

موانع و کاستی های کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها

در رابطه با مجادله با دزدی دریایی

دکتر امیررضا محمودی^۱ / سیده مهشید میری بالاجورشری^۲

* تاریخ دریافت ۱۴۰۰/۰۶/۲۱ / تاریخ پذیرش ۱۴۰۰/۰۷/۰۴

چکیده

در سال های اخیر فعالیت های دزدی دریایی به مقدار قابل ملاحظه ای افزایش یافته است. به طوری که در برخی مناطق دریایی از جمله سواحل سومالی و آب های جنوب شرق آسیا و آمریکای جنوبی، این واقعه به شکل وسیعی در آن دیده می شود و از منظر دزدان دریایی به مناطق امنی برای فعالیتشان بدل شده است. ضررهای اقتصادی که به سبب دزدی دریایی ایجاد می گردد سالانه به میلیاردها دلار می رسد؛ به طوری که جامعه جهانی را با مشکلات عدیده ای مواجه ساخته است. قواعد حقوقی بین المللی که در این ارتباط توسط کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها مصوب سال ۱۹۸۲ وضع گردیده است سال های مدیدی است که بدون تغییر به حیات خود ادامه می دهد، که در موضوعات فراوانی همچون توصیف دقیق عناصر شکل دهنده دزدی دریایی و توقیف و محاکمه دزدان دریایی نواقص و کمبودهای غیر قابل انکاری مشاهده می گردد. لذا این مسأله در مقاله حاضر با بررسی کاستی های قانون موجود در رابطه با نحوه مجادله مؤثر با این واقعه و چگونگی ساماندهی کمبودهای حقوقی موضوع، مورد نقد و بررسی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، توقیف و محاکمه دزدان دریایی.

^۱ استادیار و عضو هیأت علمی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد لاهیجان. (نویسنده مسئول)
amirreza.mahmodi@gmail.com

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد لاهیجان.
mahshid.miri.id@gmail.com

مقدمه

در سال های اخیر از نظر مالی و اقتصادی، تجارت دریایی پیشرفت قابل ملاحظه ای داشته است. به طوری که بیش از نود درصد تجارتی که در دنیا صورت می گیرد از طریق دریا و راه های دریایی عملی می گردد. (azubike, 2019, 144) این تقاضای روز افزون و پایدار نسبت به حمل و نقل موجب اخذ تدابیری می گردد که امنیت سیر در راه های دریایی را تأمین نماید. به هر حال در سال های اخیر در خلیج عدن و سواحل سومالی و سایر مسیرهای مهم دریایی، فعالیت های دزدی دریایی به طور قابل ملاحظه ای افزایش داشته است. (akipek, 2019, 13) با وجود این که تا حدود پنجاه سال پیش گمان می رفت که دزدی دریایی دیگر اهمیتی ندارد، اما با به وقوع پیوستن وقایع اخیر بار دیگر به عنوان یکی از موضوعات مهم بین المللی خود را نمایان ساخته است. این افزایش در شمار وقایع دزدی دریایی، امنیت حمل و نقل دریایی را به محل تأمل و بحث تبدیل کرده است. از زمانی که راه های دریایی به عنوان وسیله ای برای حمل و نقل مورد استفاده قرار گرفت، دزدی دریایی نیز وجود داشته است. (تقی زاده، ۱۳۹۱، ۲۱)

بر اساس اسناد و شواهد تاریخی، تراکیایی ها^۱، که کشتی های تجاری را هدف حملات خود قرار می دادند، به عنوان اولین دزدان دریایی در جهان شناخته می شوند. (meray, 1963, 107) در طول تاریخ، دزدی دریایی موجودیت خود را حفظ نموده است اما برخی مواقع جدا کردن آن از دیگر عملیات وقوع یافته در دریا بسیار مشکل جلوه می کند؛ مخصوصاً در حقوق بین الملل از نظر نتایج حقوقی و خصوصیات، مدت های مدیدی وجوه افتراق مفاهیم کورسان از دزد دریایی^۲ نامشخص مانده بود و در ارتباط با هر دو واژه مفهوم یکسانی به کار گرفته می شد. (akipek, 2019, 17)

احکامی که در قالب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در رابطه با دزدی دریایی شکل گرفته اند نمی تواند امروز جوابگوی مشکلاتی که در این زمینه وجود دارد، باشد. برای یک مجادله همه جانبه یک استراتژی مؤثر و متناسب با نوع تهدید بایستی صورت پذیرد. در این رابطه احکام حقوقی موجود بین المللی بایستی مورد تجدیدنظر قرار گیرد. در حال حاضر مد نظر قرار دادن شرایط امروز جامعه جهانی تبدیل به یک امر بدیهی شده است، بنابراین با این توصیفات تغییراتی که در رابطه با

¹ Thracians.

² corsair / privateering.

احکام موجود در کنوانسیون حقوق دریاهاى ۱۹۸۲ در رابطه با دزدی دریایی وجود دارد می‌تواند اصلاح شده و به روز تر و کارآمد تر شود.

۱- حذف شرط دریای آزاد طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها

وقوع دزدی دریایی منحصراً در دریای آزاد مورد پیش بینی واقع گشته است. احکام این ماده تعهدی که به وسیله ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها در رابطه با مجادله با دزدی دریایی را پیش بینی کرده است را تحت الشعاع قرار داده است. اضافه بر آن احکام این ماده به شکل قابل ملاحظه ای سایر احکام کنوانسیون مزبور را در رابطه با دزدی دریایی تضعیف نموده است. انحصار وقوع دزدی دریایی صرفاً در دریای آزاد به معنی بدون مجازات ماندن چنین اعمالی در سایر آب ها می‌تواند باشد. (baykal, 1998, 63) دولت ساحلی بنا به وظیفه ای که در قبال تأمین امنیت آب های ساحلی دارد محق است که در صورت بروز چنین حوادثی، مسئولان آن حادثه را بازداشت و محاکمه نماید. همچنین دولت ساحلی، در صورت مواجهه کشتی در حال حرکت به تعرض در چارچوب حقوق داخلی خود تعرض را خاتمه و خاطیان را محاکمه می‌نماید. در صورتی که دولت ساحلی با وجود اطلاع این وظیفه خود را به جا نیاورد مسئول شناخته خواهد شد. (burgess, 2006, 300) از سوی دیگر بایستی کم کاری و بی میلی دولت هایی که ظرفیت لازم را برای ایجاد امنیت آب های داخلی شان ندارند نیز مدنظر قرار داد.

در زمان طرح و تصویب کنوانسیون حقوق دریاها پیش‌بینی نشده بود که اگر در کشوری نتوان حاکمیتی تأسیس کرد و یا موفق به چنین کاری شد ولی آن حاکمیت آنقدر ضعیف باشد که نتواند امنیت کشور و به تبع آن امنیت آب های داخلی را تأمین کند، چه راهکارهایی بایستی طرح شود. در کنوانسیون حقوق دریاها با مدنظر قرار دادن مجادله دولت ساحلی با دزدی دریایی هیچ‌گونه ارائه طریقی در این باب صورت نپذیرفته است. در مثال کشور سومالی با نگاه دقیق تر می‌توان دریافت که در جهان کشورهای زیادی وجود دارد که توان مجادله با دزدی دریایی در آب های داخلی شان را ندارند؛ و یا اگر هم توان آن را داشته اند به دلیل ضعف سیستم حقوقی امکان محاکمه صحیح و عادلانه آن را ندارند.

اضافه بر آن زمانی هم که کشوری حدود آب های داخلی خود را دوازده مایل قرار می‌دهد و به دنبال آن نیز توان مجادله ابزاری و حقوقی با دزدی دریایی را نیز نداشته باشد، این آب های داخلی برای دزدان دریایی به مانند یک منطقه امن جهت فعالیت غیر قانونی آن درخواهد آمد. در جهت اصلاح این حکم مضیق در رابطه با مجادله با دزدی دریایی می‌بایست، با احترام کامل به حاکمیت

مطلق دولت ها، بدون در نظر گرفتن نوع مناطق دریایی از قبیل آب های داخلی و یا دریای آزاد، چنانچه به کشتی در حال سیر و یا به اشخاص و اموال موجود در کشتی با هر نوع هدف شخصی، اعمال شدید نا مشروعی صورت پذیرد، مصداق اعمال دزدی دریایی تلقی شده و خاطیان با آن عنوان تحویل محاکم قضایی شوند. با این تغییرات احکام ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای در رابطه با دریاهای آزاد در سایر آب ها نیز لازم الاجرا خواهد ماند.

۲- شناسایی حق تعقیب مداوم (فوری) در دریای سرزمینی

حقی که به موجب ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای با عنوان حق تعقیب مداوم وضع شده، حقی است که از طرف دولت ساحلی نسبت به کشتی های خارجی ای که احتمال می رود ناقض قوانین و نظامات کشور ساحلی شده باشند اعمال می گردد. (پور نوری و حبیبی، ۱۳۸۳، ۱۲۱) به موجب این حق، تعقیبی که در آب های سرزمینی شروع شده و در آب های آزاد نیز ادامه داشته باشد، با ورود کشتی دزدان دریایی به آب های سرزمینی کشور دیگر از منظر احکام حقوقی کنوانسیون حقوق دریاهای تعقیب امکان پذیر نمی باشد. (حسین پور، ۱۳۹۴، ۷۱) انحصار ادامه چنین تعقیبی تا مرزهای دریایی کشور ثالث و توقف تعقیب در هنگام ورود کشتی دزدان دریایی به آب های ساحلی کشور دیگر در مثال آب های جنوبی شرقی آسیا به دلیل شرایط جغرافیایی خاص آن و وجود مرزهای آبی مجاور هم، باعث ایجاد امتیاز برای دزدان دریایی جهت فرار از دست قانون شده است. (Collins-Hassan, 2009, 95) خصوصاً زمانی که دولت ساحلی در رابطه با مجادله با دزدی دریایی یا کم توان بوده باشد و یا اصلاً میلی برای مجادله نداشته باشد، دزدان دریایی با ورود به آب های ساحلی آن کشور می توانند به راحتی از تعقیب رهایی یابند. تنها در صورتی که کشور تعقیب کننده اذن ادامه تعقیب را از کشور ساحلی داشته باشد، این تعقیب می تواند ادامه داشته باشد اما باید در نظر داشت که گرفتن اذن امری بسیط نبوده و دارای آیین و اصول خاص می باشد که می تواند زمان بر باشد. (Dahelvang, 2006, 20) بدیهی است که در این پروسه کشتی دزدان دریایی به راحتی می تواند از تعقیب نجات یابد.

با این توضیحات می توان کاستی های احکام کنوانسیون مزبور را در این رابطه مشاهده کرد که در مقوله مجادله، قرار دادن هر گونه حدودی در رابطه با نحوه تعقیب، به بهانه مطلق بودن حاکمیت دولت ها عقلایی به نظر نمی رسد. در رابطه با اصلاح ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، می توان گفت که فعالیت دزدی دریایی در هر منطقه ای به وقوع پیوسته باشد تعقیب نیز از آن منطقه صورت خواهد پذیرفت و احکام ماده مزبور از حالت حصری خارج خواهد شد. یعنی مبدأ تعقیب

دیگر صرفاً آب های داخلی، آب های مجمع الجزایری و دریای سرزمینی با منطقه مجاور کشور تعقیب کننده نخواهد بود. در رابطه با استفاده از حق تعقیب فوری بین تأثیرات این مجادله و حاکمیت دولت بایستی یک تعادل برقرار گردد. به همین خاطر برای حفظ حرمت حاکمیت دولت، بایستی از قبل اذن استفاده از این حق از مرجع صالح کشور گرفته شده و به صورت توافقی مدت زمان محدودی در جهت تعقیب و اتمام آن در نظر گرفته شود.

۳- برقراری همکاری های منطقه ای دو یا چند جانبه

تأثیر کم وضع قواعد مضیق در رابطه با حق تعقیب جهت مجادله با دزدی دریایی مشخص است. اما تغییرات پیشنهادی در این رابطه به دلیل بی میلی اکثر کشورها در رابطه با تشریک حاکمیت خود با مشکلات عدیده ای مواجه می گردد. برای حل این مشکل با توجه به موقعیت جغرافیایی و نوع تهدید دزدان دریایی میان دولت ها ایجاد زمینه هایی برای همکاری های منطقه ای می تواند صورت پذیرد. برای نمونه در منطقه جنوب شرق آسیا که دارای صدها جزیره کوچک و بزرگ می باشد، در خلیج ها و آبراه های باریک بین المللی، همکاری های منطقه ای میان دولت ها تبدیل به یک الزام مهم شده است. (Collins-Hassan, 2009, 102) چون که اختلاط مناطق مرزی باعث ایجاد سهولت برای دزدان دریایی جهت فرار از آب های کشوری به کشور دیگر می شود.

در سایه ایجاد همکاری های منطقه ای با در نظر گرفتن نوع تهدید و شکل جغرافیایی مناطق، همکاری های اطلاعاتی، به کارگیری ابزارهای نظارتی مانند گشت های هوایی و دریایی و ایجاد پایگاه های مشترک نظامی خاص مجادله با دزدان دریایی و سایر تدابیر مؤثر می تواند صورت پذیرد. این چنین همکاری هایی موجب تسهیل اعمال احکام کنوانسیون حقوق دریاها میان کشورها شده و تعارضات احتمالی ایجاد شده میان کشورها را در رابطه با مجادله با دزدان دریایی کاهش خواهد داد. به عنوان یک نمونه مهم در این رابطه، به همکاری منطقه ای که میان کشورهای اندونزی، مالزی و سنگاپور به دلیل صاحب بودن این کشورها به آبراه های مهم و داشتن ترافیک سنگین دریایی در آبراه ها در جهت مجادله با فعالیت های دزدی دریایی می توان اشاره کرد. (pathak, 2005, 70) در این همکاری، تبادل اطلاعاتی و استفاده از گشت های هوایی و دریایی جهت پیشگیری از حمله دزدان دریایی باعث کاهش در تعداد حملات دزدان دریایی در این منطقه شده است. باید توجه داشت این منطقه در سال های نه چندان دور یکی از نقاط حادثه خیز از بابت دزدی های دریایی تلقی می شد. نمونه بارز دیگر موافقت نامه همکاری میان کشورهای جنوب شرق آسیا جهت مجادله با حملات مسلح و حملات دزدان دریایی است. در این موافقت نامه که از

سال ۲۰۰۶ اجرا شد به شکل جدی در جهت همکاری در مجادله با دزدان دریایی و حملات مسلح به شکل تبادل اطلاعاتی فعالیت های وسیعی صورت گرفته است. (winn-govern, 2008, 228)

۴- استفاده از روش های الزام آور هم جهت با احکام شورای امنیت

از طرف دیگر با مد نظر قرار دادن این که فعالیت های دزدی دریایی حتی در خارج از آب های آزاد می تواند صلح و امنیت بین المللی را مختل نماید، شورای امنیت سازمان ملل متحد می بایست دست به ابتکار عمل بزند و تصمیمات فوق العاده ای اتخاذ نماید. به عنوان نمونه شورای امنیت سازمان ملل با حرکت در چارچوب فصل VII منشور سازمان ملل حملات دزدان دریایی در خلیج عدن و آب های سومالی را با عنوان تهدید کننده صلح و امنیت بین المللی تلقی کرده، و در رابطه با آن یک سری احکامی را صادر نموده است. (چشمه خاور، ۱۳۸۹، ۱۱۷) در این تصمیمات با توجه به عدم توانایی سومالی در جلوگیری از تهدیدات دزدان دریایی و همچنین پیشگیری از افزایش چنین فعالیت های تهدید آمیزی، از سایر دولت ها در جهت حمایت و یاری دولت موقت سومالی دعوت به عمل آمد. اضافه بر آن از دولت موقت سومالی از قبل جهت مجادله با دزدان دریایی اذن ورود به آب های داخلی آن گرفته شده و برای استفاده از این اذن تدابیر لازم نیز صورت گرفته است. همچنین برای مجادله با دزدی دریایی در آن منطقه یک حرکت همه جانبه بین المللی مورد تصمیم گیری قرار گرفته است. برای این منظور نیروی دریایی اکثر کشورها با فرماندهی آمریکا هنوز در منطقه به فعالیت خود از سال ۲۰۰۹ ادامه می دهد. (akipek, 2019, 177)

۵- محاکمه و مجازات دزدان دریایی

جامعه بین المللی با هدف پیدا کردن راهی جهت حل مشکل دزدی دریایی، این فعالیت را به عنوان تهدیدی برای صلح و امنیت بین المللی تلقی کرده و آن را جنایت بین المللی قلمداد می نمایند، به طوری که هر دولتی صلاحیت بازداشت، محاکمه و مجازات فاعلین آن را داشته باشد. (karaska-wilson, 2008, 63) به عنوان نمونه کنوانسیون حقوق دریاها در ماده ۱۰۵ خود به احکامی در رابطه با ضبط کشتی دزدان دریایی و بازداشت آنها پرداخته است. با توجه به احکام این ماده در آب های آزاد و یا هر محلی که خارج از صلاحیت دولتی باشد هر دولتی می تواند کشتی دزدان دریایی یا کشتی ای که دزدان دریایی تصرف کرده اند و یا هر کشتی ای که در کنترل دزدان دریایی باشد را ضبط نماید؛ همچنین می توانند دزدان دریایی را بازداشت و اموال آنها را مصادره کنند. در ادامه این ماده از صلاحیت دولت بازداشت کننده دزدان دریایی در رابطه با محاکمه و مجازات آنها سخن به میان آمده است. همچنین صلاحیت اتخاذ تدابیر لازم در رابطه با

کشتی، هواپیما و اموالی که در آن موجود می‌بوده با رعایت حقوق اشخاص ثالث و با مد نظر قرار دادن اصول حسن نیت، به کشور بازداشت کننده شناخته شده است. (karaska-wilson, 2008,) اما دزدی دریایی که به عنوان یک جرم بین المللی شناخته شده و هر کشوری صلاحیت محاکمه و مجازات آنها را طبق حقوق خود دارا می‌باشد صرفاً جهت مجادله کافی نمی‌باشد چون که برای مؤثرتر کردن محاکمه و مجازات آنها بایستی در حقوق داخلی کشورها وضع قوانین مقتضی و مناسب با تهدید صورت پذیرد.

موضوع مهم دیگری که از قلم افتاده این است که در صورتی که کشوری تکالیف خود را در مواجهه با این جرم انجام ندهد چه پیامدهایی را به دنبال خواهد داشت. جدای از این‌ها حتی امکان دارد کشوری وجود داشته باشد که در رابطه با دزدی دریایی هیچ گونه قانونی را در حقوق خود نداشته باشد. همچنان که ملاحظه نمودیم هر چند که دزدی دریایی جرم بین المللی شناخته شده اما بازداشت و محاکمه آنان به طور قابل ملاحظه ای به خواست و اراده و همکاری همه جانبه نیاز دارد. هر چند تلقی شدن دزدی دریایی به عنوان جرم بین المللی از منظر تئوری کاملاً حلال مشکلات دیده می‌شود اما از نظر عملی و منطقی باز هم با این شرایط احتمال بدون مجازات ماندن دزدان دریایی وجود دارد. چون که از نظر عملی امکان ندارد که همه کشورها به صورت یکسان و هماهنگ در حقوق خود قواعد یکنواختی را در رابطه با دزدی دریایی وضع نمایند. بنابراین نحوه رفتار با دزدان دریایی، کشتی‌های آنها و اموال موجود در آن کشتی‌ها با توجه به تفاوت سیستم‌های حقوقی در کشوری با کشور دیگر متفاوت خواهد بود. برای نمونه برای دزدی دریایی، کشوری سه سال حبس، کشور دیگر حبس ابد و یا اعدام در نظر گرفته است. تفاوت در موضوعات عمدتاً در عمل نیز تفاوت‌هایی را ایجاد می‌کند. بعضی از دزدان دریایی از جانب دولت بازداشت کننده محاکمه می‌شوند و در مقابل بعضی دیگر از هر گونه محاکمه معاف می‌گردند و از تعقیب رهایی می‌یابند.

به عنوان نمونه در سال ۲۰۰۶ کشتی هندی با نام MSV که از جانب دزدان سومالیایی مورد حمله قرار گرفته بود به وسیله نیروهای آمریکایی نجات یافته و بازداشت شدگان جهت محاکمه به کشور کنیا تحویل داده شدند و در آنجا بعد از محاکمه و صدور قرار مجرمیت به ۷ سال حبس محکوم شدند. اما در ماجرای مشابه، دزدان دریایی سومالیایی که از طرف نیروی دریایی دانمارک بازداشت شده بودند بدون مجازات رها شدند. (akipek, 2019, 205)

این شرایط و تفسیرهای متفاوت که از اجرای احکام مواد کنوانسیون حقوق دریاهای وجود دارد باعث سهولت فعالیت دزدان دریایی با این تفکر که احتمال عدم محاکمه آنها پس از بازداشت وجود دارد

شده است. برای این که از چنین وضعیتی رهایی یابیم و احکام کنوانسیون حقوق دریاهای به شکل مؤثری مورد اجرا واقع شوند بایستی احکام ماده ۱۰۵ کنوانسیون مزبور که دزدی دریایی را به عنوان یک جرم بین المللی تلقی نموده مورد تجدید نظر و اصلاح قرار گیرد. صلاحیت بین المللی برای محاکم نایستی وابسته به خواست و نظر دولت ها باشد. چون که این امر موجب تفاوت در منظور شده و روند مجادله را با مشکلات عدیده ای مواجه می‌سازد.

محسوب شدن دزدی دریایی به عنوان یک جرم بین المللی و مشمول محاکمه بین المللی بودن آن بایستی با مدنظر قرار دادن اصول یکنواخت رفتاری در نحوه محاکمه آن مورد تجدید نظر قرار گیرد. البته باید توجه داشت هر قدر نیز در این ماده بدین شکل تفاوت و اصلاحیه‌هایی صورت پذیرد باز هم برای مجادله با فعالیت های دزدی دریایی کافی نیست و بایستی جهت مجادله همه جانبه در اساسنامه دیوان کیفری بین المللی اصلاحاتی صورت پذیرد تا از حالت امری خارج شده و جرم دزدی دریایی را نیز شامل شود تا به عنوان گزینه بسیار مناسبی جهت مقابله با چنین فعالیتی مورد استفاده قرار گیرد.

در اصل تشکیل دیوان کیفری بین المللی در عرصه جهانی زمینه مناسبی را در جهت مجادله با دزدی دریایی فراهم آورده است. (بیگ زاده، ۱۳۸۹، ۴۳) صلاحیت دیوان کیفری بین المللی در محاکمه دزدان دریایی در افزایش تأثیر مجادله پایدار نسبت به حقوق داخلی بسیار زیاد خواهد بود. این بدان معنی است که زمانی که دولتی در محاکمه دزدان دریایی بی میل بوده یا توان محاکمه آن را نداشته باشد صلاحیت قطعی دیوان کیفری بین المللی می‌تواند گزینه بسیار مناسبی باشد. از طرف دیگر وجود صلاحیت محاکمه در دیوان کیفری بین المللی به عنوان یک عنصر اجباری برای دولت ها به شمار خواهد آمد تا اصلاحات و احکام مناسب و مؤثری را در حقوق داخلی شان وضع نمایند.

صلاحیت مطلق دیوان کیفری بین المللی بیم تحدید و دست اندازی صلاحیت سرزمینی کشورها را نیز از بین می‌برد. دیوان کیفری بین المللی با پیش‌بینی همکاری دولت های عضو در هر زمینه حتی در رابطه با عملکرد دیوان، هر نوع توافق نامه های جنبی را در رابطه با استرداد مجرمین و یا سایر اعمال را منتفی خواهد ساخت و با این کار تسریع کننده و تسهیل کننده پروسه محاکمه و مجازات خواهد بود. با این وضعیت جرم مزبور هیچ موقع بدون مجازات نخواهد ماند و مجازاتی که در قبال فعالیت مجرمانه دزدان دریایی به آنها اعمال می‌شود مؤثر و مفید واقع خواهد شد.

نتیجه گیری

امروزه افزایش بی سابقه فعالیت دزدان دریایی در جهت تهدید صلح و امنیت بین المللی در جامعه جهانی همچنان ادامه دارد. در این افزایش بی سابقه فعالیت های مزبور نقش کاستی های حقوقی در مقابل ابزارهای پیشرفته دزدان دریایی نمود پیدا می کند. احکام کنوانسیون حقوق دریاها و سایر فعالیت های پیش گیری کننده زمینه مناسبی را در جهت مجادله با این پدیده به وجود نیاورده است. برای بر طرف کردن این مشکل با مد نظر قراردادن شرایط امروز بایستی احکام مزبور دوباره مورد تجدید نظر قرار گیرد. برای این منظور بایستی دزدی دریایی همه فعالیت های به وقوع پیوسته در تمامی آب های جهان را شامل شود و صرفاً محدود به وقایع آب های آزاد نشود. همچنین حق تعقیب شناخته شده در کنوانسیون حقوق دریاها از حالت مضیق خارج شده و طبق شرایط ذکر شده در همه آب ها قابل اعمال شود. دزدی دریایی به عنوان یک جنایت بین المللی بایستی از نو به عنوان یک جرم خاص بین المللی شناخته شده و برای آن مقررات یکنواخت همه جانبه و مقبول پیش بینی شود. جدای از این ها برای ریشه کن کردن این مشکل بایستی در مناطقی که دارای استقرار سیاسی نیستند، مانند سومالی، در جهت برقراری یک نظام واحد تسهیلات و کمک های لازمه صورت پذیرد تا جلوی هر گونه اغتشاش و نا آرامی های داخلی گرفته شود. برای رسیدن به این غایت لازم است که یک سیستم دولتی مبتنی بر حقوق در آن منطقه ایجاد شود. اضافه بر این بایستی در جهت حل مشکلات رفاهی و معیشتی ساکنان آن مناطق همکاری های همه جانبه بین المللی از جانب همه کشورهای جهان صورت پذیرد.

منابع

- ۱- بیگ زاده، ابراهیم، (۱۳۸۹)، دزدی دریایی، جنایتی کهن، ظهوری جدید، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، تهران، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
- ۲- پور نوری، منصور، حبیبی، محمد، (۱۳۸۳)، حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، تهران، نشر مهد حقوق.
- ۳- تقی زاده، زکیه، (۱۳۹۱)، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، تهران، نشر گنج دانش.
- ۴- چشمه خاور، صلاح الدین، (۱۳۸۹)، دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، بررسی آثار حقوقی قطعنامه های شورای امنیت بر حقوق بین الملل، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، تهران، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
- ۵- حسین پور، خسرو، (۱۳۹۴)، چالش های دزدی دریایی در حقوق بین الملل و ایران، دو فصلنامه علمی مطالعات فقه اسلامی و مبانی حقوق، سال نهم، شماره ۳۱.
- 6- AKIPEK, Serap, (2019), Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu, AUHF Yayınları, Ankara.
- 7- AZUBUIKE, Lawrence, (2019), International Law Regime against Piracy, Ann. Surv. Int'l & Comp. L, nu 15.
- 8- BAYKAL, Ferit Hakan, (1998), Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınları, İstanbul.
- 9- BURGESS, Douglas R, (2006), Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law, U. Miami Int'l & Comp. L. Rev, nu 13.
- 10- COLLINS, Rosemary & HASSAN, Daud, (2009), Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy: A South East Asian Perspective, J. Mar. L. & Com, nu 40.
- 11- DAHELVANG, Niclas, (2006), Thieves Robbers & Terrorists: Piracy in the 21st Century, Regent J. Int'l L, nu 4.
- 12- KRASKA, James & WILSON, Brian, (2008), Fighting Pirates: The Pen and the Sword, World Policy Journal, edition 25, nu 4.

13- MERAY, Seha L, (1963) Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması, AÜSBFD, Cilt 18, Sayı 3.

14- PATHAK, Monica, (2005), Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today, Windsor Rev. Legal & Soc, nu 65.

15- WINN, John I & GOVERN, Kevin H, (2008), Maritime Pirates, Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats, The Homeland Security, nu 2.



Obstacles and shortcomings of the UN Convention on the Law of the Sea

In connection with the fight against piracy

D.r Amirreza Mahmoudi¹ / Seyyedeh Mahshid Miri Balajourshari²

Abstract

In recent years, piracy activities have increased significantly. In some areas, including the coasts of Somalia and the waters of Southeast Asia and South America, this incident is widely seen and has become a safe haven for pirates. The economic losses caused by piracy amount to billions of dollars annually; So that the world community has faced many problems. The rules of international law enacted in this regard by the United Nations Convention on the Law of the Sea, adopted in 1982, have remained unchanged for many years, covering many issues, such as the precise description of the elements that make up piracy. And the arrest and trial of pirates are undeniable shortcomings. Therefore, this issue has been reviewed in the present article by examining the shortcomings of the existing law in relation to how to effectively dispute this incident and how to organize the legal shortcomings of the issue.

keywords: Piracy, 1982 Convention on the Law of the Sea, seizure and prosecution of pirates.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

¹Assistant Professor and Faculty Member, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Lahijan Branch. (Corresponding Author)

amirreza.mahmodi@gmail.com

²Master student of Criminal Law and Criminology, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Lahijan Branch.

mahshid.miri.id@gmail.com