو به افزایش است.

«افزایش حملات مسلحانه به شناورها در آفریقای غربی، سطح جهانی دزدی‌ها و گروگان‌گیری در دریا را بالا برده است. به گزارش گروه بین‌الملل مانا و به نقل از دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB)، تعداد حملات دریایی در سه ماه نخست سال جاری میلادی ۲۰۱۸ به ۶۶ مورد رسید که در مقایسه با ۴۳ و ۳۷ مورد در مدت مشابه سال‌های گذشته روند صعودی داشته است. بر اساس این گزارش، طی سه ماه آغازین سال جاری میلادی تعداد ۱۰۰ خدمه گروگان گرفته و ۱۴ نفر ربوده شدند. در مجموع، نفوذ دزدان در ۳۹ فرزند شناور ثبت شد، ۱۱ فرزند مورد اصابت گلوله قرار گرفتند و چهار شناور ربوده شدند. در این میان، دفتر بین‌المللی دریانوردی، ۱۲ گزارش حمله ناموفق را نیز دریافت کرد. این گزارش ضمن اشاره به محل حوادث دریایی ادامه داد:

1. European Security Strategy 2003.
2. Implantation Report.
3. Weak governance .
4. European Council: Report on the Implementation of the European Security Strategy - Providing Security in a Changing World, S407/08, Brussels, 11 Dec. 2008, p. 8.

۲۹ درصد حوادث سه ماه نخست سال جاری میلادی در خلیج گینه اتفاق افتاد که بیش از ۴۰ درصد حملات در سطح جهان را به خود اختصاص می‌دهد. از تعداد ۱۱۴ دریانورد گروگان و ربوده‌شده، ۱۱۳ نفر در این منطقه بوده است. هر چهار فروند شناور ربوده‌شده در خلیج گینه بودند که در سال گذشته میلادی هیچ موردی در این منطقه ثبت نشده بود. دو فروند تانکر حمل مواد نفتی از لنگرگاه Contonou اواسط ژانویه و اوایل فوریه ربوده شدند که این امر IMB را ملزم به صدور هشدار به شناورها در منطقه کرد. با نزدیک شدن به پایان مارس نیز دو فروند شناور صیادی در فاصله ۳۰ و ۲۷ مایلی نیجریه و غنا ربوده شدند. بر همین اساس، سخنگوی IMB گفت: ربودن تانکرهای حمل مواد نفتی در خلیج گینه علت اصلی نگرانی‌هاست. در این گونه موارد، هدف دزدان سرقت نفت و ربودن خدمه است. دریافت و واکنش سریع نسبت به هرگونه اقدام غیرقانونی از سوی شناورهایی که در منطقه لنگر انداخته‌اند، می‌تواند عامل مهمی در تشخیص دزدان دریایی باشد. در این قسمت به ذکر مصادیق دزدی‌های دریایی رخ داده می‌پردازیم که عبارتند از:

۱- نیجریه: ۲۲ حادثه دریایی در نیجریه ثبت شد. از ۱۱ فروند شناوری که مورد حمله مسلحانه قرار گرفتند، هشت فروند شناور VLCC در ۴۰ مایلی Brass واقع شده بودند. حملات ثبت‌شده در خلیج گینه موجب شد تا خدمه شناورهای صیادی، کانتینری یخچال‌دار و تانکر حمل مواد نفتی، ربوده یا به گروگان گرفته شوند. تنها در برخی موارد حملات به دنبال آگاهی سریع خدمه و اطلاع‌رسانی ناموفق بود. در همین راستا، IMB با مقامات ملی و منطقه‌ای در خلیج گینه و با هدف حمایت از شناورها و مقابله با دزدان دریایی همکاری می‌کند. سازمان‌هایی از بنین، نیجریه و توگو شناورهای خود را برای کمک و در واکنش به چندین حادثه در منطقه اعزام کردند.

۲- سومالی: یک حادثه در سه ماه نخست سال جاری میلادی در سومالی گزارش شد که در آن یک تانکر حمل مواد نفتی مورد حمله مسلحانه دزدان دریایی قرار گرفتند. در پایان ماه مارس نیز یک فروند تانکر با ظرفیت ۱۶۰ هزار DWT به هنگام عبور از کریدور امنیتی دریایی خلیج عدن مورد اصابت گلوله قرار گرفت. این امر نشان می‌دهد دزدان دریایی سومالی حتی از مسافت بسیار طولانی در کمین شناورهای

تجاری که در اقیانوس هند هستند، نشسته است.

۳- اندونزی: ۹ حملهٔ سبک در اندونزی و طی سه ماه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی ثبت شد. پنج فروند شناور فله‌بر در حالی مورد حملهٔ موفق و ناموفق دزدان قرار گرفتند که در انتظار بارگیری زغال سنگ در منطقهٔ Samarinda بودند.^۱

۳-۴. کاهش آمار دزدی دریایی در شش ماه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی

تعداد دزدی‌های دریایی و حملات مسلحانه به شناورها در بازهٔ زمانی ژانویه - ژوئن سال جاری میلادی در آسیا به ۴۰ مورد رسید. به گزارش گروه بین‌الملل مانا و به نقل از ReCCAP ISC، مجموع حملات دزدان دریایی در شش ماه نخست سال جاری میلادی در آسیا به ۴۰ مورد رسید و کاهش ۱۵ درصدی را در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته میلادی تجربه کرد؛ به گونه‌ای که تعداد حملات موفق ۲۹ و ناموفق ۱۱ مورد گزارش شد. تعداد این حملات در شش ماه ابتدایی ۲۰۱۷ میلادی به ترتیب ۴۰ و ۷ مورد اعلام شده بود.^۲

حال با توجه به بررسی و تحلیلی که از مقایسهٔ آماری دزدی دریایی در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ میلادی و همچنین تحلیل آمار سه ماههٔ نخست و شش ماههٔ نخست سال ۲۰۱۸ و سال‌های ماقبل آن درمی‌یابیم که دزدی دریایی اخیراً و در سال جاری شاهد کاهش ۱۵ درصدی پدیدهٔ شوم دزدی دریایی در سطح دنیا داشته است که می‌توان آن را علاوه بر ورود به موقع سازمان ملل متحد و اقدامات مؤثر شورای امنیت با صدور قطعنامه‌های متعدد و متوالی در الزام دولت‌ها و تجویز برخورد قاطعانه با دزدان دریایی به لحاظ تعقیب، دستگیری و محاکمه و مجازات مرتکبان از یک سو و اجماع جهانی و توافق دولت‌ها و هوشیاری و اقدامات پیشگیرانه و حمایت و اسکورت کشتی‌های تجاری و حامل انرژی توسط ناوگان نظامی را از سوی دیگر عامل کاهش چشمگیر وقوع بزه دزدی دریایی در سال جاری میلادی دانست که امید است با استمرار این اقدامات و اتخاذ تدابیر بیشتر و مؤثرتر این پدیدهٔ شوم کاملاً از بین برود.

۱. ثبت ۶۶ فقره حملهٔ دزدان دریایی در سه ماه اخیر، مانا شبکه اطلاع‌رسانی مستقل جامعهٔ دریایی، کد خبر: ۸۰۳۵۱، ۱۳۹۷/۱/۲۷، ۱۱:۴۳.

۲. دزدی دریایی کم اما خطرناک‌تر شد، سایتتین نیوز، کد خبر: ۱۳۶۹۵۱، ۱۳۹۶/۴/۱۴، ۱۲:۳۵:۰۶.

۵. رویکردهای نوین بین‌المللی و ملی در مبارزه با دزدی دریایی

با توجه به گسترش و فراوانی دزدی دریایی و تهدیداتی که علیه حمل و نقل دریایی و امنیت و صلح بین‌المللی دارد، در دهه‌های اخیر تلاش‌های جدی و قابل توجهی برای دستیابی به راه حل‌های نو به عمل آمده است که البته هنوز به نتیجه نرسیده است. در این تحقیق سعی بر این است که توجه به راه حل‌های نوین از جمله ایجاد صلاحیت جهانی یا بین‌المللی در رسیدگی به جرم دزدی دریایی مورد توجه قرار گیرد. بدیهی است اعطای وصف بین‌المللی به جرم دزدی دریایی که در آب‌های بین‌المللی واقع می‌شود و برگرفته از ماهیت و ذات این رفتار مجرمانه است برای این رویکرد ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

۱-۵. تحول در مفهوم صلاحیت و حاکمیت ملی

مفهوم صلاحیت جهانی عبارت است از اینکه محاکم ملی، یک اصل استثنایی را به دلیل فقدان وجود یک مرجع بین‌المللی و به عبارت صحیح‌تر، به جانشینی آن، با هدف حفظ نظم عمومی بین‌المللی و صلح و امنیت جامعه بشری اعمال نمایند؛ چرا که گاهی محاکم ملی صلاحیتدار (دارای صلاحیت سرزمینی یا شخصی) یا قادر به تعقیب و محاکمه و مجازات مجرم نیستند یا تمایلی به این امر نشان نمی‌دهند و برای اینکه اصل مهم حقوق کیفری بین‌المللی (یعنی اصل بی‌مجازات نماندن مجرم) زیر پا گذاشته نشود، مراجع قضایی خارجی، اقدام به اعمال صلاحیت جهانی برای محاکمه و مجازات مجرم می‌نمایند. برای اعمال اصل صلاحیت جهانی دو شرط باید وجود داشته باشد؛ اول اینکه دادگاه‌های ملی بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل قادر به اجرای اصل صلاحیت جهانی باشند و دوم اینکه جرائم ارتكابی عنوان شخصی داشته باشد (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۳: ۱۶۷). بنابراین صلاحیت جهانی نوع دیگری از صلاحیت فراسرزمینی است و مبتنی بر تعهدات ناشی از کنوانسیون‌ها و تعهدات عام‌الشمول و عرفی است. تمام دولت‌ها به تعهدات عام‌الشمول و عرفی و دولت‌های عضو کنوانسیون نسبت به تعهدات کنوانسیونی خود متعهد به اجرای آن می‌باشند. این نوع صلاحیت تحت امر «مسترد کن یا محاکمه کن» (aut dedere, aut judicare) قرار دارد (لومبوا،

۱۳۸۶: ۷۹). صلاحیت جهانی که از سوی حقوق بین‌الملل به دولت‌ها و محاکم داخلی آنان اعطا شده در واقع صلاحیتی تکلیف‌گون یا تکلیف‌وار محسوب می‌شود. یعنی در این گونه موارد دولت‌ها در اعمال صلاحیت جهانی نه تنها حق دارند، بلکه تکلیف نیز دارند که در صورت دسترسی به فرد متهم به جنایات بین‌المللی، یا او را محاکمه کنند و یا مسترد نمایند (حامد، ۱۳۸۴: ۹۵). صلاحیت جهانی یکی از ابزارهایی است در حقوق بین‌الملل جهت اجرای عدالت در ابعاد بین‌المللی که یک نوع توزیع صلاحیت قضایی و تقنینی است. تمام محاکم دنیا به صرف اینکه مجرم در حوزه قضایی آن‌ها دستگیر گردد، صالح به تعقیب و مجازات خواهند بود. البته باید توجه داشت که صلاحیت جهانی یک نوع صلاحیت فرعی است و تنها در صورتی که صلاحیتی عالی‌تر وجود نداشته باشد و نیز با توجه به اصول مربوط به اعتبار امر مختومه یا محکوم‌بها اعمال می‌گردد (مؤمنی، ۱۳۸۹: ۱۱۲). شکی نیست که صلاحیت جهانی در حقوق بین‌الملل عرفی، به عنوان اقدامات قانونی دادگاه‌های داخلی علیه دزدان دریایی و تاجران برده، پذیرفته شده است. قابل ذکر است که منشأ صلاحیت جهانی آن نیست که چنین جرایمی از نوع جرایم علیه بشریت به شمار می‌رود، بلکه این صلاحیت از آنجا ناشی می‌شود که این گونه جرایم مطلق است و در حوزه صلاحیت قوانین داخلی قرار ندارد و بدون اعمال صلاحیت جهانی، بلا تکلیف خواهد ماند؛ چنان که دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری صلاحیت جهانی علیه دزدان دریایی را در قضیه لوتوس^۱ این گونه توضیح می‌دهد: دزدی دریایی مغایر با قوانین کلیه کشورهای است و از آنجا که محل وقوع این جرم دریاهای آزاد است و هیچ کشوری حقوق یا وظایفی برای مراقبت از آن‌ها ندارد، بنابراین باید با او به منزله قانون‌شکن و دشمن نوع بشر برخورد کرد و هر کشوری، به نفع کشورهای دیگر، حق دارد او را دستگیر کند و به مجازات برساند (رابرتسون، ۱۳۹۲: ۳۲۹-۳۳۰).

۲-۵. رویکرد دوگانه شورای امنیت: حاکمیت ملی یا امنیت دریایی

صدور قطعنامه‌های متعدد از سوی شورای امنیت بازتاب‌دهنده دزدی دریایی و

1. Lotus.

ارتباط آن با امنیت بین‌المللی است. در همین راستا شورای امنیت سازمان ملل مجبور شده است در بسیاری موارد تحت عنوان فصل هفتم منشور تصمیم‌گیری نماید. دزدان دریای سومالی نیز پی برده‌اند که چون کشتیرانی بین‌المللی می‌بایست از مسیر دالان‌های باریک خلیج عدن گذر کند، این فرصت برایشان مهیا می‌شود تا حملات خود را در آب‌های بین‌المللی آغاز کنند و سپس وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند. این مسئله، شکافی عمده‌ای در حقوق دریاها بود که شورای امنیت با صدور قطعنامه ۱۸۱۶^۱ به آن پاسخ داد. در نگاه اول، این قطعنامه حوزه اقتدار دولت‌ها در سرکوب دزدی دریایی را گسترش داده است. قطعنامه دارای سه رکن است که عبارتند از:

۱. قضیه سومالی موردی استثنایی است، پس تصمیمی که گرفته شده موقتی است (در ابتدا فقط شش ماه است).
۲. حکومت فدرال انتقالی سومالی اختیار سرکوب و برخورد با دزدان دریایی را ندارد و
۳. محدودیت حاکمیت حکومت فدرال انتقالی. بنا بر رکن اول، شورای امنیت اعلام می‌کند که وضعیت سومالی نمی‌تواند به عنوان رویه‌ای برای اتخاذ عرف بین‌المللی جدید مورد توجه قرار گیرد. رکن دوم مثالی است از شناسایی ضمنی دولت ناتوان در اسناد رسمی. رکن آخر به دول دیگر اجازه مداخله در آب‌های سرزمینی سومالی را می‌دهد؛ محلی که تحت حاکمیت دولت ساحلی است و تنها استثنا، عبور بی‌ضرر است.

قطعنامه ۱۸۱۶ بازتاب‌دهنده این مسئله است که طریقه اعمال قواعد مربوط به دزدی دریایی در حال تغییر است. این قطعنامه به دولت‌ها اجازه مداخله در آب‌های سرزمینی را می‌دهد؛ به گونه‌ای که سازگار با اعمال مجاز در دریای آزاد و با توجه به قواعد مرتبط با دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل باشد. اگرچه دزدی دریایی و دزدی مسلحانه به هم پیوسته هستند و مشخص نیست که شورای امنیت جرم جدیدی را معرفی می‌کند یا صرفاً در پی توضیح شرایط است، اما این قابل درک است که شورای امنیت به قواعد دزدی دریایی ارجاع می‌دهد تا از نقض آن جلوگیری کند. بنابراین این صرفاً اجازه‌ای برای مداخله در آب‌های سرزمینی سومالی، حتی در شرایط ناهماهنگ با

1. SC Res 1816, (2 June 2008), UN SCOR, 5902nd mg, UN Doc S/RES/1816.

تعریف دزدی دریایی بوده است.

ممکن است گفته شود که شورای امنیت تصمیم خود را مبتنی بر درخواست و اطلاع حکومت فدرال انتقالی سومالی کرده است، حتی تجدید اقتدار مورد اشاره در پاراگراف ۷ در مورد مداخله در آب‌های سرزمینی برای دوره‌های زمانی اضافی نیز مبتنی بر درخواست حکومت انتقالی است. بنابراین شورای امنیت در انطباق با قواعد سنتی حقوق بین‌الملل که احترام به حاکمیت، تمامیت سرزمینی و استقلال سیاسی کشورهاست، عمل نموده است. اما اگر همه چیز وابسته به خواست و رضایت سومالی است، چرا این قطعنامه استثناست و رویه‌ای واقعی برای شکل دادن عرف بین‌المللی نیست؟ به نظر می‌رسد که شورای امنیت قصد ندارد بگوید که یک دولت ناتوان، دارای حقوق خود نیست. زیرا حاکمیت از توانایی اعمال این حقوق در تمامی ابعاد آن ناتوان است و حتی دولتی که نمی‌تواند اقتدار خود را در تمامی بخش‌های آن اعمال نماید، همچنان یک دولت حاکم در نظر گرفته می‌شود؛ اما دقیقاً همین‌جا یک سؤال وجود دارد. نظر به نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و نامه‌های دبیر کل، اگر حکومت انتقالی رضایت خود را ارائه نکرده بود، تصمیم شورای امنیت چه بود؟ بنابراین موضوع، تصمیمات شورای امنیت می‌بایست به دو مقوله جدا تقسیم شود. اول، قطعنامه‌هایی که مطابق با کارکرد اولیه و اصلی شورای امنیت طبق ماده ۳۹ منشور صادر می‌شوند و دوم، قطعنامه‌هایی که حتی اگر قابل صدور بر طبق این ماده باشند، رضایت طرف یا طرف‌های درگیر، برخی از نتایج چنین قطعنامه‌هایی را تغییر می‌دهند.

زبان قطعنامه ۱۸۵۱ بسیار رایج و متداول است. پاراگراف ۶ این قطعنامه به گونه قطعنامه‌هایی که اجازه توسل به زور را می‌دهند، نوشت شده است: «... دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای... به انجام تمام اقدامات ضروری متناسب در سومالی با هدف سرکوب و مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا متعهد می‌شوند»^۱. تفاوت میان این قطعنامه و سایر قطعنامه‌ها که این اصطلاح را به کار برده‌اند، روشن است. این قطعنامه در پی حمایت از یک دولت است، در حالی که سایر آن‌ها در پی حمله به یک

1. S/RES/1851, <<http://www.securitycouncilreport.org/un-documents/document/Somalia%20S%20RES%201851.php>>.

دولت هستند. بنابراین مؤلفه رضایت، نتایج را عیان می‌سازد.

قطعهنامه ۱۸۵۱ دامنه صلاحیت را در دو حوزه گسترش می‌دهد. اول، مسئله مدت‌زمان است که به دوازده ماه گسترش یافته است و دوم، استفاده از سلاح برای حمله نظامی به سومالی است. این، یک فرمولی مصالحه‌ای و مرضی‌الطرفینی است؛ چراکه برخی اعضای شورا به پیشنهاد اولیه ایالات متحده که شیوه‌ای بی‌سابقه بود و در پی مجوز برای حمله هوایی به حریم هوایی سومالی جهت تعقیب دزدان دریایی بود، به دیده تردید می‌نگریستند.^۱

تصمیمات شورای امنیت در قضیه سومالی، قسمت‌هایی از یک پازل هستند. در ابتدا قطعهنامه‌ها مجوزی برای حمله به دزدان دریایی در دریا و سرزمین اصلی بودند، اما قطعهنامه‌های بعدی، به ویژه قطعهنامه ۱۸۹۷ که در سال ۲۰۰۹ صادر شد، دستورالعمل‌هایی برای قدم‌های بعدی مانند اقدامات قضایی و تعقیبی هستند.^۲ در مرکز اقدامات متقابل، شورای امنیت مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی را دارد و قطعهنامه‌های متعددی در مورد وضعیت سومالی صادر شد که شامل قطعهنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸ و ۱۸۴۶ می‌شوند. با این حال، در سال ۲۰۰۸ مهم‌ترین قطعهنامه شورا به این موضوع اختصاص پیدا کرد که نشان از اهمیت بالای آن دارد. شورا، تحت فصل هفتم منشور، مطابق با درخواست رئیس‌جمهور سومالی و از طرف جامعه بین‌المللی، قطعهنامه ۱۸۵۱ را برای مبارزه علیه دزدی دریایی تصویب کرد. این قطعهنامه که از سوی تمامی ۱۵ دول عضو شورا مورد پذیرش قرار گرفت، مجوز مقابله با دزدی دریایی را در آب‌های سرزمینی با اقدامات ضروری نظامی صادر می‌کند. شایان ذکر است که اقدامات مورد اشاره در قطعهنامه که در ارتباط با سومالی هستند، به دریای سرزمینی محدود نمی‌شوند. پس تمام کشورها و سازمان‌های بین‌المللی هر چه زودتر به هماهنگ کردن فعالیت‌هایشان در جنگ علیه دزدی دریایی

1. Omer Eagan, Somali Piracy and International Law: Some Aspects, Australian and New Zealand, Maritime Law Journal, Vol. 24, No. 2, 2010, p. 66.

2. S/RES/1897 (2009), <<https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Documents/1897.pdf>>.

در قالب سازوکاری برای همکاری بین‌المللی تشویق می‌شوند. ائتلافی تحت رهبری فرانسه، آمریکا، بریتانیا و هند برای محافظت از خلیج عدن شکل گرفت و به چین، کره و ایران نیز اجازه ایفای نقشی فعال داده شد.

همچنین مهم‌ترین مؤلفه تلاش جامعه بین‌المللی برای سرکوب دزدی دریایی، توافق میان حکومت‌های در جنگ و حکومت‌هایی بود که داوطلب مجازات مجرمان بودند. رویه غالب از طرف آن دسته از نیروهای دریایی که در دستگیری و آزاد کردن مظنونین به دزدی دریایی مشارکت نداشتند، در سال ۲۰۰۹ و همین‌طور ۲۰۱۰ این بود که آن‌ها را به قصد جداسازی توافقات میان کنیا و اتحادیه اروپا، بریتانیا و ایالات متحده، برای محاکمه به کنیا روانه کنند.^۱

همچنین شورای امنیت به این نکته اشاره داشته است که «حقوق داخلی شماری از دولت‌ها با فقدان جرم‌انگاری دزدی دریایی و یا رویه عملی برای تعقیب جزایی مؤثر دزدان دریایی مظنون مواجه است»^۲ و «همه دولت‌ها را به جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی‌شان» فرامی‌خواند.^۳ علاوه بر این، دولت‌هایی که پیش از این در زمینه دزدی دریایی قانون‌گذاری ملی داشته‌اند، مناسب است که آن را در جهت تضمین اجرای مقررات مرتبط کنوانسیون حقوق دریاها بازنگری نمایند. در واقع، اخیراً شماری از دولت‌ها قانون‌گذاری ملی خود در مورد دزدی دریایی را به‌روز نموده‌اند.^۴ قابل ذکر است که مشکلات و مسائل مختلفی در مقابله با دزدی دریایی سر برآورده‌اند. اول، صلاحیت بسیاری از دولت‌ها در تعقیب و مجازات دزدان دریایی است. صرف عمل دزدی دریایی بسیاری از دولت‌ها را درگیر می‌کند. طرف‌های درگیر نه تنها شامل دولت‌های تبعه دزدان دریایی و قربانیان می‌شوند، بلکه دولت ساحلی یا سایر دول با

1. Roach, J. Ashley, Agora: Piracy Prosecutions Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions, The American Journal of International Law, Vol. 104:397, 2010, p. 404-405.
2. S/RES/1918 (2010), preamble, <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1918>>.
3. S/RES/1950 (2010), paragraph 13, <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1950>>.
4. Copies of national legislation on piracy provided by States to UN-DOALOS and the IMO Secretariat are available on the website of UN-DOALOS at: <www.un.org/Depts/los/piracy/piracy.htm>.

صلاحیت در منطقه‌ای که حادثه روی داده، دولت صاحب پرچم دزدان کشتی دریایی، دولت صاحب پرچم کشتی قربانیان، دولت‌های تبعه صاحبان کشتی‌ها، دولت‌های تبعه صاحبان بار، دولت‌های محموله بار و دولت‌های مقصد بار را نیز شامل می‌گردد.^۱ با توجه به ماهیت جرم دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل، هیچ ارتباط صلاحیتی میان دولت اعمال‌کننده صلاحیت و متخلف (های) بالقوه، کشتی/هواپیمای دزدان دریایی، قربانی (ها) یا کشتی/هواپیمای قربانی وجود ندارد. بنابراین، از آنجا که دزدی دریایی، همان‌طور که در کنوانسیون حقوق دریاها نیز آمده است، مبنای مستقلی برای صلاحیت در حقوق بین‌الملل ایجاد می‌کند، هیچ مبنای صلاحیتی دیگری (از قبیل سرزمینی، ملی یا شخصیت منفعل) نیاز نیست. بنابراین دولت‌ها می‌توانند قوانین ملی که مقررات مرتبط با مقابله با دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها را اجرایی می‌کند، بر مبنای صلاحیت جهانی وضع نمایند. صلاحیت جهانی مرتبط با دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها، استثنایی بر اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر کشتی‌ها در دریای آزاد است.^۲ موضوع بعدی، نواقص قوانین ملی است. برای پرداختن به این چالش‌ها، بعضی از دولت‌ها و ارگان‌های بین‌المللی برخی اسناد را صادر و به راه حل این مسئله اشاراتی داشته‌اند. این اسناد عبارتند از: ۱. دزدی دریایی: مؤلفه‌های قانون‌گذاری ملی پیرو کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها ۱۹۸۲ (سند LEG 98/8/1 و LEG 98/8/3)، ارائه‌شده توسط بخش سازمان ملل برای امور اقیانوسی و حقوق دریاها (UN-DOALOS). این سند در پی کمک به دولت‌ها در اعمال یک شکل و سازگار مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست. ۲. پی‌ریزی یک چارچوب قانون‌گذاری جهت تجویز تعقیب قضایی مؤثر و کارآمد

1. Kalra, Kush, Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia, p. 3, <<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7YbUHBb51PMJ:https://www.ibanet.org/Document/Default.aspx%3FDocumentUId%3DD063B524-A38F-4E22-87C8-C9A38742EB74+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir>>.
2. International Maritime Organization, Circular letter concerning information and guidance on elements of international law relating to piracy, Circular letter No. 3180, 17 May 2011, <www.un.org/depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf>.

دزدی دریایی (سند LEG 98/8/2)، ارائه‌شده توسط اداره مواد مخدر و جرائم سازمان ملل (UNODC).^۳ اجرای متحدالشکل و سازگار مقررات کنوانسیون بین‌المللی دزدی دریایی (سند LEG 98/8)، ارائه‌شده توسط دبیرخانه سازمان بین‌المللی دریانوردی.^۴ پی‌ریزی چارچوب قانون‌گذاری جهت تجویز تعقیب قضایی مؤثر و کارآمد دزدی دریایی (سند 98/8/4)، ارائه‌شده توسط دولت اوکراین.

مجمع عمومی «دولت‌ها را به برداشتن گام‌های مناسب تحت حقوق داخلی‌شان برای تسهیل توقیف و تعقیب آن‌هایی که گفته شده است مرتکب دزدی دریایی شده‌اند...»^۱ وادار می‌کند؛ اما شورای امنیت به این نکته اشاره می‌کند که «حقوق داخلی شماری از دولت‌ها دچار فقدان مقررات جرم‌انگاری دزدی دریایی و یا رویه‌های عملی برای تعقیب کیفری مؤثر دزدان دریایی مظنون است»^۲ و همه دولت‌ها را به مبارزه فعالانه با دزدی دریایی در ضمن اقدامات و تصویب قوانین ملی در همکاری با سازمان بین‌المللی دریانوردی وادار می‌کند. بنابراین بخش امور اقیانوسی و حقوق دریاهای اداره امور حقوقی سازمان ملل، در همکاری با سازمان بین‌المللی دریانوردی و اداره جرم و مواد مخدر سازمان ملل، اسناد LEG 98/8/1 و LEG 98/8/3 را آماده کرده است. این اسناد بر صلاحیت جهانی، تعریف جرم دزدی دریایی، جرم‌انگاری (مجازات‌ها)، اقدامات اجرایی، مسئولیت و مقررات غرامتی، حفظ یا از دست دادن تابعیت کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی و همکاری بین‌المللی تمرکز داشته‌اند.

اتحادیه اروپا به عنوان یکی از اصلی‌ترین سهامداران در تجارت جهانی، هم‌زمان یکی از اصلی‌ترین قربانیان دزدی دریایی هم بوده است. این سازمان به عنوان یک بازیگر مهم جامعه بین‌المللی، در پیشبرد نیاز به افزایش همبستگی اقدامات داخلی و خارجی، مانند اتخاذ رویکردی کاملاً جامع، نقشی مهم داشته است.^۳ کمیسیون از سال ۲۰۰۶ مفهومی را از یک سیاست یکپارچه دریایی (IMP) و همچنین موضوعات امنیتی

1. General Assembly resolution 65/37 of 7 December 2010, paragraph 86.
2. Security Council resolution 1918(2010), preamble.
3. Ehrhart, Hans-Georg & Kerstin Petretto, The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach, Study for The Greens/European Free Alliance, Hamburg, February 2012, p. 9.

مانند جرائم سازمان‌یافته و دزدی دریایی پیش برده است.^۱ شورای امنیت از این رویکرد حمایت کرده و خواستار شرح استراتژی امنیتی دریایی با هدف مهار «تهدیدهای شناسایی شده در استراتژی امنیتی اروپایی، در عین تضمین یکپارچگی با سیاست‌های داخلی اتحادیه اروپا، از جمله خط مشی دریایی یکپارچه اتحادیه اروپا»^۲ شده است. دزدی دریایی از طرف سرویس اقدام خارجی اروپا^۳ و کمیسیون به عنوان موردی مهم شناسایی شده است و سرپرست سابق کمیسیون امور دریانوردی و ماهیگیری، جو بورگ^۴ بیان داشته است: «اتحادیه اروپا متعهد به صرف تمام توانش برای ایفای نقش خود در اقدامات پیشگیرانه و خاتمه‌دهنده دزدی دریایی است. ما نیاز به یک رویکرد نظامی کشوری یکپارچه برای جایی که همه باهم فعالیت می‌کنند داریم. کمیسیون اروپایی از طریق ارتقای نظارت دریانوردی و کمک به تنظیم یک چارچوب حقوقی بین‌المللی برای تضمین امنیت دریا، در این مقوله مشارکت می‌کند».^۵

۳-۵. رویکرد نظام قضایی ایران در مقابله با دزدی دریایی

در خصوص پدیده دزدی دریایی که در سال‌های اخیر در پهنه بین‌المللی پدیده‌ای بسیار رایج شده است و مهم‌تر اینکه کشور ایران در موارد متعددی بزه‌دیده و قربانی این جرم بوده است، با توجه به این که بخش عمده تجارت خارجی و ایران از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد، کشتی‌های تجاری - نفتی متعلق به ایران اعم از اینکه با پرچم ایران یا پرچم کشور ثالث فعالیت می‌نموده است، مورد تعرض و حمله دزدان دریایی واقع شده است. متأسفانه علی‌رغم خلأ قانونی تاکنون هیچ تدبیری را جهت تصویب قوانین و مقررات به کار نبرده است. از یک‌سوی به دلیل عدم وجود قوانین

1. European Commission: Green Paper, A European Strategy for Sustainable, Competitive and Security Energy, COM(2006) 105, Brussels, 8 Mar. 2006, p. 44.
2. Council of the European Union: Council conclusions on Maritime security strategy, 3009th Foreign Affairs Council meeting, Luxembourg 26 Apr. 2010, p. 1.
3. European union External Action Service.
4. Joe Borg.
5. European Commission Press Release: Maritime security: protecting maritime transport from piracy, Brussels, 21 Jan. 2009.

مرتبط و شفاف در رسیدگی به جرائم دزدان دریایی، رویه قضایی شفاف و قابل استنادی نیز شکل نگرفته است و هریک از محاکم براساس برداشت و تفسیر موردی در قوانین عمومی به این جرایم رسیدگی کرده‌اند. لذا رویه قضایی مدونی نیز ایجاد نشده است. کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی مرتبط نیز از جمله کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها (Unclose) و کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (SUA) تاکنون به تصویب مجلس نرسیده است تا از اعتبار و ضمانت اجرای داخلی برخوردار شود. به همین جهت در این قسمت به بررسی دو پدیده دزدی و درگیری دریایی نسبت به کشتی‌های ایرانی و رویه قضایی آن می‌پردازیم:

واقعه اول: در تاریخ ۹۱/۱۱/۱۸ دزدان دریایی تبعه سومالی با یک دستگاه قایق به کشتی حامل کالای ایرانی تحت پرچم چین حمله و پرسنل و کارکنان را در یک اتاق زندانی و مقصد کشتی را از بندر امام خمینی به سواحل سومالی خلیج عدن تغییر می‌دهند. با اطلاع به یگان کشت و بروز درگیری با دزدان دریایی نهایتاً موفق به بازپس‌گیری کشتی می‌شوند و دزدان خود را تسلیم می‌نمایند. دزدان با پرتاب تجهیزات سنگین به دریا از آن‌ها فقط چند قبضه سلاح سرد یافت می‌شود. متهمان با هدایت به ایران در دادرسی عمومی و انقلاب بندرعباس طی اتهامات حمله مسلحانه به کشتی ایران، تخریب، حمل و نگهداری اسلحه و مهمات، آدم‌ربایی و گروگان‌گیری تحت پیگرد قرار می‌گیرند. این پرونده طی کلاسه شماره ۹۱۰۹۹۸۷۶۱۳۹۰۰۴۲ ثبت و تحت رسیدگی قرار می‌گیرد.

واقعه دوم: در تاریخ ۹۱/۱/۱۷ یک فروند کشتی تجاری ایران توسط ۱۲ نفر از دزدان دریایی در شمال غرب مالدیو و در آب‌های بین‌المللی مورد حمله دزدان دریایی قرار می‌گیرد که دزدان ضمن ضرب و شتم کارکنان و خدمه و حبس آن‌ها، کشتی را به مقصد سومالی تغییر مسیر می‌دهند. با ابلاغ مأموریت به ستاد نداجا، گروه ضرب به محل اعزام و پس از درگیری و رد و بدل شدن آتش سرانجام در تاریخ ۹۱/۱/۱۲ کشتی روبروده شده به تصرف ارتش درآمده و متهمان دستگیر و به بندرعباس منتقل می‌شوند. در این درگیری سه نفر از خدمه کشتی که تبعه فیلیپین بودند، کشته می‌شوند و مقادیر

قابل توجهی اسلحه از دزدان کشف و ضبط می‌شود.

مقام رسیدگی کننده در این دو رویه قضایی با ارجاع و استناد به ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل، علی‌رغم اینکه ایران هنوز به این معاهده بین‌المللی ملحق نشده است، مصادیق و تعریف دزدی دریایی را ارائه داده است و همچنین با استناد به ماده ۵ قانون مجازات اسلامی که دلالت بر اعمال را به عنوان اقدامی علیه حکومت جمهوری اسلامی ایران ارزیابی کرده‌اند. از جمله دیگر استنادات تصمیمات قضایی، استناد به ماده ۸ قانون مجازات اسلامی است که بیان می‌دارد: «در مورد جرایمی که به موجب شرط حق قانون جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌شود».

نهایتاً مراجع قضایی و دادسرای عمومی و انقلاب بندرعباس با استفاده از وحدت ملاک جرم هوایی دریایی که مستند به ماده واحده قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز مصوب ۴۹، رسیدگی به جرایم مندرج در این قانون را منحصرأ در صلاحیت مراجع قضایی پایتخت تعیین می‌کند و رسیدگی به جرائم دزدان دریایی را نیز به لحاظ تشابه در محاکم قضایی تهران عادلانه و قرار عدم صلاحیت به صلاحیت تهران صادر می‌کند. اما همچنان در ابهام باقی می‌ماند.

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی، امروزه در برخی از قسمت‌های جهان، تبدیل به مشکلی در ابعاد بین‌المللی شده است. همان‌طور که قبلاً اشاره شد، حتی در صورت نیاز به حمایت از حاکمیت برای مقابله با دزدی دریایی، دولت‌ها اجازه مداخله در دولتی دیگر را ندارند. در فرض وجود دولت‌های ناتوان، هرگونه مداخله، از مداخله بشردوستانه تا مداخله نظامی، نیاز به قطعنامه شورای امنیت دارد. تمام دولت‌ها در جهان از حکومت‌هایی که حاکمیت خودشان را به صورت مؤثر بر مناطق ساحلی اعمال می‌کنند، منفعت می‌برند. برای مثال، مالزی و اندونزی همواره اذعان داشته‌اند که قادرند شاهره حیاتی خلیج مالاکا را جزء اماکن امن دریایی قرار دهند. قضیه سومالی که دولت قادر به اعمال حاکمیت مؤثر نیست، امروزه تبدیل به یک نگرانی جهانی در حوزه تجارت و دریانوردی بین‌المللی شده است. دزدان دریایی از این وضعیت سود می‌برند. از این‌رو

حکومت سومالی مکرراً از سازمان ملل درخواست مقابله با این مشکل را داشته است. از قطعنامه‌های متعدد شورای امنیت که تحت فصل هفتم منشور ملل متحد، از طرف همه به آن‌ها عمل شده است، می‌توان چنین نتیجه گرفت که برخی از دولت‌ها برای مقابله با دزدان دریایی، در سرزمین سومالی مداخله می‌کنند (قلمرو دریایی). به عنوان نتیجه‌ای از این مثال، می‌توان دریافت که دولت‌ها سعی می‌کنند که خلأها را از طریق همکاری‌های منطقه‌ای و توافق‌های دوجانبه پوشش دهند.

در جمع‌بندی باید گفت که در برخورد با مسئله دزدی دریایی باید واقع‌گرا بود و هم تجهیز دزدان دریایی به تکنولوژی‌های مدرن را مورد توجه قرار داد و هم ضعف دولت‌های ساحلی و هم خلأهای قانونی را مورد لحاظ قرار داد و طرحی جامع و فراگیر در سازمان ملل و سایر نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط مورد پیشنهاد و تصویب قرار گیرد. بسیاری از دولت‌ها کنوانسیون حقوق دریاها را به عنوان سندی موفق در نظر می‌گیرند. روشن است که این کنوانسیون بر رضایت متقابل استوار بوده و تلاش کرده که نیازهای دول مشارکت‌کننده در کنفرانس را پوشش دهد. کنوانسیون، برخی از مشکلات و مسائل دریایی را حل کرده، اما مشکلات دیگری را نیز ایجاد نموده است که ضرورت دارد که کنوانسیون مورد بازبینی قرار گیرد. برای مثال، دزدی دریایی و فعالیت دزدان دریایی در دریای سرزمینی، مسئله‌ای جدی است. برای حل این مشکل، پیشنهاد می‌شود با توجه به تجربه تصویب قطعنامه اختصاصی در خصوص سومالی، پروتکلی عمومی را تصویب نماید تا در موارد اضطراری بتوان بدان استناد کرد و نظر به این که پروتکل، تنها برای امضاکنندگان آن لازم‌الاجراست، تدابیری پیش‌بینی شود که جنبه الزام‌آور آن تقویت شده و با مفهوم نظم و صلح جهانی مرتبط و درآمیخته شود.

پیشنهادات

۱. با توجه به گسترش پدیده دزدی دریایی در اکثر آب‌های بین‌المللی و لزوم جدیت دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی با این پدیده شوم و متفاوت بودن قوانین و رویه دولت‌ها در برخورد با آن پیشنهاد می‌گردد. به لحاظ گستردگی و جهان‌شمولی و تأثیر مخرب این جرم بر امنیت صلح جهانی و در راستای ایجاد رویه واحد تعقیب و مجازات

مرتکبان دزدی دریایی در دیوان بین‌المللی کیفری و توسط دادستان و قضات محاکم آن دیوان تعقیب و محاکمه و مجازات گردند. به عبارت دیگر دزدی دریایی نیز همچون جرایمی نظیر نسل‌کشی و جرایم جنگی در صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری باشد تا در نتیجه چنین تصمیمی، هم رویه جهانی در برخورد با دزدان دریایی واحد گردد و هم نگرانی و دغدغه نهادهای حقوق بشری در نادیده گرفته شدن حقوق متهمان مرتفع گردد.

۲. اما در خصوص کشورمان از آنجایی که جمهوری اسلامی ایران حدود ۹۰ درصد تجارت خارجی خود را از طریق دریا انجام می‌دهد و ناگزیر درگیر مصائب و مشکلات ناشی از بزه دزدی دریایی می‌باشد، لذا تا تحقق پیشنهاد اول مبنی بر تشکیل یک دادگاه بین‌المللی کیفری جهت رسیدگی به بزه مذکور و یا شمول صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری در رسیدگی به جرم دزدی دریایی، به قوه قضاییه پیشنهاد می‌گردد با استفاده از قضات باتجربه و متخصص در امور کیفری بین‌المللی و تشکیل یک شعبه ویژه در مرکز و همچنین در استان‌های ساحلی جنوب که درگیر با موضوع تعقیب دزدان دریایی می‌باشند، با مرکزیت دادگستری کل استان هرمزگان (شهر بندرعباس) به لحاظ استقرار منطقه یکم دریایی در این شهر و اینکه تاکنون مسئولیت تعقیب و دستگیری و تجربه تشکیل چندین پرونده در این خصوص داشته‌اند را می‌نماید تا برخورد سریع و قاطع و همچنین صدور آرای واحدی را از سوی محاکم در سطح کشور شاهد باشیم.

۳. با توجه به خلأ قانون‌گذاری و جرم‌انگاری پدیده دزدی دریایی در قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران، همان گونه که در متن مباحث حقوق داخلی طرح شد، پیشنهاد می‌گردد در این خصوص قوه قضاییه لایحه‌ای را مبنی بر جرم‌انگاری دزدی دریایی و تعیین مجازات برای مرتکبان این اعمال، تقدیم مجلس شورای اسلامی نموده و یا اینکه خود مجلس راساً طرحی را جهت جرم‌انگاری این پدیده شوم در راستای وضع قانونی تحت عنوان برخورد با دزدان دریایی در آب‌های ساحلی و دریای آزاد برحسب صلاحیت جهانی و حفظ منافع ملی ایران و رفع خلأهای قانونی مبارزه با این پدیده مجرمانه اقدام نماید.

کتاب‌شناسی

۱. پورنوری، منصور و محمد حبیبی، حقوق بین‌الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲)، چاپ سوم، بهار ۱۳۸۶ ش
۲. حامد، سهیلا، صلاحیت جهانی، تهران، جهاد دانشگاهی، ۱۳۸۴ ش.
۳. حسینی نژاد، حسینقلی، حقوق کیفری بین‌الملل، تهران، میزان، ۱۳۷۳ ش.
۴. رابرتسون، جفری، جنایات علیه بشریت، ترجمه سیدمهدی سیدزاده ثانی و دیگران، چاپ سوم، مشهد، دانشگاه علوم اسلامی رضوی، ۱۳۹۲ ش.
۵. رابین، چرچیل و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت علوم خارجه، ۱۳۶۷ ش.
۶. شاو، ملکم ان.، حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران، ترجمه علیرضا ابراهیم گل و حسن خسروشاهی، تهران، خرسندی، ۱۳۹۴ ش.
۷. لومبا، کلود، حقوق جزای بین‌المللی، ترجمه علی آزمایش، تهران، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۸۶ ش.
۸. مؤمنی، مهدی، مبانی حقوق جزای بین‌الملل ایران، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۸۹ ش.
۹. نجفی اسفاد، مرتضی و فرخزاد جهانی، «دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل؛ مروری بر حوادث سومالی»، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، تهران، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹ ش.
10. Churchill, Robin & Allen Lo, International Laws of Seas, translated by Bahman Aghaei, Treasury of Science library, first addition, 2000.
11. Copies of national legislation on piracy provided by States to UN-DOALOS and the IMO Secretariat available on the website of UN-DOALOS at: <www.un.org/Depts/los/piracy/piracy.htm>, Visited on 11 March 2014.
12. Council of the European Union. Council conclusions on Maritime security strategy, 3009th Foreign Affairs Council meeting, Luxembourg, 2010.
13. Cwinya-ai, Robert Ongom, Causes of maritime piracy off the Somali Coast; what can the regional or international community offer? 29 September 2009, Available at: <http://papere.ssrn.com/sol13/papers.cfm?abstractid=1482044>, Visited on 16 July 2104.
14. Eagan, Omer, Somali Piracy and International Law: Some Aspects, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, Vol. 24, No. 2, 2010.
15. Ehrhart, Hans-Georg & Kerstin Petretto, The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach, Study for The Greens/European Free Alliance, Hamburg, February 2012.
16. European Commission Press Release, Maritime security: protecting maritime transport from piracy, Brussels, 21 Jan 2009.
17. European Commission: Green Paper, A European Strategy for Sustainable,

- Competitive and Secure Energy, COM 105, Brussels, 8 Mar. 2006.
18. European Council: Report on the Implementation of the European Security Strategy - Providing Security in a Changing World, S407/08, Brussels, 2008.
 19. General Assembly resolution 65/37 of 7 December 2010, paragraph 86.
 20. Ghorbanpoor, Mohammadov, The performance Analysis of the international community in response to acts of piracy off Somalia and in the Gulf of Aden, Journal of International Law, International Journal of Legal Affairs of the Presidency, the twenty-sixth year, number 41, 2009.
 21. Guilfoyle, Douglas, Piracy of Somalia: UN security council Resolution 1816 and IMO regional counter piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly, 2010, Available at: <<http://journals.Cambridge.org/action/displayAbstract?FromPage=online&aid=2052968>>, <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>>, Visited on 11 November 2015, <<https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006>>.
 22. International Maritime Organization Circular letter concerning information and guidance on elements of international law relating to piracy, Circular letter No. 3180, May 2011, <www.un.org/depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf>, Visited on 10 March 2015.
 23. Kalra, Kush, identify, discuss and propose a course of action to solve what, in your opinion, constitutes the most pressing challenge for international law Lessons from Somalia Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia, 2000, at <<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7YbUHBb51PMJ:https://www.ibanet.org/Document/Default.aspx%3FDocumentUid%3DD063B524-A38F-4E22-87C8-C9A38742EB74+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ir>>.
 24. Murphy, Martin. Somali piracy: Not just a naval problem, Center for Strategic and Budgetary, 2009, available at Assessments, at <<http://csbaonline.org/uploads/documents/2009.04.17-Somali-Piracy-Not-Just-a-Naval-Problem.pdf>>, On 22 July 2015.
 25. Questionnaire No. 6: Piracy, The American Journal of international Law, Vol. 20, No. 3, Supplement, Jul. 1926, Available at: <<http://www.Indiana.edu/~league/bibliography.php?rs=400&textQueryInput=&queryInput=&browseLetter=W>>.
 26. Roach, J. Ashley, Agora: Piracy Prosecutions Countering Piracy Off Somalia: International Law and International Institutions, The American Journal of International Law, Vol. 104:397, 2010.
 27. SC Res 1816, (2 June 2008), UN SCOR, 5902nd mg, UN Doc S/RES/1816, Visited on 15 March 2016.

28. Security Council resolution 1918(2010), preamble.
29. Sterio, Milena, "Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed", Fordham International Law Journal , Vol. 33, Issue 2, 2009.
30. Wright, Leigh R., "piracy in the Southeast Asian Archipelago", Journal of Oriental Studies, Vol. 14, 1976.
31. Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956.

