



Piracy in Somali Waters as a Threat to Security and International Law

Jamshid Siah Mansour

Master of Police Command and Management, Amin
University of Police Sciences, Tehran, Iran

Hedayat Hasanpor

PhD student in Public Law, Islamic Azad University, Najaf
Abad Branch, Najaf Abad, Iran

Ahmadreza Emtehani

Master of Criminal Law and Criminology, Mofid University
of Qom, Qom, Iran

Zahra Faraji

Master of Criminal Law and Criminology, Islamic Azad
University, Tehran Science and Research Unit, Tehran, Iran
(Corresponding Author)

دزدی دریایی در آب‌های سومالی به مثابه تهدیدی علیه امنیت و حقوق بین‌الملل

جمشید سیاه منصور

کارشناس ارشد فرماندهی و مدیریت انتظامی، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران
siyahmansoor674@gmail.com

هدایت حسن پور

دانشجوی دکتری حقوق عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد، ایران
hedayat.hasan56@gmail.com

احمدرضا امتحانی

کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه مفید قم، قم، ایران
emtehaniahmadreza@gmail.com
<http://orcid.org/0000-0002-0253-0342>

زهرا فرجی

کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

hamiyar.t@yahoo.com

Abstract

Piracy is simply any illegal act of violence by a private (non-governmental) ship in the high seas against another ship with the intention of looting. Piracy is one of the topics that has not been seriously addressed and has been neglected. It is for this reason that the mentalities of this phenomenon have remained in their most superficial form. In fact, there is more or less piracy in the waters of the world, and some people rob commercial ships with specific goals and according to their needs, which is a special terrorism applied to commercial ships. The importance of piracy is not because the thieves are defeated, but it can be processed because, firstly, most of the economic and commercial exchanges of countries take place through the sea, and secondly, few people believe that piracy still exists and is being carried out. The increasing growth of piracy in recent years, especially on the coast of Somalia, has led to various global reactions. Several countries, including Iran, have sent their naval forces to the Gulf of Aden and the coast of Somalia in an effort to protect international shipping and, of course, their commercial interests.

Keywords: Piracy, Somali Coast, International Criminal Law, Jurisdiction.

چکیده

دزدی دریایی به طور ساده عبارت است از هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد. دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده است و مغفول مانده است. به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی ترین نوع خود باقی مانده است. در واقع دزدی دریایی کم‌وبیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و با توجه به نیازهای خود کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. اهمیت دزدی دریایی از آن جهت نیست که دزدان ناکام گذاشته شوند بلکه از آن حیث قابل پردازش است که اولاً کمابیش مبادلات اقتصادی و تجاری کشورها از طریق دریا صورت می‌گیرد و ثانیاً کمتر کسی باور دارد که دزدی دریایی همچنان وجود دارد و انجام می‌شود. رشد فزاینده دزدی دریایی در سال‌های اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین‌المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروهای دریایی‌شان به خلیج عدن و سواحل سومالی کرده‌اند.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، سواحل سومالی، حقوق کیفری بین‌الملل، صلاحیت رسیدگی.

Received: 2023/05/12 - Review: 2023/06/25 - Accepted: 2023/08/06

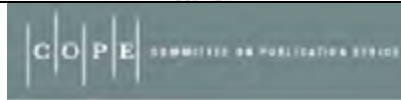
دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۵/۱۲ - بازنگری مقاله: ۱۴۰۲/۰۶/۲۵ - پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۸/۰۶

ارجاع:

سیاه منصور، جمشید؛ حسن پور، هدایت؛ امتحانی، احمدرضا؛ فرجی، زهرا؛ (۱۴۰۲)، دزدی دریایی در آب‌های سومالی به مثابه تهدیدی علیه امنیت و حقوق بین‌الملل، تمدن حقوقی، شماره ۱۵.

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to Legal Civilization. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



مقدمه

دزدی دریایی پیشینه‌ای بسیار طولانی دارد و به سیزده قرن پیش از میلاد مسیح برمی‌گردد. در کنار تجارت برده به عنوان اولین مصادیق جنایات بین‌المللی اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با مرتکبین آن‌ها از دیرباز فراهم بوده است لیکن شیوه‌های نوینی از این جرم بین‌المللی دریایی در دوران اخیر مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته است. با توجه به درجه اهمیت آن و این که روند مقابله جهانی با آن به انعقاد معاهدات و اسناد بین‌المللی جدیدی منجر شده باشد، لذا در نوشتار پیش رو جرم دزدی دریایی و راهزنی علیه کشتی‌ها در پرتو این اسناد مورد توجه قرار گرفته است (فضایلی، ۱۳۸۷، ۷۸). توسعه حقوق قراردادی در جهت مقابله با جرایم فوق به ویژه در مناطق ورای اعمال صلاحیت دولت‌ها، محور عمده مباحث مطروحه در این راستا می‌باشد؛ اگرچه بنا به مناسبت، تمهیدات مربوطه در مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها نیز از نظر دور نمانده است. در این راستا، کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریاها و مشخصاً ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ مربوط به دزدی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل ضمیمه مربوط به امنیت دریانوردی، ماده ۱۰۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همراه با سایر اسناد بین‌المللی، منطقه‌ای و دوجانبه مربوطه درخصوص مقابله با راهزنی در دریا، که همگی به موضوع مبارزه با جرایم بین‌المللی دریایی اختصاص دارند، در این نوشتار مورد بررسی قرار گرفته است (شریعت باقری، ۱۳۸۶، ۶۲).

دزدی دریایی در مناطقی مانند سواحل سومالی، تنگه مالاکا، سنگاپور و آب‌های پیونددهنده اقیانوس آرام و اقیانوس هند همچنان ادامه دارد. اخیراً با اقداماتی که دزدان دریایی سومالی در نزدیکی سواحل این کشور و خلیج عدن انجام داده‌اند کشورهای دنیا بیش از پیش به اهمیت مبارزه با این پدیده پی برده‌اند. در

ماه‌های اخیر، موارد دزدی دریایی در ساحل سومالی فوق‌العاده افزایش یافته و پاسخ‌های مختلف بین‌المللی را در پی داشته است. برخی دولت‌ها برای گشت زنی و پشتیبانی از حمل و نقل تجاری بین‌المللی، نیرو و امکانات دریایی به خلیج عدن ارسال کرده‌اند. شورای امنیت سازمان ملل متحد براساس اختیارات ناشی از فصل هفتم منشور ملل متحد برای پاسخ به تهدیدات علیه صلح و امنیت بین‌المللی، در این ارتباط چندین قطعنامه تصویب و برای تعقیب دزدان دریایی، به کشورها اجازه بی‌سابقه قانونی اعطاء کرده است. در حالی که تعریف قدیمی دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل پاسخ‌های نظامی دولت‌های خارجی را به مواردی از دزدی دریایی محدود کرده که در دریای آزاد ارتکاب می‌یابند، قطعنامه‌های مصوب شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ استفاده از نیروی نظامی را در داخل قلمرو آبی و خاکی تحت حاکمیت سومالی اجازه داده است. علیرغم این اجازه و اختیار گسترده برای تعقیب و دستگیری دزدان دریایی در دریا، دولت‌ها در استفاده از گزینه‌های محدودی که برای تعقیب قضایی و محاکمه دزدان دریایی دستگیر شده در دسترس دارند از خود تعلل و کوتاهی نشان داده‌اند. در همین راستا، انگلیس توافقاتی با دولت کنیا منعقد نمود تا دزدان دریایی که نیروی دریایی این کشور دستگیر می‌کند در دادگاه‌های کنیا محاکمه شوند. همه این پیشرفت‌ها پاسخ‌های حقوقی ابتکاری به شیوع مجدد قدیمی‌ترین جرم بین‌المللی یعنی دزدی دریایی است (گلدوزیان، ۱۳۷۴، ۹۱).

در این پژوهش راهکارهای مقابله با دزدی دریایی را شرح دهیم و کشورهای دارای صلاحیت از نظر رسیدگی به جرم دزدی دریایی در آب‌های سومالی که چه کشور یا کشورهایی می‌باشند را مشخص می‌نماییم.

۱- مفاهیم

۱-۱- تعریف دزدی دریایی

این که دزدی دریایی از کجا شروع و به کجا ختم می‌شود، پلیس جهانی و صلاحیت جهانی نسبت به دزدان دریایی از کجا شروع و به کجا پایان می‌یابد، سوالاتی هستند که پاسخ‌های متعددی می‌توانند برای آن‌ها ارائه شوند؛ چون که نه یک تعریف، بلکه تعاریف متعددی از دزدی دریایی وجود دارند.

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 کفیری این عمل، یعنی جرم‌انگاری و مجازات آن به هر صورت مستلزم مداخله حقوق داخلی است به ویژه آن که با فقدان یک محکمه کفیری 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 (کاسسه، ۱۳۸۷، ۷۴). در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود در رابطه با دزدی دریایی به وسیله «کنوانسیون ژنو در مورد دریاها آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با تصویب شصتمین کشور امضاءکننده اجرایی شد. براساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون که مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو تعریفی مشابه از دزدی دریایی در مورد دریاها آزاد ارائه می‌داد، دزدی دریایی این گونه تعریف شده است (شریعت باقری، ۱۳۸۶، ۸۳): الف- هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه عمل غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی ارتکاب یافته و هدایت شده باشد؛ ب- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها در دریاها آزاد. پ- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص و یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد؛ ت- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به این که آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است؛ ث- هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود. تعریف مؤثر دیگری نیز از سوی سازمان دریایی بین‌المللی^۱ ارائه شده است: «عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل». براساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریاها آزاد، «کلیه 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».

براساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون‌های مربوطه و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته شده و اقدامات قهری توسط کلیه کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است. به طور کلی دزدی دریایی را از سه جهت می‌توان تعریف کرد: از

دیدگاه عرف، از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو) و از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ و کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد مصوب ۱۹۵۸. واژه دریاهای آزاد به همه مناطق اقیانوس‌های جهان اشاره دارد که بیرون از محدوده آب‌های داخلی و دریاهای سرزمینی دولت‌های ساحلی واقع اند و به روی همه ملت‌ها بازند و هیچ دولتی نمی‌تواند به طور قانونی بر هیچ بخشی از آن‌ها اعمال حاکمیت کند (فن‌گلان، ۱۳۸۶، ۲۹). در عهد باستان و نیمه اول قرون وسطی، دریانوردی در دریای آزاد برای همه آزاد بود. حقوقدانان رومی عقیده داشتند «دریا طبیعتاً به روی همه باز است» و دریا مانند هوا مشترک بین بشریت است. ادعای حاکمیت بر قسمتی از دریای آزاد از نیمه دوم قرون وسطی آغاز شد و در ایامی که حقوق بین‌الملل جدید به تدریج شکل می‌گرفت، دولت‌ها بر این عقیده بودند که می‌توانند حاکمیت‌شان را بر بخش‌هایی از دریای آزاد گسترش دهند. در نتیجه این ادعاها، برای دولت‌های دیگر محدودیت‌هایی مانند الزام به پرداخت عوارض، ممنوعیت ماهیگیری و ادای احترام به پرچم دولت مدعی حاکمیت ایجاد می‌شد. هر قدرت دریایی خود را حاکم مطلق دریایی می‌دانست که در ساحل آن قرار داشت (حیدرعلامه، ۱۳۸۹، ۱۱۲).

۱-۲- تعریف دزدی دریایی از دیدگاه عرف

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 دانسته شده است که قدمت آن به تاریخ دست‌اندازی بشر و تسلط او بر دریاها بازمی‌گردد. در آن زمان، مسیرهای دریایی عمدتاً به تجارت مورد استفاده قرار می‌گرفت و بنابراین به مقوله دزدی دریایی به مثابه عملی که امنیت دریانوردی و تجارت را بر هم می‌زند نگریسته می‌شد. از این رو در سیر تحولات احصای اعمال مشمول دزدی دریایی، در ابتدا اقدام به محکومیت و جرم‌انگاری اعمال گردید که مغایر اهداف مذکور تلقی می‌شدند. با وجود این دخالت‌های مجاری بین‌المللی و عملکرد قانونگذاری دولت‌ها در ارائه تعاریف گوناگون از جرم دزدی دریایی در اسناد و معاهدات بین‌المللی بی‌تأثیر نبوده است (آل‌حیب، ۱۳۷۹، ۱۳۹).

اگرچه تعاریف معاهداتی دزدی دریایی به نوعی تدوین‌کننده عرف می‌باشند، معذک سوالی که مطرح است این که آیا این تعاریف جایگزین رویه‌های عرفی شده یا نوعی همزیستی با آن‌ها دارند؟ به ویژه این مسئله در خصوص دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌های حقوق دریاهای نیستند مطرح می‌شود. 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 ششم فوریه ۱۹۲۲ و موافقتنامه نیون مورخ چهاردهم سپتامبر ۱۹۳۴ اشاره نمود. بالاخره بر این تعاریف باید تعاریفی که شاغلان کارهای دریایی در مورد دزدی دریایی ارائه می‌نمایند اضافه شود. برای مثال برای بیمه‌گران، دزدی دریایی می‌تواند دارای انگیزه سیاسی باشد و از این منظر در زمره مجموعه «خطرات جنگ» طبقه‌بندی گردد. این نوع برداشت بسیار فراتر از برداشت نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی از دزدی دریایی است. بحث عرفی دزدی دریایی ریشه در حقوق دریا دارد. اگرچه وجود آن در این نظم حقوقی مشکلی را ایجاد کند، اما ثبات و استحکام آن فارغ از هرگونه مشکلی نیست. اگرچه محتوای آن از نظر سرکوب یعنی شناخت صلاحیت برای هر دولت جهت توقیف کشتی دزدان دریایی و اعمال صلاحیت قضایی بر آن چندان محل بحث و مناقشه نیست، اما در عوض تعریف عرفی دزدی دریایی به طور دقیق و به آسانی قابل فهم و قبول نیست. برخی از نویسندگان بر این نظر بودند که یک تعریف چندان باارزشی از دزدی دریایی در عرف وجود نداشته است (گلدوزیان، ۱۳۷۴، ۴۷).

تفاوت‌های موجود میان تعاریف مندرج در قوانین داخلی منجر به رعایت نوعی احتیاط درخصوص یک تعریف عرفی دقیق از دزدی دریایی می‌شود؛ تعریفی که بتواند بیانگر نوعی رویه هماهنگ و متحدالشکل دولت‌ها باشد. البته ارجاع به اعمال خشونت‌بار کافی است که میان دزدی دریایی و سایر جرائم دریایی قائل به تفکیک شد. برای مثال برخی اعمال متقلبانه کاپیتان کشتی در اجرای وظایفش یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرم است که آن هم به سهم خود دچار کثرت و تنوع قابل توجهی است. در کنار این تعریف نه چندان دقیق عرفی، دزدی دریایی از سال ۱۹۵۸ موضوع حقوق معاهداتی قرار گرفت و دارای تعریفی قراردادی گردید.

۳-۱- تعریف دزدی دریایی از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو)

از آنجاکه تعریف دزدی دریایی بر نتیجه محاسبات نهایی آماری ارتکاب جرم مذکور تأثیر مستقیم دارد، لذا تعاریف ارائه شده توسط سازمان‌های بین‌المللی متفاوت بوده است. دفتر دریانوردی بین‌المللی که یک سازمان با مبنای مالی صنعتی است و بسیاری از اعضای آن در زمره شرکت‌های بیمه‌اند تعریف بسیار وسیع‌تری از دزدی دریایی ارائه می‌دهد که نتیجتاً شمار بیشتری از حوادث را مشمول این جرم قرار می‌دهد. 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. با این تعریف می‌توان این

گونه برداشت کرد که شرکت‌های بیمه از بابت افزایش شمار این دزدی‌ها نگرانی به خود راه نمی‌دهند، چراکه از آن‌ها می‌توان به عنوان ابزاری برای توجیه ساختار نرخ بیمه و درآمدهای بیمه‌ای ویژه آن‌ها در مناطق تحت تسلط دزدان استفاده کرد. دیگر سازمان‌ها همچون اتاق‌های محلی بازرگانی و مراجع اداره‌کننده بنادر کشورها، تعریف بسیار محدودتری از دزدی دریایی دارند تا به این ترتیب، شمار دزدها را در حداقل ممکن ارائه دهند. هدف آنان از این رویکرد نشان دادن سلامت و امنیت بنادرشان برای متقاعد ساختن مشتریان به استفاده از تسهیلات و امکانات بنادر است (آقای جنت مکان، ۱۳۸۹، ۹۰).

۲- انواع شیوه‌های عملکرد راهزنی دریایی نوین

راهزنی دریایی با توجه به نوع تجهیزات، انگیزه و طرز عمل، به دو نوع مقیاس کوچک و مقیاس بزرگ تقسیم می‌شود. منظور از راهزنی مقیاس کوچک، راهزنی تصادف و در فرصت مناسب، به وسیله افراد خیره می‌باشد. عاملین چنین اعمالی، اشخاص فقیری هستند که در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند و با خود اسلحه‌های سبک حمل می‌کنند. آن‌ها به کشتی‌های مسافری یا باربری که در راستای ساحل کار می‌کنند؛ کشتی‌های بادبانی، کشتی‌های خصوصی و قایق‌های ماهیگیری حمله می‌کنند. آن‌ها از کشتی‌ها بالا می‌روند، خدمه را تهدید می‌کنند و همراه با هرچه که به دست آورده‌اند کشتی را فوراً ترک می‌کنند. هدف اصلی آنان ربودن اموال و اسباب شخصی خدمه و آنچه روی عرشه است، می‌باشد. منظور از راهزنی مقیاس بزرگ، هرگونه حمله علیه کشتی‌های نفتکش و کشتی‌های حامل محموله است که موقتاً به وسیله نیروهای راهزن به خلیج‌ها یا بنادر دور افتاده هدایت می‌شوند، تا قسمتی از محموله در آن، باراندازی یا تخلیه شود. این افراد با دارا بودن قایق‌های مجهز و شبکه‌ای از واسطه‌ها که از طریق آن‌ها اموال چپاول شده را به فروش می‌رسانند، دارای یک مرکز بین‌المللی هستند. علاوه بر حراج محموله‌ها، سهم فزاینده‌ای از حمله‌ها را تقاضای غرامت و باج از صاحبان کشتی‌ها برای مبادله خدمه و کشتی دربرمی‌گیرد. بعضی از راهزنان دریایی صرفاً در پی سرقت محموله نیستند؛ بلکه به خود کشتی و یا حتی بیشتر، اجبار خدمه به بیرون پریدن از کشتی و یا حتی کشتن آن‌ها علاقمند هستند. آن‌ها بعد از این اقدامات، کشتی را رنگ می‌کنند و اسناد جعلی تهیه می‌کنند و آن را برای استفاده در جهت حمل بار به فروش می‌رسانند یا کرایه می‌دهند.

مطابق ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد «حق تعقیب فوری» یک ناوگان خارجی یا نگهبان ساحل یا کشتی دریایی پلیس، تعقیب یک کشتی مظنون به راهزنی دریایی در آب‌های سرزمینی، ممنوع می‌باشد. از طرف دیگر، راهزنان دریایی، برای انتقال از جایی به جای دیگر و حتی استفاده از

آب‌های سرزمینی به عنوان محلی برای گریز، هیچ محدودیتی برای خود قائل نیستند. برای جبران خلاء موجود در تعریف، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، باید تعریف راهزنی دریایی را به گونه‌ای گسترش دهد که دربردارنده حمله‌های آن‌ها به کشتی‌های در حال حرکت، چه در دریای سرزمینی و چه در دریای آزاد (پهنایور)، باشد. به علاوه ماده ۱۱۱ باید به گونه‌ای اصلاح شود که تعقیب فوری کشتی‌های مظنون به راهزنی دریایی را به وسیله ناوگان‌های خارجی و کشتی‌هایی که در دریای سرزمینی حرکت می‌کنند، بعد از اعلام به مقامات مربوطه و تأیید آن‌ها، اجازه دهد. راه‌حل دیگر برای کشورهایی که تحت تأثیر حمله‌های راهزنان دریایی قرار می‌گیرند، مانند اندونزی و فیلیپین، این است که با همسایگان خود برای همکاری در زمینه گشت‌زنی‌های هوایی و دریایی و دادن اجازه تعقیب فوری کشتی‌ها و قایق‌های مظنون به راهزنی دریایی در آب‌های سرزمینی معاهداتی را منعقد کنند.

۲-۱- تروریسم دریایی

به طور کلی، تروریست‌ها تلاش‌های دریایی‌شان را برای دستیابی به سه هدف عمده دنبال می‌کنند: هرگونه حمله علیه حمل و نقل دریایی، در جهت ایجاد رعب و وحشت؛ قاچاق سلاح و کالاهای ممنوعه دیگر؛ به دست آوردن مال از طریق راهزنی دریایی. اگرچه این فعالیت‌ها هنوز به طور اساسی راه‌های دریایی را مختل نکرده است، اما تروریست‌ها پیچیدگی و مهارت فزاینده‌ای را در حملات دریایی نشان داده‌اند که باعث نگرانی سیاستگذاران در سراسر جهان شده است.

نمونه‌های انتشار یافته از حملات تروریست‌ها در دریا، بسیار اندک توانسته است جهان را نسبت به این واقعیت که تروریست‌ها کشتی‌ها را غارت می‌کنند آگاه کند. این نمونه‌ها حتی بر سازمان درینوردی بین‌المللی و دیوان بین‌المللی دریایی در اصلاح تعاریفی که از راهزنی دریایی ارائه کرده‌اند در این جهت که تهدیدات جدید علیه راه‌های دریایی جهان را در این تعاریف بگنجانند، تأثیرگذار نبوده‌اند. درواقع دیوان بین‌المللی دریایی مرگ‌هایی که ناشی از حملات تروریستی بوده‌اند را گزارش نمی‌کند. با استفاده از این راهکار، دیوان بین‌المللی دریایی، هر زمانی که حمله‌ای تروریستی واقع می‌شود، آن را به راحتی در زمره اعمال راهزنی دریایی قرار می‌دهد. در نظر گرفتن بخش جداگانه‌ای برای تروریسم دریایی بسیار سودمند است؛ اما در حال حاضر دیوان بین‌المللی دریایی هیچ تعریف خاصی برای تروریسم دریایی و هیچ توضیحی در مورد چگونگی تمایز میان راهزنی دریایی و تروریسم دریایی، ارائه نکرده است. گزارش‌های سالانه دیوان بین‌المللی دریایی، نشان می‌دهد که گروه‌های تروریستی به طور فزاینده‌ای از روش‌های پیچیده، کشتی‌ها و سلاح‌ها برای انجام مأموریت‌های خود استفاده می‌کنند. تمایز میان حملات

تروریستی و حملات راهزنان دریایی برای سیاستگذاران بسیار مهم است. زیرا بسیاری از راهزنی‌های دریایی و سرقت‌های دریایی با انگیزه‌های اقتصادی ارتکاب می‌یابند؛ در حالی که عملیات تروریستی و عملیات شورش با اهداف سیاسی ارتکاب می‌یابند.

۲-۲- مقایسه راهزنی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها

به دلایل جغرافیایی، هیچ یک از اعمال غیرقانونی ارتکاب یافته در تنگه‌های مالاکا و سنگاپور مطابق با تعریفی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از راهزنی دریایی ارائه کرده است، نیستند. این امر باعث شد تعریفی از عمل غیرقانونی دیگری تحت عنوان «سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها» در مناطقی که کشورها حاکمیت خود را اعمال می‌کنند، در مجموعه قوانین سازمان بین‌المللی دریایی، ارائه شود. سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها، به شکل هر اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز یا توقیف یا هر عمل غارت، یا تهدید به آن، که نسبت به یک عملیات راهزنی دریایی، علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال موجود در عرشه آن کشتی، داخل در صلاحیت یک کشور بر آن جرائم صورت می‌گیرد، تعریف شده است.

در مقایسه ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد راهزنی دریایی و تعریف ارائه شده از سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها به وسیله سازمان بین‌المللی دریاهای، باید گفت این دو جرم در نوع عمل ارتكابی، مرتکبین، قلمرو اعمال و آنچه که جرم نسبت به آن واقع می‌شود، اختلاف دارند. مطابق ماده ۱۰۱ کنوانسیون، راهزنی دریایی شامل هر عمل خشونت‌آمیز، توقیف، غارت و چپاول، تحریک یا تسهیل عمدی چنین اعمالی است. سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها شامل هر عمل خشونت‌آمیز، توقیف، غارت و چپاول و تهدید به انجام چنین اعمالی و اعمالی غیر از اعمال راهزنی دریایی می‌باشد. اعمال راهزنی دریایی به وسیله خدمه کشتی، مسافرین یک کشتی یا هواپیمای خصوصی می‌باشد. اقدامات آن‌ها علیه غیرنظامیان است و به وسیله گروه‌های غیرملی یا فراملی انجام می‌گیرد. اقدامات آن‌ها سازمان یافته، وسیع و تا اندازه‌ای ابزار گرایانه است. آن‌ها اقدامات خود را در دریا، با استفاده از کشتی‌های دریایی و اسلحه‌های سبک یا سنگین انجام می‌دهند و کنترل کشتی را در دست می‌گیرند و یا حتی آن را می‌ربایند. در نتیجه اعمال آن‌ها، امنیت اقتصادی و سیاسی، امنیت دریایی، دریانوردی در راه‌های دریایی تحت تأثیر قرار می‌گیرد. فعالیت‌های اقتصادی و ثبات سیاسی از بین می‌رود و جو وحشت و ترور حاکم می‌شود.

۳- عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی

همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عناصری است. جرایم بین‌المللی به معنی نقض آن دسته از قواعد بین‌المللی است که در حقوق عرفی یا قراردادی بین‌المللی موجب مسئولیت

کیفری است و غایت آن‌ها حمایت از ارزش‌های مورد احترام جامعه بین‌المللی می‌باشد. بنابراین هر عمل مجرمانه‌ای لزوماً به معنی جرم بین‌المللی نبوده و نقض هر مقررہ بین‌المللی نیز جرم بین‌المللی تلقی نمی‌گردد. برای تحقق جرم بین‌المللی الزاماً می‌بایست عمل ارتكابی نقض یک قاعده بین‌المللی اعم از عرفی یا قراردادی بوده و همچنین این اقدام موجب مسئولیت کیفری فردی باشد. مبنای جرم‌انگاری در جرایم بین‌المللی احترام به ارزش‌های جامعه بین‌المللی می‌باشد که در عرف یا معاهدات بین‌المللی از آن‌ها حراست شده است. جرایمی چون نسل‌کشی، جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره این جرایم می‌باشند (آقایی جنت مکان، ۱۳۸۹، ۶۱).

در میان جرایم بین‌المللی، دزدی دریایی قدمت بیشتری دارد. دزدی دریایی فی‌نفسه جرمی علیه ارزش‌های جامعه بین‌المللی نمی‌باشد بلکه بیشتر موجب به مخاطره افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی می‌گردد. آنچه که باعث حساسیت دولت‌ها و در نتیجه تدوین مقررات و حتی پیش‌بینی اصل صلاحیت جهانی برای این جرم گردیده آن است که این جرم غالباً با اقداماتی همچون قتل، شکنجه، غرق نمودن قربانیان و یا ضرب و جرح آنان توأم است. شاید به همین دلیل است که در تعاریفی که از دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایها و نیز کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شد خشونت یکی از مؤلفه‌های اصلی در تعریف دزدی دریایی می‌باشد. جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق عرفی ریشه داشته و از قرن هفدهم میلادی مورد توجه جامعه بین‌المللی بوده است (خالقی، ۱۳۸۸، ۱۷۴). در رسیدگی این جرم می‌بایست عناصر سه‌گانه و اوضاع و احوال آن احراز گردد.

۳-۱- عنصر مادی

برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتكاب 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 ارتكاب 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 دریایها و کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شده‌اند. در سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی اعمالی چون کنترل زورمندانه یا تهدیدآمیز کشتی، اعمال خشونت علیه اشخاص موجود در آن، تخریب یا ایراد آسیب به کشتی یا محموله آن یا تأسیسات دریانوردی، قرار دادن یا وارد نمودن مواد یا وسایل مخرب یا آسیب‌رسان به کشتی یا محموله آن، ارسال اطلاعات نادرست، تهدید با هدف اجبار فیزیکی یا قضایی فردی جهت ارتكاب عملی یا خودداری از انجام عملی از جمله مصادیق ممنوعه و عناصر مادی می‌باشد (حسن‌پور، ۱۳۹۹، ۹).

ملاحظه می‌شود که دایره شمول ممنوعیت در کنوانسیون ۱۹۸۸ دارای جامعیت بیشتری است. آنچه به وضوح تشدد در تعریف جرم دزدی دریایی را نمایان می‌سازد، توجه به اعمال مشمول تعریف این جرم به عنوان عناصر مادی آن است. در حالی که کمیته حقوقدانان جامعه ملل «محرومت از مال و اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد» را به عنوان عناصر مادی دزدی دریایی می‌داند، کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول علیه هر کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی‌ها مشمول دزدی دریایی می‌دانند. ضمن این که براساس این دو کنوانسیون، مشارکت و معاونت در ارتکاب دزدی دریایی، معادل مباشرت در ارتکاب این جرم تلقی گردیده است. در حالی که کمیسیون حقوق بین‌الملل؛ در تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ معتقد بود که دزدی دریایی می‌تواند نه تنها توسط کشتی‌ها بلکه در دریای آزاد توسط یک هواپیما علیه کشتی نیز صورت پذیرد، در عین حال بر این نظر بود که اعمال صورت گرفته در هوا توسط یک هواپیما علیه هواپیمای دیگری به سختی می‌تواند در قالب تعریف جرم دزدی دریایی گنجانده شود. از این رو در ماده ۳۹ طرح آن کمیسیون، ارتکاب هرگونه عمل خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول تنها علیه دیگر کشتی‌ها یا اموال و اشخاص موجود در آن کشتی‌ها به عنوان دزدی دریایی تلقی گردیده است. همچنین کمیسیون حقوق بین‌الملل در تغییر کنوانسیون مذکور معتقد است اعمال صورت گرفته بر عرصه یک کشتی توسط خدمه خود آن کشتی یا مسافران، اعمال مشمول دزدی دریایی تلقی نمی‌شوند (گلدوست‌جویباری، ۱۳۸۶، ۱۳۸).

۳-۲- عنصر روانی

تعاریف مذکور در سه کنوانسیون مذکور حاوی عناصر عمد در ارتکاب دزدی دریایی است. بنابراین اقدامات غیرعمدی همچون حوادث دریایی منجر به قتل افراد یا تخریب کشتی‌ها و محموله آن‌ها از شمول تعریف دزدی دریایی خروج موضوعی دارد. از آنجا که جامعه بین‌المللی در حال حاضر فاقد سازوکار اجرایی جهت محاکمه دزدان دریایی در محاکم بین‌المللی است اقدام به تعقیب و محاکمه آنان توسط محاکم ملی صورت می‌پذیرد. بنابراین ضابطه احراز علم و عمد وابسته به مقررات داخلی کشورهاست (Stefani, & Levasseur, 1995, 16).

درخصوص عنصر روانی 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 این کمیته ضمن تأکید بر این مؤلفه، 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 روانی در جرم دزدی دریایی مورد موافقت همه حقوقدانان قرار نگرفته است، چه این که توسل به اعمال خشونت‌آمیز می‌تواند نه انگیزه مادی، بلکه نفرت یا انتقام و خونخواهی باشد. به نظر می‌رسد انگیزه مادی را نباید بیش از حد بزرگ جلوه داد، زیرا بررسی جامع‌تر انگیزه‌های دزدی دریایی را محدود و محصور می‌کند. بهتر آن است که به عنوان اصلی کلی به ماهیت خارجی این اقدامات، بدون ورود بیش از حد به انگیزه‌های دزدی دریایی پرداخته شود؛ ضمن آن که قبول ارتکاب دزدی دریایی در راستای یک هدف شخصی می‌تواند خود دربرگیرنده تمام انگیزه‌های مطرح در ارتکاب این جرم باشد. به نظر می‌رسد کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز در هنگام تدوین کنوانسیون راجع به دریای آزاد ۱۹۵۸، گرایش به همین دیدگاه داشته است. این کمیسیون در تفسیر ماده ۳۹ طرح خود راجع به موضوع معتقد است «قصد دزدی (برای ارتکاب دزدی دریایی) لازم نیست. اعمال دزدی دریایی ممکن است با احساس تنفرآمیز و انتقام، نه صرفاً انگیزه کسب مال همراه باشد» (گلدوزیان، ۱۳۷۴، ۵۹).

با این حال، به دلیل تشتت فراوان در ارائه تعریف مشخص از جرم دزدی دریایی، برخی به این اعتقاد استوار رسیده‌اند که اصولاً نظامی تحت عنوان حقوق بین‌الملل دزدی دریایی وجود ندارد؛ البته جز در حقوق داخلی برخی کشورها که به منظور حفاظت از تجارت خود یا ایجاد منافع امپریالیستی اقدام به تعبیه مقرره‌هایی در این زمینه می‌کنند یا در تئوری‌های کسانی که ترجیح می‌دهند نگرش اخلاقی خود را به عنوان قانون معرفی کنند. به‌رغم عدم توافق میان حقوق‌دانان در ارائه یک معیار مشخص به عنوان عنصر روانی 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 نخواهند گرفت. ماده یک مقررات پیش‌نویس ممانعت از دزدی دریایی، تهیه شده توسط کمیته حقوق‌دانان جامعه ملل بر این مهم اشاره صریح دارد (Mullan, 1997, 46).

۳-۳- عنصر قانونی

عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد، ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌باشد. کنوانسیون‌های مذکور دولت‌ها را ملزم به محاکمه و مجازات دزدان دریایی براساس مقررات داخلی خود می‌نمایند. موقعیت

معاهدات در نظام حقوق داخلی امری است که در کشورهای مختلف متفاوت 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 (سلیمی، ۱۳۷۶، ۹۶).

۴- کشورهای دارای صلاحیت برای محاکمه دزدان دریایی

پرسش دیگری که با تصویب این قطعنامه‌ها مطرح شده این است که آیا دزدان دریایی دستگیر شده در قلمرو سومالی، تابع و مشمول صلاحیت جهانی هستند یا خیر؟ دزدی دریایی اولین جرم بین‌المللی است که مشمول صلاحیت جهانی است. دکترین صلاحیت جهانی به هر کشوری اجازه می‌دهد برخی مجرمانی را که جرائم بین‌المللی مرتکب شده‌اند تعقیب و محاکمه کند؛ اگرچه، جرم، متهم و قربانیان هیچ گونه ارتباطی با دولت تعقیب‌کننده نداشته باشد. این دکترین صدها سال منحصراً در مورد دزدی دریایی اعمال می‌شده است. اما در دهه‌های اخیر، دادگاه‌های ملی صلاحیت جهانی را برای تعقیب قضایی متهمان جرائم جنگی، جنایات علیه بشریت و شکنجه نیز اعمال نموده‌اند. هرچند ظاهراً اعمال صلاحیت جهانی برای موارد دزدی دریایی متروک شده، اما اکنون باز هم می‌توان برای کمک به رفع معضل اپیدمی جدید دزدی دریایی در سومالی به صلاحیت جهانی متوسل شد. با این حال، عملاً دولت‌هایی که در خلیج عدن گشت زنی می‌کنند ترجیح داده‌اند دزدان دریایی را به خاطر هزینه‌های زیاد و مشکلات بعدی تحت تعقیب قضایی قرار ندهند. سوال اساسی حقوقی که در زمینه مبارزه با دزدی دریایی مطرح می‌شود این است که با این دزدان دستگیر شده چه باید کرد؟ تاکنون، رویکرد غالب این بوده که از دستگیری دزدان دریایی در محل اولیه خودداری و در صورت دستگیری، بدون تعقیب قضایی آزاد شوند. برگرداندن دزدان دستگیر شده به سومالی برای محاکمه عموماً به عنوان یک گزینه انتخاب نشده است؛ هم به خاطر فقدان دولت مقتدر در سومالی و هم نگرانی از این که متهم ناعادلانه محاکمه و یا با وی با خشونت رفتار شود. برخی دولت‌های اروپایی در این خصوص ابراز نگرانی کرده‌اند که مسئله اخیر با تعهد دولت فرستنده مبنی بر عدم اعاده براساس معاهدات مختلف بین‌المللی تنش و تعارض ایجاد می‌کند؛ قاعده عدم اعاده، فرستادن افراد را به کشورهای می‌مکن است در آن جا مورد سوءرفتار قرار بگیرند منع می‌کند (فن‌گلان، ۱۳۸۶، ۳۰).

دولت‌ها خواستار مراجع قضایی جدید یا شقوق دیگر برای تعقیب قضایی دزدان دریایی از جمله دادگاه بین‌المللی یا دادگاه‌های ملی کشورهای دیگر منطقه هستند. انگلستان در راه حل اخیر پیش قدم شده و این

راهکار را ترجیح داده است. دسامبر ۲۰۰۸، انگلستان با کنیا یادداشت تفاهمی امضاء و ترتیباتی تنظیم نمود که به موجب آن دزدان دستگیر شده برای محاکمه به کنیا منتقل شوند. در همین راستا، نخستین گروه از دزدان دستگیر شده را برای تعقیب قضایی تحویل آن کشور داد. ایالات متحده امریکا اولین دولتی بود که در سال ۲۰۰۶ این ترتیبات را تجربه کرد و گروهی از دزدان دریایی را به دولت کنیا تحویل داد. اگرچه دزدان دریایی محاکمه و محکوم شدند و محاکمه بدون پیامد و عوارض خاصی پایان یافت اما این اقدام به یک آئین منظمی تبدیل نشد. انگلستان و کشورهای دیگری که در آن منطقه گشت زنی می کنند در مورد امکان این که دیگر کشورهای نزدیک برای میزبانی تعقیب قضایی و محاکمه دزدان دریایی انتخاب شوند در حال بررسی و رایزنی هستند.

قانونی بودن انتقال متهمان از کشورهای دستگیرکننده به کشورهای ثالث با توجه به مقررات مندرج در «کنوانسیون سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا» در مورد دزدی دریایی مورد تردید قرار گرفته است. «کنوانسیون سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریا» یک معاهده چندجانبه جامعی است که اغلب به عنوان «قانون اساسی اقیانوس‌ها» از آن یاد می شود. این معاهده، ممنوعیت عرفی از قبل موجود دزدی دریایی را مدون کرده است. ماده ۱۰۵ این کنوانسیون در ارتباط با صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی مقرر نموده است که «هر دولتی می تواند کشتی دزدی دریایی را در دریای آزاد توقیف کند اما تعقیب قضایی باید در دادگاه‌های کشور توقیف کننده انجام شود (چرچیل و لو، ۱۳۶۷، ۷۷). سابقه تدوین این کنوانسیون نشان می دهد که هدف از تدوین و تصویب مقررات این ماده این بوده که انتقال به کشورهای عضو ثالث را متفی کند. تاکنون، هیچ دادگاه یا دیوانی در مورد مفاد ماده ۱۰۵ این کنوانسیون حکمی صادر نکرده اما این مسئله ممکن است در قضیه دزدان دریایی که توسط انگلستان دستگیر و برای محاکمه به کنیا منتقل و تحویل داده شده‌اند مطرح شود (حسن پور، ۱۳۹۹، ۲۲).

از آنجا که حقوق بین الملل دزدی دریایی را عملی می داند که در دریای آزاد رخ می دهد اختیارات زیاد داده شده به کشورهای خارج از این محدوده برای انجام اقدام نظامی ممکن است به اختیار هم اندازه برای تعقیب قضایی بیان و تعبیر نشود. اما حمله به کشتی‌ها نیز براساس «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت ناوگان دریایی» جرم و قابل مجازات است. «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت ناوگان دریایی» تنها به اعمال ارتكابی در دریای آزاد محدود نیست و مسلماً به هر کشور دستگیرکننده مرتکبان صلاحیت می دهد. اما در عین حال و همان گونه که در یک پرونده‌ای اتفاق افتاده، استناد به این کنوانسیون نیز به عنوان مبنایی برای صلاحیت دادگاه‌ها سوالات متعددی را طرح خواهد کرد

و از آنجا که خود سومالی این معاهده را تصویب ننموده لذا این مسئله خود مشکلاتی را به وجود خواهد آورد. اما مسائل اخیر دزدی دریایی مجدداً توجه و منافع بین‌المللی را در استفاده از این معاهده به اصطلاح غیرمستعمل جلب کرده است.

۵- چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی

در عرصه دریاهای، دزدی دریایی اصلی‌ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد. دکترین صلاحیت جهانی به تمام دولت‌ها اجازه می‌دهد که برخی از مجرمانی که مرتکب جرایم بین‌المللی شده‌اند را، حتی در صورتی که مجرم و قربانی هیچ ارتباطی با دولت تعقیب‌کننده نداشته باشند، محاکمه نمایند. قبل از تشدید بحران ارتکاب دزدی دریایی در سال‌های اخیر، قابلیت اجرای این قاعده در مورد دزدی دریایی ظاهراً غیرقابل استفاده به نظر می‌رسید، اما اکنون زمان آن فرا رسیده است که مرتکبان دزدی دریایی جدید مانند مرتکبان سایر جرایم مشمول صلاحیت جهانی مورد محاکمه قرار گیرند. اما از طرفی دولت‌ها برای استفاده از این اختیار قانونی با مشکلاتی نیز مواجه هستند که از جمله آن‌ها می‌توان به برخی هنجارهای حقوق بین‌الملل، خصوصاً هنجارهای حقوق بشری، که از زمان تصویب مقررات مربوط به دزدی دریایی افزایش یافته‌اند، اشاره نمود. از سوی دیگر، امروزه دزدی دریایی به شیوه‌ای متفاوت از آنچه که در گذشته وجود داشت رخ می‌دهد. همین امر سبب شده است که اسناد بین‌المللی موجود برای مقابله و سرکوب دزدی دریایی، نتوانند پاسخگوی نیازهای کنونی باشند. لذا برای مقابله با این جرم، دولت‌ها ناگزیر راه حل‌های موجود در اسناد بین‌المللی را وا نهاده‌اند و به شیوه‌ای دیگر به مقابله با این جرایم می‌پردازند (پلاوسکی، ۱۳۷۲، ۷۵).

۶- چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل کیفری

دزدی دریایی یکی از موجبات اصلی خدشه به اصل آزادی دریانوردی است که حقوق بین‌الملل برای مقابله با آن ابزارهای مناسبی از جمله اصل صلاحیت جهانی را پیش‌بینی نموده است. به موجب این اصل تمامی کشورها صلاحیت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی را قطع نظر از محل ارتکاب و تابعیت مرتکب یا مجنی علیه دارند. چنین صلاحیتی هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای پیش‌بینی شده است؛ اما با توجه به تعریف معاهدات مذکور از دزدی دریایی، اعمال چنین صلاحیتی در مورد ارتکاب این جرم در آب‌های سرزمینی نظیر حوادث سال‌های اخیر در سواحل سومالی، محل مناقشه است، زیرا دزدی دریایی در سواحل سومالی به شیوه‌های نوینی در حال وقوع است که با تعریف‌های سنتی دزدی دریایی منطبق نمی‌باشد. بنابراین مهم‌ترین چالش پیش روی جامعه جهانی فقدان سازوکار مناسب برای تعقیب و

محاكمه دزدان دریایی است. عدم جرم انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی و عدم تصویب کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی نیز نحوه برخورد با این جرم را دشوار نموده است.

۷- اعمال صلاحیت بر راهزنان دریایی و محاکمه آنها

سوال دیگری که براساس قطعنامه‌ها مطرح شد، این مسئله بود که آیا راهزنان اسیر شده در سوماتالی می‌توانند تابع صلاحیت جهانی برای محاکمه باشند؟ راهزنی دریایی جزء جرائم اولیه تحت صلاحیت جهانی می‌باشد. دکترین صلاحیت جهانی، به هر کشوری اجازه می‌دهد تا افرادی را که جرائم بین‌المللی مرتکب می‌شوند را محاکمه نماید؛ حتی اگر جرم انجام شده، مجرمین یا قربانیان، رابطه روشنی با آن کشورها نداشتند. حتی برای صدها سال، این دکترین صرفاً در مورد راهزنی دریایی اعمال می‌شد. در دهه‌های اخیر صلاحیت‌های جهانی توسط دادگاه‌های ملی در موارد دیگری چون جنایات جنگی، جنایت علیه بشریت و شکنجه اعمال می‌گردد. در حالی که شکل اولیه استفاده از این صلاحیت، در موارد راهزنی دریایی منسوخ شده، با این وجود در حال حاضر صلاحیت جهانی می‌تواند زمینه‌ای بالقوه برای کمک به حل مسئله رو به گسترش راهزنی دریایی باشد (شریعت باقری، ۱۳۸۶، ۸۰). با این وجود، کشورهایی که در حال پاسداری از خلیج عدن هستند، راهزنان را به دلیل مشکلات و هزینه‌های غیرقابل پیش‌بینی آن مورد تعقیب قرار نداده‌اند. این که با راهزنان دریایی چه باید کرد، تبدیل به سوال حقوقی محوری در چهارچوب مبارزه جاری علیه راهزنان دریایی شده است. دیدگاه مسلم کشورها این بوده که از زندانی کردن راهزنان اجتناب کرده‌اند و در صورت اسارت، بدون متهم کردن، آنها را آزاد کرده‌اند. بازگرداندن راهزنان به سوماتالی برای رسیدگی قضایی نیز به واسطه فقدان یک دولت کارآمد و احتمال این که متهمان، مورد رسیدگی قضایی غیرمنصفانه و رفتار بی‌رحمانه‌ای قرار گیرند، نمی‌تواند انتخاب شود. بسیاری از کشورهای اروپایی نگران‌هایی را در ارتباط با مشکل آخری که در بالا ذکر شد را آشکار کرده‌اند، چراکه معاهدات بین‌المللی، کشورها را از این که افراد را به کشورهایی تحویل دهند که در آنجا احتمالاً مورد سوءاستفاده قرار می‌گیرند، منع کرده است.

۸- شرایط و اوضاع و احوال کلی دزدی دریایی

مشخصه اصلی جرم دزدی دریایی و وجه تمایز آن 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. از این رو ارتکاب جرم دزدی دریایی توسط

ناوگان دولتی یا نظامی که از آن به عنوان راهزنی تفویضی یاد می‌شود، با تعاریف کنونی دزدی دریایی تلقی نمی‌گردد. هدف از دزدی دریایی نیز می‌بایست اهداف شخصی باشد. آنچنان که در مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد دزدی دریایی و تعریف سازمان بین‌المللی دریایی از جرم راهزنی مسلحانه کشتی‌ها گذشت در صورتی که اقدامات خشونت‌بار علیه کشتی‌ها یا هواپیما در پی نیل به اهداف سیاسی، مکتبی یا مذهبی با حمایت دولت یا گروه‌های سیاسی صورت پذیرد موضوع مصداق تروریسم دریایی می‌باشد. مطابق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، اقدامات مادی موضوع آن کنوانسیون می‌بایست منجر به اختلال در ایمنی دریانوردی کشتی نیز بشود (بهجت حقیقی، ۱۳۹۷، ۷۱).

۸-۱- تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن

به دنبال فروپاشی دولت سومالی در دهه ۱۹۹۰ و در نتیجه، افزایش حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری و غیرتجاری حامل کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی، جامعه بین‌المللی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شده است. متاثر از این مشکلات و بحرانی شدن وضعیت، شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه‌های متعددی براساس فصل هفتم منشور ملل متحد صادر کرده و عنوان می‌دارد که رخدادهای دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی، وضعیت سومالی را وخیم‌تر کرده که ثمره آن، تهدید صلح و امنیت بین‌المللی در این منطقه است. هرچند این قطعنامه‌ها به کرات اعلام می‌دارند که حقوق و تکالیف غیرمعمول مذکور در آن‌ها، موجب حقوق بین‌الملل عرفی نخواهند بود، با این حال عملکرد دولت‌ها به خصوص در مورد دستگیری، تعقیب و محاکمه دزدان دریایی به سمت ایجاد حقوق بین‌المللی نوینی در مبارزه با دزدان دریایی است که به نظر فراتر از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است (کاظمی، ۱۳۹۹، ۵۱).

۸-۲- اقدامات شورای امنیت سازمان ملل متحد و جامعه بین‌المللی

براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح برعهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. شورا اخیراً براساس فصل هفتم منشور و طبق نامه درخواست رئیس‌جمهور سومالی مبنی بر کمک جامعه بین‌المللی به این کشور برای مبارزه با دزدی دریایی، قطعنامه‌ای دیگر (قطعنامه ۱۸۵۱) در رابطه با دزدان دریایی سومالی به تصویب رساند. پیش از این، شورا پنج قطعنامه دیگر در این زمینه تصویب کرده بود: قطعنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴ و ۱۸۴۶. برای شورای امنیت مسئله از آنجا اهمیت بیشتری پیدا کرد که در یک

عملیات باورنکردنی دیگر، نفتکش گول پیکر عربستانی «سیریوس استار» را ربوده و آن را همچنان در اختیار دارند. آن‌ها برای آزادی این نفتکش بیست و پنج میلیون دلار درخواست کرده‌اند که در نهایت عربستان با پرداخت دو میلیون و پانصد هزار دلار به قضیه فیصله داد.

قطعنامه ۱۸۳۶ شورای امنیت سازمان ملل متحد بحث دزدی دریایی و دزدی‌های مسلحانه را مطرح می‌کند و ابراز نگرانی خود را از باج خواهی اذعان داشته است زیرا با استفاده از باج خواهی دزدان دریایی موفق شدند میلیون‌ها دلار از کشورهای دیگر را اخاذی نمایند، همچنین شورای امنیت از تصمیم ناتو جهت اسکورت کردن کشتی‌های حامل کمک‌های بشردوستانه ابراز خوشحالی نموده و توقیف تسلیحات و تجهیزاتی که به کمک دزدان دریایی درمی‌آید را خواستار گردیده‌اند (مقتدر، ۱۳۷۶، ۵۸). براساس قطعنامه ۱۸۵۱ که به اتفاق آراء توسط تمامی پانزده کشور عضو شورای امنیت سازمان ملل متحد به تصویب رسید، کشورها مجاز هستند «جهت سرکوب دزدی دریایی و دزدی مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را در خاک سومالی به کار برند». براساس این قطعنامه، شورا از تمامی کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی هستند می‌خواهد فعالانه در مبارزه با دزدان دریایی سومالی شرکت کرده و برای این منظور ناوها و هواپیماهای خود را به منطقه اعزام کنند. در ادامه شورا از تمامی کشورها و سازمان‌های شرکت‌کننده در مبارزه با دزدان دریایی می‌خواهد با کشورهایی که تمایل به بازداشت دزدان دریایی دارند همکاری کرده و براساس ترتیبات و موافقتنامه‌هایی که بین آن‌ها و کشورهای اخیر منعقد خواهد شد، افسران نیروهای انتظامی آن‌ها را به منظور تسریع در امر بازپرسی و محاکمه افراد بازداشت شده، در کشتی‌های خود مستقر نمایند (سلیمی، ۱۳۷۶، ۶۲). براساس این قطعنامه، تمامی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی درگیر تشویق شده‌اند که به منظور هماهنگ کردن اقدامات خود در مورد تمام جنبه‌های مبارزه با دزدان دریایی، هرچه سریع‌تر یک «مکانیسم همکاری بین‌المللی» راه‌اندازی نمایند.

وضعیت پیش آمده در مورد دزدان دریایی سومالی نشان‌دهنده این واقعیت است که با وجود این که چندماهه است توجه کشورهای دنیا و سازمان‌های بین‌المللی (البته پس از سال‌ها بی‌توجهی) به این مسئله جلب شده است، اما آن‌ها قادر نبوده‌اند از اقدامات این افراد جلوگیری کرده و با اقدامی عاجل مانع ادامه وضعیت کنونی شوند. اقدامات شورای امنیت، به عنوان حافظ صلح و امنیت بین‌المللی، نیز تاکنون بی‌نتیجه بوده است. دزدی دریایی سال‌ها وجود داشته و دزدان بیشتر کشتی‌های تجاری را هدف قرار می‌داده‌اند. معمولاً آن‌ها پس از حمله به یک کشتی و غارت آن، کشتی و خدمه را رها می‌کردند.

اما در ماه‌های اخیر دزدان دریایی سومالی به گونه‌ای دیگر عمل کرده‌اند. آن‌ها پس از حمله به کشتی با انواع سلاح‌های سبک و نیمه سنگین، کشتی و خدمه آن را به گروگان گرفته و در مقابل آزادی آن‌ها درخواست مبالغ بسیار زیادی پول می‌نمایند.

هرچند اقداماتی در جهت تفتیش کشتی‌های مشکوک و در برخی موارد، دستگیری این دزدان انجام شده و با تصویب آخرین قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل متحد نیز راه برای ورود به خاک سومالی برای مقابله با دزدان باز شده، اما مسئله «محاكمه» این دزدان همچنان یکی از مسائل لاینحل باقی مانده است (حیدرعلامه، ۱۳۸۹، ۶۹). در سال ۲۰۰۸، شورای امنیت سازمان ملل متحد پنج قطعنامه جداگانه در ارتباط با دزدی دریایی در ساحل سومالی تصویب کرد که در سال گذشته، بیش از هر موضوع دیگری بوده است. هر کدام از این قطعنامه‌ها براساس فصل هفتم منشور ملل متحد تصویب شده است. شورای امنیت به موجب فصل هفتم منشور ملل متحد می‌تواند استفاده از نیروی نظامی را در برابر تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی اجازه دهد (کاظمی و حیدری، ۱۴۰۰، ۸۲). قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد با توسعه اختیارات نیروهای دریایی به فراتر از اقداماتی که در حقوق بین‌الملل عرفی مقرر و مجاز شناخته شده، اقتدار نیروهای دریایی چندملیتی را تقویت کرد. در صورت فقدان اجازه شورای امنیت برای استفاده از نیروی نظامی، حقوق بین‌الملل به دولت‌ها اجازه داده تنها در دریای آزاد در برابر دزدی دریایی خارجی اقدام کنند. در خلیج «عدن» که ناوگان بین‌المللی ناچار به عبور از یک کریدور باریک است، دزدان دریایی می‌توانند در آب‌های بین‌المللی حمله کنند و سریعاً به آب‌های سرزمینی سومالی برگردند. در دوم ژوئن ۲۰۰۸، شورای امنیت سازمان ملل متحد با تصویب قطعنامه شماره ۱۸۱۶ به این مسئله پاسخ داد؛ این قطعنامه به دولت‌ها اجازه داده در برابر دزدان دریایی حتی در آب‌های تحت حاکمیت سومالی اقدامات لازم را انجام دهند. در این قطعنامه قید شده که این امر با رضایت دولت سومالی تصویب شده، چون سومالی خود نمی‌تواند از دزدی دریایی جلوگیری و یا با گشت زنی، امنیت آب‌های ساحلی خود را تأمین کند (پرادل و کورستنز، ۱۳۸۷، ۹۷).

در شانزدهم دسامبر ۲۰۰۸، شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه شماره ۱۸۵۱ را تصویب کرد که مفصل و پیش‌نویس آن توسط دولت ایالات متحده آمریکا و در هفته‌های آخر دوره ریاست جمهوری جرج بوش تهیه و تنظیم شده بود. این قطعنامه که اجازه استفاده از نیروهای نظامی را به عملیات‌های زمینی در قلمرو سومالی نیز تسری و توسعه داده، به مدت یک سال به دولت‌ها اجازه می‌دهد به منظور سرکوب اقدامات دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا هرگونه اقدام مقتضی و

مناسب در سوماتی را انجام دهند. نگرانی سایر اعضای شورای امنیت، ایالات متحده آمریکا را بر آن داشت که پیش نویس قطعنامه پیشنهادی خود را که اشاره به انجام عملیات در قلمرو هوایی سوماتی داشت پس بگیرد. اگرچه ایالات متحده آمریکا استدلال می‌کند که آثار قطعنامه به جای خود باقی و استفاده از قلمرو هوایی مجاز است. تجویز اقدام نظامی علیه دزدی دریایی در آب‌های تحت حاکمیت دولت‌های دیگر یک اقدام بی‌سابقه از طرف شورای امنیت سازمان ملل متحد است؛ زیرا قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد پاسخ‌هایی فراتر از حقوق بین‌الملل عرفی را تجویز کرده و این مسئله برای دولت‌هایی که در ارتباط با دزدی دریایی سابقه و مشکلاتی دارند این نگرانی را ایجاد کرده که قطعنامه‌ها ممکن است سابقه‌ای را ایجاد کنند که به حاکمیت سرزمینی آن‌ها خدشه وارد کند. متون پیوست قطعنامه‌ها و بیانیه‌های اعضای شورای امنیت سازمان ملل متحد تصریح و تأکید دارند که قطعنامه‌ها صرفاً در وضعیت سوماتی اعمال می‌شود و هیچ‌گونه سابقه‌ای در حقوق بین‌الملل عرفی ایجاد نمی‌کند. درحقیقت، خود دولت انتقالی سوماتی این اقدامات را خواسته و با آن موافقت کرده و مسئله‌ای است که خود سوماتی نمی‌تواند با این معضل برخورد کند. وانگهی، قطعنامه‌ها ضروری دانسته‌اند که هرگونه اقدام در خاک سوماتی باید توسط دولت موقت ملی آن کشور تأیید شود و مطابق حقوق بشردوستانه بین‌المللی باشد. این شرط اخیر، یعنی مطابقت اقدامات انجام شده با حقوق بشردوستانه بین‌المللی، ممکن است قلمرو عملیات احتمالی به موجب قطعنامه را خیلی محدود کند. دزدان دریایی رزمنده نیستند بلکه غیرنظامی‌اند (کاسسه، ۱۳۸۷، ۱۱۷).

درحقوق بین‌الملل بشردوستانه نمی‌توان غیرنظامیان را مورد هدف قرار داد مگر در دفاع مشروع و به شرط ضرورت. مقامات نظامی ایالات متحده آمریکا همیشه هشدار داده‌اند که هرگونه اقدام زمینی علیه دزدی دریایی، ممکن است تلفات غیرنظامی دربرداشته باشد. قطعنامه ۱۸۵۱ به صراحت قلمرو تعقیب مجاز را باز هم توسعه داده و اجازه داده دزدان دریایی از آب‌های دریای آزاد به آب‌های سوماتی و از آنجا به سمت قلمرو زمینی تعقیب شوند (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۳، ۱۴۴). بدین ترتیب، شگفت‌انگیز نیست که اختیارات ناشی از این قطعنامه‌ها، اگر نگوئیم کاملاً بی‌فایده بوده، اما ظاهراً با اقدام نظامی علیه دزدان دریایی واقع در آب‌های بین‌المللی و طبق برخی گزارش‌ها، محدود به حوادث دفاعی جزئی کاملاً هماهنگ و متناسب بوده است. درواقع، مهم‌ترین استثناء حمله آوریل ۲۰۰۸ کماندوهای فرانسه به دزدان دریایی و گروگان‌گرفتن آن‌ها در قلمرو زمینی بود که از اولین اختیار فصل هفتم منشور ملل متحد تجاوز کرد. همچنین به نظر می‌رسد حمله کماندوهای فرانسوی

یک ماموریت در پاسخ به تصرف کشتی تفریحی فرانسه و مسافران آن بوده است.

۹- شیوه‌های مقابله با جرم دزدی دریایی

با بررسی اسناد بین‌المللی و عملکرد دولت‌ها در برخورد با این پدیده بین‌المللی راه‌های پیشگیری و سرکوب دزدان دریایی به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد: تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین‌المللی میان دولت‌ها (اطلاع‌رسانی و اعلام خطر)؛ ایجاد گشت زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی؛ استفاده از گارد امنیتی در کشتی‌های تجاری؛ امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی (مانند فقر زدایی و امحاء دیکتاتوری)؛ جلوگیری از دخالت سایر کشورها در امور داخلی سومالی (مانند اریتره) (Brierly, 1963, 8).

۹-۱- راه‌های سرکوب دزدان دریایی

ضبط و مصادره اموال مسروقه و عودت آن‌ها به صاحبان اصلی آن؛ تعقیب، دستگیری، محاکمه و مجازات دزدان دریایی؛ اضافه کردن خشونت در دریاها در شرح مذاکرات کنفرانس آتی دیوان بین‌المللی کیفری.

۹-۲- تدابیر کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها جهت مقابله با راهزنی دریایی

ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ اشعار داشته‌اند که: «تمام کشورها تا بالاترین حد امکان برای سرکوبی راهزنی دریایی در دریاهای آزاد یا هر مکان دیگر، خارج از صلاحیت هر کشور، با یکدیگر همکاری خواهند نمود». براساس کنوانسیون‌های مذکور راهزنی دریایی شامل هریک از اعمال زیر 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: در دریاهای آزاد، علیه کشتی یا هواپیماهای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموالی که در آن‌ها قرار دارد؛ علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور. ب- هرگونه مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن کشتی یا هواپیما به راهزنی دریایی می‌پردازد. ج- هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف و ب را تسهیل کند (مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همچنین ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد).

چنانچه اشخاصی که هدایت یک کشتی یا هواپیما را برعهده دارند، قصد داشته باشند آن را برای ارتکاب یکی از اعمال فوق به کار برند، آن کشتی یا هواپیما، به عنوان کشتی یا هواپیمای راهزن تلقی

می‌شود. همین امر در مورد کشتی یا هواپیمایی که برای ارتکاب چنین عملی به کار گرفته شده است، مادامی که در هدایت اشخاص باقی مانده باشد که مرتکب این جرم شده باشند، مصداق دارد (مستفاد از ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای). درغیراین صورت، ماهیت «رسمیت» اقدامات کشتی‌های مزبور و این که اقدامات به منظورهای شخصی انجام نگرفته، مانع از شمول راهزنی دریایی بر این موارد می‌شود (مستفاد از ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای).

این که باید در ارتکاب راهزنی دریایی دو کشتی وجود داشته باشد؛ یعنی کشتی راهزنان دریایی و قربانی آن، راهزنی دریایی را از کشتی‌ربایی^۲ متمایز می‌کند و نشان‌دهنده این است که چرا تلاش سرنشینان برای کسب کنترل کشتی، دزدی دریایی محسوب نمی‌شود. کشتی یا هواپیما، چنانچه به صورت کشتی یا هواپیمای راهزنی درآمده باشد، می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند. حفظ ازدست دادن تابعیت، به موجب قوانین کشوری تعیین می‌شود که چنین تابعیتی را اعطاء کرده است (مستفاد از ماده ۱۸ کنوانسیون ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای) (کاظمی، ۱۳۹۷، ۴۵). جستجو و بازدید از هر کشتی با هر پرچمی، که به طور معقول مظنون به راهزنی دریایی است، مجاز می‌باشد. اگر معلوم شود که سوءظن به کشتی بی‌اساس بوده است؛ مشروط بر آن که کشتی مورد بازدید مرتکب عملی نشده باشد که سوءظن را توجیه نماید، هرگونه زیان یا خسارتی که به کشتی وارد شده است، می‌بایست جبران شود (مستفاد از ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای).

هر دولتی می‌تواند کشتی‌ها، هواپیمای راهزنی دریایی یا کشتی‌ها و هواپیمایی را که با راهزنی تصرف شده و در اختیار راهزنان دریایی است، در دریای آزاد یا هر مکان دیگری خارج از قلمرو صلاحیت دولت‌ها، توقیف کرده و افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط نماید. دادگاه کشوری که مبادرت به توقیف نموده است، می‌تواند در مورد مجازات‌های مقرر حکم صادر کرده و در مورد اقداماتی که می‌بایست درخصوص کشتی، هواپیما یا اموال انجام شود، با رعایت حقوق طرف‌های ثالثی که با حسن نیت عمل کرده‌اند، اتخاذ تصمیم نماید (مستفاد از ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای). اگر توقیف بدون در دست داشتن دلایل کافی صورت گرفته باشد، دولتی که مبادرت به توقیف نموده است، نسبت به هرگونه

خسارت ناشی از توقیف، در برابر دولتی که کشتی یا هواپیما تابعیت آن را دارد، مسئول خواهد بود و دولت صاحب پرچم می‌تواند از دولت صاحب ناو جنگی خواستار جبران خسارت شود (مستفاد از ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای). اقدام به توقیف راهزنان دریایی فقط می‌تواند توسط کشتی‌های جنگی و یا کشتی‌های مجاز دیگری که در خدمت دولت‌ها هستند، صورت پذیرد. این کشتی‌ها می‌بایست علامت‌گذاری شده و قابل تشخیص باشند و برای این امر اجازه داشته باشند (مستفاد از ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد و همچنین ماده ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای). دادگاه‌های کشور توقیف‌کننده می‌توانند بدون این که هیچ‌یک از قواعد مربوط به صلاحیت دادگاه‌های داخلی در امور جزایی آن‌ها را محدود کنند، عوامل کشتی راهزن را محاکمه نمایند (باغبان و نادرپور، ۱۳۹۹، ۷۱).

۹-۳- کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در جهت مقابله با راهزنی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا

اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ دقیقاً همچون کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، موضوع راهزنی دریایی را مورد توجه قرار داده است، شناسایی مناطق جدید دریایی و نیز مناطق جدید اعمال صلاحیت دولت‌ها در کنوانسیون ۱۹۸۲ بر مسئله مقابله با راهزنی دریایی توسط جامعه جهانی تأثیرگذار می‌باشد. به عبارت دیگر، تعریف جدیدی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ ارائه شده و براساس آن منطقه انحصاری اقتصادی و مناطق دیگری از اقیانوس‌ها به عنوان آب‌های سرزمینی و یا منطقه مجاور از محدوده دریاهای آزاد منفک گردیده است، ضعف و ابهامی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در ارتباط با مقابله با راهزنی دریایی وجود داشت را تقویت نمود (Tigar, 1991, 11). همان‌طور که اشاره شد، تعهد دولت به همکاری جهت مقابله با راهزنی دریایی به دریاهای آزاد و مناطق دریایی و رای حیطه اعمال صلاحیت دولت‌ها محدود می‌باشد. عموماً گفته می‌شود که مناطق و رای محدوده اعمال صلاحیت دولت‌ها، مناطق قطب جنوب و برخی جزایر غیرمسکونی که مورد ادعای دولت‌ها نیستند، را نیز شامل می‌گردد (کریمی پاشاکی و هاشمی، ۱۳۹۵، ۶۲).

درحالی که لازم است، اشاره شود که در مورد قاره قطب جنوب، بعضی کشورها ادعای مالکیت اراضی را نموده و برخی در این زمینه مدعی تعیین منطقه دریای سرزمینی و حوزه دویست مایلی منطقه انحصاری اقتصادی برای پاره‌ای مناطق این قاره هستند. مورد مهم‌تر، آن است که کنوانسیون ۱۹۸۲، محدوده دوازده مایل^۳ برای دریای سرزمینی را تثبیت نموده است. علاوه بر آن، با پذیرش خط مبدأ مستقیم برای تعیین حوزه دریای سرزمینی سواحل دنداندار، خلیج‌های کوچک، جزایر دور از سواحل و

۳- هر مایل دریایی برابر با ۱۸۵۲ متر می‌باشد.

بریدگی‌های ساحلی، همچنین پذیرش خط مبدأ مستقیم برای حوزه دریای سرزمینی آب‌های مجمع الجزایری، مناطق وسیعی از دریاها را آزاد در زمره مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها محسوب و عملاً از دایره فعالیت برای اعمال صلاحیت جهانی در مقابل راهزنی دریایی خارج شدند. به ویژه آن‌که افزایش مناطق دریای سرزمینی دولت‌ها به کنترل فضای هوایی بالای آن مناطق نیز می‌انجامد و عملاً امکان اعمال صلاحیت در فضای بالای اقیانوس‌ها را نیز محدود می‌کند. به علاوه کنوانسیون ۱۹۸۲ منطقه مجاور را که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (مربوط به دریای سرزمینی) دوازده مایل تعیین شده بود، به بیست و چهار مایل افزایش داد. یعنی، درحالی‌که از یک طرف حیطه دریاها را آزاد کاهش می‌یابد، از سوی دیگر به طور مشخص به راهزنی دریایی در زمره مواردی که دولت ساحلی می‌تواند در منطقه مجاور با آن مقابله نماید، اشاره نمی‌شود. همچنین، این ابهام، حوزه عمل تعقیب فوری در ارتباط با راهزنی دریایی که در منطقه مجاور رخ داده است، اقدام به تعقیب فوری نماید. مشکل دیگر، از تعیین محدوده بیست مایل برای منطقه انحصاری اقتصادی ناشی می‌شود. در این منطقه، دول ساحلی از حق انحصاری برای بهره‌برداری از منابع دریایی و سایر منافع اقتصادی بهره‌مند می‌باشند (Desportes & Gunehec, 1996, 15). با وجود صراحتی که در مورد تعمیم مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد راهزنی دریایی به منطقه انحصاری اقتصادی (مبنی بر این‌که چون منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از دریای سرزمینی نیست، مواد مربوط به دزدی دریایی قابل تعمیم به آن می‌باشد) وجود دارد، به نظر برخی از حقوق‌دانان بررسی وضعیت مقابله با راهزنی دریایی در این منطقه تا حدودی پیچیده است (Cassese, 2008, 97). (مواد مربوط به راهزنی دریایی در قسمت هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲ ملحوظ می‌باشد).

ماده ۸۶ در مورد شمول مقررات مربوط به دریاها را آزاد عنوان داشته است: «مقررات این قسمت در مورد کلیه قسمت‌های دریا که جزء منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی با آب‌های داخلی یک دولت یا آب‌های مجمع‌الجزایری یک دولت مجمع‌الجزایری نباشد، اعمال می‌گردد». از سوی دیگر، اگرچه ماده ۵۸ اذعان داشته که در منطقه انحصاری اقتصادی همه دولت‌ها از حق آزادی کشتیرانی و پرواز بر فراز دریاها و دیگر آزادی‌ها برخوردارند، برخورداری از این آزادی‌ها را به مطابقت آن‌ها با سایر مقررات کنوانسیون منوط دانسته است، بدون این‌که این مقررات را مشخص و عنوان نماید که کدام یک از مقررات در اولویت قرار دارند. ماده ۸۶ افزوده است این ماده متضمن هیچ‌گونه محدودیتی بر آزادی‌هایی که کلیه دولت‌ها به موجب ماده ۵۸ در منطقه انحصاری اقتصادی از آن برخوردارند، نمی‌باشد؛ درحالی‌که ماده ۵۸ خود تصریح نموده است، مواد ۸۸ تا ۱۱۵ (مربوط به دریاها را آزاد) تا

آنجا که با این قسمت مغایرت نداشته باشند، در مورد منطقه انحصاری اقتصادی اعمال خواهند شد. بدین ترتیب، دول ساحلی ممکن است ادعا نمایند از آنجا که هدف از تعیین منطقه انحصاری اقتصادی تأمین حق انحصاری آن‌ها در بهره‌مندی اقتصادی از این منطقه بوده است و وضعیت حقوقی این منطقه با جمله‌بندی کنوانسیون ۱۹۸۲ به طور مبهم باقی‌مانده و مشخص نیست که این منطقه بخشی از دریاهای آزاد باشد، این، تنها در صلاحیت دول ساحلی است که از آزادی دریانوردی در مقابل اقدامات راهزنی دریایی محافظت نمایند (Watson, 1993, 25).

نتیجه

از دلایل اساسی وقوع این فعالیت‌ها در سواحل سومالی فروپاشی سیستم دولتی^۴ و تشکیلات دولتی از بین رفته، با دزدی دریایی نمی‌توان به صورت ریشه‌ای برخورد کرد. لذا در پاسخ به این سوال که با توجه به مراتب فوق اکنون چه باید کرد؟ می‌توان گفت: یکی این که می‌توان سند جدیدی را تنظیم کرد که البته ضرورتی جهت تصویب سند جدید نیست و بایستی کنوانسیون ۱۹۷۹، کنوانسیون ۱۹۸۲ و کنوانسیون ۱۹۸۸ در کنار هم دیده شود. همچنین تشویق دولت‌ها برای محاکمه دزدان براساس اصول حمایت دیپلماتیک از اتباع خود براساس علقه بین دولت صاحب پرچم و خدمه‌ای که به صورت گروگان در دست دزدان دریایی است. به عقیده بسیاری برخوردار این چینی با دزدان دریایی سومالی برخوردارهای مقطعی می‌باشد و راه حل ریشه‌ای برای پایان دادن به این مسئله محسوب نمی‌شود. راه حل منطقی برای از بین بردن ریشه دزدی دریایی در سومالی، بازگشت آرامش و ثبات به این کشور است. شورای امنیت سازمان ملل متحد بایستی توجه ویژه‌ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که سال‌ها است به نحوی صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر انداخته است. بنابراین در چنین شرایطی به نظر می‌رسد استقرار نیروهای حافظ صلح بین‌المللی از سوی سازمان ملل اولین اقدام در راستای بهبود وضعیت در این کشور باشد. اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سومالی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. در مراحل بعدی جامعه بین‌الملل و در راس آن سازمان ملل متحد بایستی به دنبال اصلاح وضعیت اقتصادی و اجتماعی این کشور باشند تا ریشه‌های دزدی دریایی (که همان فقر و بی‌قانونی در این کشور است) نیز به طبع آن خشکیده شود.

همکاری بین‌المللی ناشی از وقایع دزدی دریایی در سومالی، فوق العاده و مؤثر بوده است اما از آنجا که کشورها می‌خواهند از زیر بار مسئولیت سنگین هزینه‌های اجرایی این موضوع شانه خالی کنند،

لذا از پذیرش مسئولیت رسیدگی قضایی طرفه می‌روند. اگر دزدان دریایی تعقیب، محاکمه و مجازات نشوند امکان توقف دزدی دریایی وجود ندارد. در صورت فقدان پاسخ جامع بین‌المللی از جمله از کار انداختن دزدان دریایی، به احتمال بسیار زیاد، کشتی‌های حمل و نقل دریایی به شرکت‌های امنیتی خصوصی روی خواهند آورد و خود چاره‌های دیگری اندیشیده و در جست و جوی راهکارهای دیگری خواهند بود. روش‌های جبران خسارت در این موضوع که توسط مراجع قضایی اتخاذ می‌شود خواه از طریق سازوکار ناشی از «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت ناوگان دریایی» و خواه از طریق دادگاه‌های عضو ثالث مانند کنیا، خود مسائل حقوقی جدیدی در حقوق بین‌الملل مطرح می‌کند. صریح‌ترین پاسخ یعنی محاکمه در دادگاه‌های کشور دستگیرکننده دزدان دریایی، در حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی ریشه دوانیده اما هنوز این روش به عنوان گزینه جدی تلقی نشده است.

ملاحظات اخلاقی: موارد مربوط به اخلاق در پژوهش و نیز امانتداری در استناد به متون و ارجاعات مقاله تماماً رعایت گردیده است.

تعارض منافع: تعارض منافع در این مقاله وجود ندارد.

تأمین اعتبار پژوهش: این پژوهش بدون تأمین اعتبار مالی نگارش یافته است.

منابع

فارسی

- آقایی جنت مکان، حسین، ۱۳۸۹، **حقوق کیفری بین‌المللی**، تهران، انتشارات جنگل.
- آل حبیب، اسحاق، ۱۳۷۹، **دیوان کیفری بین‌المللی و جمهوری اسلامی ایران**، چاپ اول، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
- باغبان، مهدی و نادرپور، بابک، ۱۳۹۹، اهمیت تهدید دزدی دریایی علیه صلح و امنیت بین‌المللی، **مجله علوم و فنون نظامی**، شماره ۵۴.
- بهجت حقیقی، هانیه، ۱۳۹۷، تحلیل مسئله دزدان دریایی سومالی از دیدگاه حقوق بین‌الملل، **مطالعات حقوق**، شماره ۲۴.
- پرادل، ژان و کورستنز، گرت، ۱۳۸۷، **حقوق کیفری اروپا**، ترجمه دکتر محمد آشوری، جلد اول، چاپ اول، تهران، انتشارات سمت.
- پلاوسکی، استانیسلاو، ۱۳۷۲، **بررسی اصول اساسی حقوق بین‌المللی کیفری**، ترجمه دکتر علی

آزمایش، تهران، انتشارات دانشکده حقوق.

- چرچیل، رابین رولف و لو، آلن وان، ۱۳۶۷، **حقوق بین‌الملل دریاها**، ترجمه بهمن آقایی، انتشارات وزارت امور خارجه.

- حسینی نژاد، حسینقلی، ۱۳۷۳، **حقوق کیفری بین‌الملل**، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان.

- حسن پور، خسرو، ۱۳۹۹، **صلاحیت رسیدگی ایران نسبت به دزدی دریایی، مطالعات حقوق شهروندی**، شماره ۱۷.

- حیدرعلامه، غلام، ۱۳۸۹، **اصول راهبردی حقوق کیفری**، تهران، انتشارات میزان.

- خالقی، علی، ۱۳۸۸، **جستارهایی از حقوق جزای بین‌الملل**، چاپ اول، تهران، انتشارات شهردانش.

- سلیمی، صادق، ۱۳۷۶، **پدیده مجرمانه و مسئولیت کیفری در حقوق بین‌المللی و حقوق کیفری ایران**، تهران، انتشارات خیام.

- شریعت باقری، محمدجواد، ۱۳۸۶، **اسناد دیوان کیفری بین‌المللی**، تهران، انتشارات جنگل.

- فضایی، مصطفی، ۱۳۸۷، **دادرسی عادلانه محاکمات کیفری بین‌المللی**، تهران، انتشارات شهردانش.

- فن‌گلان، گرهارد، ۱۳۸۶، **درآمدی بر حقوق بین‌الملل عمومی**، ترجمه محمدحسین حافظیان، چاپ سوم، تهران، انتشارات میزان.

- کاسسه، آنتونیو، ۱۳۸۷، **حقوق بین‌الملل کیفری**، ترجمه حسین پیران، اردشیر امیرارجمند و زهرا موسوی، تهران، انتشارات جنگل.

- کاظمی، سیدسجاد، ۱۳۹۷، **محاكمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه‌های بین‌المللی چالش‌ها و راهکارها، مطالعات حقوق بشر اسلامی**، شماره ۱۴.

- کاظمی، سیدسجاد، ۱۳۹۹، **ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی، مجله حقوق بشر**، شماره ۲۹.

- کاظمی، سیدسجاد و حیدری، سجاد، ۱۴۰۰، **مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه‌های شورای امنیت راهکارهایی مؤثر اما محدود، فصلنامه تحقیقات حقوقی**، شماره ۹۴.

- کریمی پاشاکی، سجاد و هاشمی، سیدمصطفی، ۱۳۹۵، **تأثیر تروریسم و دزدی‌های دریایی بر جغرافیای سیاسی پهنه آبی سومالی، فصلنامه جغرافیای نظامی و امنیتی**، شماره ۳.

- گلدوزیان، ایرج، ۱۳۷۴، **حقوق کیفری تطبیقی**، جلد اول، چاپ اول، تهران، انتشارات جهاد دانشگاهی.

- گلدوست جویباری، رجب، ۱۳۸۶، **کلیات آیین دادرسی کیفری**، تهران، انتشارات جنگل.

- مقتدر، هوشنگ، ۱۳۷۶، **حقوق بین‌الملل عمومی**، چاپ چهارم، تهران، انتشارات وزارت خارجه.

لاتین

- Brierly, J.L., 1963, The law of the nations, 6th edition, Oxford.
- Cassese, Antonio, 2008, International criminal law, oxford, second edition.
- Desportes, F. et Le Guehec, F., 1996, Le nouveau droit penal, tom 1, Economica.
- Stefani, G., Levasseur, G., 1995, Droit penal general, Dalloz.
- Mullan, Grainne, 1997, the cocept of double criminality in the context of extraterritorial crimes, Criminal law review.
- Tigar, Michael, E., 1991, the extradition requirement of double criminality in complex cases: illustrating the rational of extradition, international review of penal law, vol. 62.
- Watson, Geoffrey, R., 1993, the passive personality principle, Texas international law journal, vol. 28.

