

Research Paper

**Investigating New Methods of Dealing With Piracy From The Perspective of
International Law And Iranian Law**

Ehsan Falahnezhad¹, Soude Shamlo^{*2}, Sadegh Salimi³

1. Faculty of Law, Islamic Azad University, Central Tehran branch, Tehran, Iran

2. Faculty of Law, Islamic Azad University, Central Tehran branch, Tehran, Iran

3. Faculty of Law, Islamic Azad University, Central Tehran branch, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

PP: 433-444

Use your device to scan and
read the article online



Keywords: *piracy
security council
jurisdiction of the courts*

Abstract

Pirates are known as common criminals. Due to the evolution in the concept of piracy, the form and new tactics of piracy, accuracy in the legal mechanisms for their trial is essential. In addition to the independent responsibility of countries, their joint cooperation to deal with piracy is also important. In the current conditions, there must be an interaction between domestic legal systems and international law to prosecute pirates. As long as this alignment and real will does not take place in the trial of such people, it will not be possible to achieve the right in practice and logically. In this descriptive research, which was conducted with the aim of investigating new methods of dealing with piracy in the international law system and Iranian law, information was collected and discussed through scientific findings, authentic documents and new ideas. The obtained results showed that despite the criminalization of piracy, the regulations of the international community have been inefficient not only in terms of rule-making but also in terms of regime-making and implementation due to conflict of interests and problems in the definition of piracy crimes. In this research, the laws of international law and Iran's law to fight against piracy were discussed to explain the international legal obligations of governments regarding the crime of piracy and to help fill the existing research gap in this regard.

Citation: Falahnezhad, E, Shamlo, S, & Salimi, S. (2024). **Investigating New Methods of Dealing With Piracy From The Perspective of International Law And Iranian Law**, *Geography(Regional Planning)*, 13 (Special Issue 1), 433-444.

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.366845.3906

*** Corresponding author:** Soude Shamlo, **Email:** sou.shamlou@gmail.com

Extended Abstract

Introduction

Piracy has existed as a crime ever since oceans began to be used as trade routes. The earliest documented instances of this crime date back to the 13th century BCE, when coastal inhabitants threatened the Aegean Sea, the eastern Mediterranean, and Egypt. The Vikings, Scandinavian warriors, and raiders, were also engaged in piracy during the Middle Ages, particularly from 783 to 1066 CE. Classical piracy, as it is commonly understood, began when colonial powers sought to extract resources from the Americas, prompting many sailors to turn to piracy for greater profit. Even military commanders sometimes secretly participated in these activities. Although pirates seemed to operate outside the law, they actually had their own set of rules. Today, piracy has reemerged, particularly in tropical countries like Somalia, due to extreme poverty. Modern pirates often hijack ships and demand ransoms. Some of these individuals are connected to dangerous armed groups in African countries, and the ransom money is often used to fund military conflicts in these regions. The first groups of pirates were active along the coasts of Latin America, particularly in the ports of Brazil. Today, the most advanced, well-equipped, and mobile pirate groups operate in the Far East, particularly along the coasts of the Philippines and the southwestern part of the Malacca Strait (Borneo), where they are almost unstoppable. This study examines the legal mechanisms for combating piracy at both the international and domestic levels, with a special focus on Iran. It will also explore the efforts made to enact new laws and propose recommendations for combating this crime. Finally, the activities of the Islamic Republic of Iran's Navy in combating piracy, both in domestic and international waters, will be analyzed.

Methodology

In this study, a descriptive-analytical research method has been adopted. The research begins with an examination of the theoretical foundations and existing legal frameworks for combating piracy from the perspectives of international law and Iranian law. Subsequently, using credible legal sources,

international conventions, and court rulings, modern approaches to combating piracy will be identified and analyzed. This study also conducts a comparative analysis between Iran's legal measures and international standards to highlight the strengths and weaknesses of the current legal frameworks.

Results and Discussion

International mechanisms to combat piracy include actions by the Security Council, international courts, and universal jurisdiction. The United Nations Security Council, utilizing its powers under Chapter VII of the UN Charter, has issued several resolutions to address piracy. Notably, Resolutions 1851 and 1918 specifically focus on combating piracy off the coast of Somalia and have called on states to undertake military actions to suppress piracy in this region. Despite granting new powers, these resolutions emphasize that such actions must be in accordance with international law and human rights. In this context, Resolutions 1950 and 2015 have also explored various solutions for prosecuting pirates and enhancing the domestic capacities of regional countries. Universal jurisdiction is also a key mechanism in combating piracy. According to international law, states can arrest and prosecute pirates in the high seas. International conventions such as the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation provide broad authority for states to pursue and prosecute pirates. However, the application of universal jurisdiction faces limitations, and in many cases, states show little inclination to exercise these powers. International courts, including the International Criminal Court (ICC), currently do not have jurisdiction over piracy. However, should member states express interest and the problem of piracy persists, there is potential to add piracy to the list of crimes under the ICC's jurisdiction. The ICC could address the issue of impunity by reducing the costs of prosecution and providing legal support. With its existing structure and expertise, the ICC could offer effective solutions for handling piracy cases both at the international and regional levels.

Conclusion

Global concerns about the rise in maritime crimes, including piracy, maritime terrorism, drug trafficking, and human smuggling, have increasingly been addressed in international treaties over the past decade. One of the main legal challenges in combating piracy in international waters is the prosecution and trial of alleged pirates, which often takes place in a limited number of countries with inadequate legal standards. To address this issue, it has been proposed to establish specialized piracy chambers within the

International Criminal Court. These chambers, with complementary jurisdiction, could effectively address legal gaps and issues related to piracy. They could be established in regions with high piracy incidents, operating within the territories of multiple countries. Each specialized chamber could define piracy and its elements uniquely, tailored to regional characteristics, and operate uniformly in terms of procedural and formal aspects. Addressing challenges such as legal costs, lack of legal capacity, human rights considerations, and a serious international commitment to combating piracy is also essential.

References

1. Churchill, R., & Lowe, A. (2022). The law of the sea (B. Aghaie, Trans.) (11th ed.). Tehran: Ganj Danesh Publishing. [In Persian]
2. Hosseinpour, K. (2015). Challenges of maritime piracy in international law and Iran. *Islamic Jurisprudence and Legal Studies*, (31), 45-60. [In Persian]
3. Javadi, S., & Naderi, J. (2024). Combating maritime piracy and maritime terrorism in the context of preserving security and citizens' rights. *Journal of Research and Islamic Sciences Studies*, (48), 75-85. [In Persian]
4. Kazemi, S. S. (2020). Human rights considerations in criminal responses to maritime piracy. *International Human Rights Quarterly*, 15(1), 50-65. [In Persian]
5. Kazemi, S. S. (2021). Assessing the rights of maritime piracy suspects based on international humanitarian law requirements. *Human Rights Journal*, (31), 20-35. [In Persian]
6. Kazemi, S. S., & Chegini, H. (2022). Combating maritime piracy in light of the Palermo Convention on Transnational Organized Crime 2000. *Interdisciplinary Legal Research Journal*, (9), 60-75. [In Persian]
7. Kazemi, S. S., & Heydari, S. (2021). Addressing maritime piracy off the coast of Somalia and the Gulf of Aden under Security Council resolutions: Effective but limited solutions. *Legal Research Quarterly*, 24(94), 75-90. [In Persian]
8. Kodkhooyee, K., & Rahmani Nejad, M. (2017). Maritime piracy: Objectives and motivations. In *International Conference on Law and Management* (pp. 1-14). Tehran: Islamic Azad University. [In Persian]
9. Moshirzadeh, H. (2011). Legal review of maritime piracy. *Judicial Sciences Journal*, (3), 75-90. [In Persian]
10. Mousavi, S. F., & Jadidi, N. (2017). *Maritime crimes in international law*. Tehran: Mizan Publishing. [In Persian]
11. Pournouri, M., & Habibi, M. (2006). *The law of the sea: United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)* (2nd ed.). Tehran: Maḥd Hoqūq. [In Persian]
12. Rahimi Nejad, I. (2011). Islamic perspectives on human dignity. *Legal Knowledge*, 1(2), 30-45. [In Persian]
13. Seifi, B. (2024). An analysis of the Islamic Republic of Iran's performance in maritime security with emphasis on combating piracy within the framework of international law. *Marine Science Education Journal*, (1), 45-60. [In Persian]
14. Siyah Mansour, J., & Hassanpour, H. (2024). Maritime piracy in Somali waters as a threat to international security and law. *Fars Law Journal*, (15), 90-105. [In Persian]
15. Taghizadeh, Z. (2012). *The evolution of combating maritime piracy from the perspective of international law*. Tehran: Ganj Danesh Publishing. [In Persian]
16. Tavazoni Zadeh, A. (2010). The role of the Ports and Maritime Organization in combating maritime piracy and related international developments. In *Proceedings of the International Conference on Maritime Piracy from the Perspective of International Law* (pp. 50-60). Tehran: Ganj Danesh Publishing. [In Persian]
17. Torabi Zadeh, E. S. (2010). The impact of maritime piracy on the safety and

- security of navigation. Payam-e Darya, (192), 15-20. [In Persian]
18. Ziaei Bigdeli, M. R. (2015). The evolution of the concept of maritime piracy and its implications under international law. In Proceedings of the Conference on the Evolution of International Law of the Sea Twenty Years After the Adoption of the Law of the Sea Convention (pp. 1-25). Tehran: Ganj Danesh Publishing. [In Persian]
19. Ziaei Bigdeli, M. R. (2024). Public international law. Tehran: Ganj Danesh Publishing. [In Persian]
20. Africa Program and International Law Conference. (2009, October 1). Piracy and legal issue: Reconciling public and private interests. Chatham House. Retrieved from www.chathamhouse.org.uk
21. Archibugi, D., & Chiarugi, M. (2014). Looking for a jurisdiction for Somali pirates. Italian National Research Council, IRPPS, 21.
22. Barry, H. D. (1997). Human rights and environmental disaster: Two problems that defy the norms of the international laws of the sea piracy. Syracuse Journal of International Law and Commerce, 23(1), 11-25. Retrieved from HeinOnline
23. Detter, I. (2017). The law of war and illegal combatants. Washington Law Review, 85.
24. Dutton, Y. (2015). Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court. Chicago Journal of International Law, 11(1), 221-242.
25. Elagab, O. (2016). Somali piracy and international law: Some aspects. Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 24, 10-23.
26. Fink, M. D., & Galvin, R. J. (2014). Combating pirates off the coast of Somalia: Current legal challenges. Netherlands International Law Review.
27. Guilfoile, D. (2016). Counter-piracy law enforcement and human rights. International and Comparative Law Quarterly, 59(1). <https://doi.org/10.1017/S0020589315000650>
28. John, M. (2002). Options to combat maritime piracy in Southeast Asia. Ocean Development & International Law, 33(3), 343-358.
29. John, M. (2002). Options to combat maritime piracy in Southeast Asia. Ocean Development & International Law, 33(3), 343-358. Retrieved from City University of Hong Kong. Downloaded by University Library of Tromsø at 23:02 on May 15, 2010.
30. Vignos, A. (2010). Pirate trials: An examination of the United States' non-refoulement duties pursuant to the United Nations Convention Against Torture. UC Davis Journal of International Law & Policy.
31. Zou, K. (2019). Current legal developments: The United Nations Security Council. The International Journal of Marine and Coastal Law, 24(2).



انجمن ژئوپلیتیک ایران

فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)

دوره ۱۳ (ویژه‌نامه ۱)، زمستان ۱۴۰۲

شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۱۱۲-۲۷۸۳

Journal Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>



مقاله پژوهشی

بررسی روش‌های نوین مقابله با دزدی دریایی از منظر نظام حقوق بین الملل و حقوق ایران

احسان فلاح نژاد: گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

سوده شاملو*: گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

صادق سلیمی: گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
شماره صفحات: ۴۳۳-۴۴۴ از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید  واژه‌های کلیدی: دزدی دریایی، شورای امنیت، صلاحیت محاکم	دزدان دریایی به عنوان مجرمان عمومی شناخته می‌شوند. با توجه به بروز تحول در مفهوم دزدی دریایی، شکل و تاکتیک‌های جدید دزدی دریایی، دقت در سازوکارهای حقوقی برای محاکمه آنان امری ضروری است. علاوه بر مسئولیت مستقل کشورها، همکاری مشترک آنها برای مقابله با دزدی دریایی نیز مطرح است. در شرایط کنونی برای محاکمه دزدان دریایی باید میان نظام‌های حقوقی داخلی و حقوق بین الملل تعامل وجود داشته باشد. مادامی که این همسویی و اراده واقعی در محاکمه چنین افرادی صورت نگیرد، احقاق حق در عمل و به طور منطقی میسر نخواهد بود. در این پژوهش توصیفی که با هدف بررسی روش‌های نوین مقابله با دزدی دریایی در نظام حقوق بین الملل و حقوق ایران انجام شد، اطلاعات از طریق یافته‌های علمی، مستندات معتبر و اندیشه‌های نوین گردآوری و مورد بحث قرار گرفت. نتایج به دست آمده نشان داد مقررات جامعه بین الملل، علیرغم جرم انگاری دزدی دریایی به علت تعارض منافع و اشکالات در تعریف جرائم دزدی دریایی نه تنها در بعد قاعده گذاری بلکه از نظر رژیم سازی و اجرایی ناکارآمد بوده است. در این پژوهش قوانین حقوق بین الملل و حقوق ایران برای مبارزه با دزدی دریایی، مورد بحث قرار گرفت تا تعهدات حقوقی بین المللی دولت‌ها را درباره جرم دزدی دریایی توضیح دهد و به پر شدن شکاف تحقیقاتی موجود در این راستا کمک کند.

استناد: فلاح نژاد، احسان؛ شاملو، سوده؛ سلیمی، صادق (۱۴۰۲). نقش سیاست‌های تشویقی ساخت و ساز بافت فرسوده شهری در کیفیت فضا و مسکن (مورد مطالعه: منطقه ۹ شهرداری تهران). فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، دوره ۱۳ (ویژه‌نامه ۱)، ۴۳۳-۴۴۴.

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.366845.3906

* نویسنده مسئول: سوده شاملو، پست الکترونیکی: sou.shamlou@gmail.com

مقدمه

از زمانی که اقیانوس‌ها مسیرهای تجاری انسان‌ها در داد و ستدشان بوده، جرم دزدی دریایی وجود داشته است. قدیمی‌ترین نمونه های مستند دزدی‌های دریایی مربوط است به ساحل‌نشینی که در قرن سیزدهم پیش از میلاد، دریای اژه، شرق مدیترانه و مصر را تهدید می‌کردند. وایکینگ‌ها معروف‌ترین و گسترده‌ترین دزدان دریایی در اروپای قرون وسطایی بودند. این جنگجویان و غارتگران اهل اسکاندیناوی در عصر وایکینگ‌ها و در آغاز قرون وسطی، از سال‌های ۷۸۳ تا ۱۰۶۶ میلادی به ارتکاب این جرم مشغول بودند.^۱

در گذشته دزدان دریایی یا ملوانان آزاد به کسانی گفته می‌شد که به دزدی از کشتی‌ها روی می‌آوردند، اما تعریف دزدی دریایی به معنای کلاسیک آن از زمانی شروع شد که کشورهای استعمارگر به فکر استخراج منابع از آمریکا افتادند و عده زیادی از ملوانان آن زمان برای سود بیشتر به دزدی دریایی پرداختند. در آن زمان فرماندهان ارتش نیز خود در خفا به دزدی دریایی مشغول بودند. به نظر می‌رسد که دزدان دریایی از هیچ قانونی اطاعت نمی‌کردند اما آنان نیز قوانینی برای خود داشتند. امروزه دزدی دریایی از فقر زیاد کشورهای استوایی پدیدار شده است. این دزدی دریایی در میان قبایل سومالیایی به وفور دیده می‌شود.^۲

سابقه فعالیت اولین گروه دزدان به سواحل امریکای لاتین به ویژه سواحل و بنادر برزیل می‌رسد. گروه‌هایی که در منطقه شرق دور فعالیت می‌کنند با تجربه‌ترین، پیشرفته‌ترین، مجهزترین و پرتحرک‌ترین دزدانی هستند که تقریباً هیچ کسی جلودار آن‌ها نیست. به عنوان مثال می‌توان به دزدان دریایی اشاره کرد که در سواحل فیلیپین و جنوب غرب جزیره مالاگا (برنئو) که بین جزیره سوماترا و شبه‌جزیره مالزی است، فعالیت می‌کنند. در برخی موارد دزدان دریایی کشتی‌های ربوده شده را جا به جا و سپس تقاضای پول می‌کنند. برخی معتقدند این افراد با گروه‌های مسلح خطرناک در کشورهای آفریقایی ارتباط دارند و پول‌هایی که به عنوان باج دریافت می‌کنند برای درگیری‌های نظامی در این مناطق مصرف می‌کنند. مبلغ باج درخواستی دزدان دریایی معمولاً از ۳۰۰ هزار دلار تا ۵٫۷ میلیون دلار متغیر است.^۳

در این پژوهش به بررسی سازوکارهای حقوقی در امر مبارزه با دزدی دریایی چه در عرصه بین‌المللی و چه در عرصه داخلی کشورمان ایران پرداخته و همچنین در ادامه تلاش‌های صورت گرفته برای وضع قوانین جدید در مورد این جرم و بیان برخی پیشنهادات برای وضع این قوانین به منظور مبارزه با جرم دزدی دریایی ذکر خواهد شد. سپس فعالیت نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با جرم دزدی دریایی، هم در آب‌های داخلی و هم بین‌المللی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

مبانی نظری

تعریف دزدی دریایی و علل عدم کنترل بودن آن

در این قسمت به بررسی مفاهیم دزدی دریایی و عوامل موثر در کنترل نکردن آن در دو بخش می‌پردازیم.

مفهوم دزدی دریایی

خطر "دزدی دریایی" بخشی از امنیت دریاها و حقوق طبیعی شهروندان را به شدت تهدید کرده و گاهی حتی به بحران تبدیل شده است. دولت‌ها و جامعه جهانی از اهمیت فراوان این پدیده ناپسند آگاه بوده و تلاش کرده‌اند تا با آن مقابله کنند. ابتدا لازم است از نظر مفهومی با واژه دزدی دریایی آشنا شویم. دزدی دریایی، مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، هر گونه اقدام غیرقانونی و خشونت‌آمیز نسبت به تصرف عدوانی، بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی‌ها توسط خدمه یا مسافران کشتی های خصوصی یا هواپیماهای خصوصی، به منظور دستیابی به اهداف شخصی در دریای آزاد دزدی دریایی محسوب می‌شود به شرطی که در برابر کشتی یا هواپیما یا در مقابل اشخاص و اموال موجود در آن در مکانی خارج از صلاحیت دولت‌ها انجام شود.

۱. کدخدایی، خسرو، رحمانی‌نژاد، معصومه (۱۳۹۶)، دزدی دریایی: اهداف و انگیزه‌ها، کنفرانس بین‌المللی حقوق و مدیریت، ص ۱-۱۴.

۲. مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۰). بررسی حقوقی دزدی دریایی، نشریه علوم قضایی، شماره ۳، ص ۲.

۳. مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۰). بررسی حقوقی دزدی دریایی، نشریه علوم قضایی، شماره ۳، ص ۳.

۴. جواد، صادق و نادری، جواد (۱۴۰۲)، مقابله با دزدی دریایی و تروریسم دریایی در راستای حفظ امنیت و حقوق شهروندان، نشریه پژوهش و مطالعات علوم اسلامی، شماره ۴۸، ص ۱.

البته برخی معتقدند کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ که به عنوان مهمترین توافق در زمینه دزدی دریایی شناخته می شود، با توجه به سال تدوین آن، با محدودیت های فراوانی در ایجاد یک چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با "دزدی دریایی نوین" که تفاوت های چشمگیری با روش های سنتی دزدی دریایی دارد، مواجه است (کاظمی و چگینی، ۱۴۰۱). در حال حاضر، سواحل اندونزی، تنگه مالاکا، مالزی، فیلیپین، ویتنام، بنگلادش، سواحل نیجریه، غنا، پرو، کلمبیا، جامائیکا، ونزوئلا، سومالی، و خلیج عدن مناطقی هستند که دزدی دریایی در آنجا اتفاق می افتد.^۱ در قطعنامه های شورای امنیت برای گسترش قوانین حقوق بین المللی از دو اصطلاح "دزدی دریایی" و "راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها" در آب های سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد نزدیک سواحل سومالی استفاده شده است. این اصطلاحات معمولاً در چارچوب سازمان بین المللی دریانوردی به کار می روند و ممکن است اعمال خشونت آمیزی را که اهداف آن ها با دزدی دریایی یکسان یا مشابه است، شامل شود. با این حال، این اعمال تحت تعریف قانونی دزدی دریایی قرار نمی گیرند زیرا ممکن است بدون استفاده از کشتی متجاوز علیه کشتی هدف ارتکاب شوند.

علل قابل کنترل نبودن دزدی دریایی

موارد زیر از جمله علل قابل کنترل نبودن دزدی دریایی است:

دزدان دریایی مدرن به شدت مجهز به آخرین فناوری ها و مسلح به سلاح های سنگین هستند. آنها به راحتی می توانند از آب های یک سرزمین به کشور دیگر منتقل شوند. بنابراین یک دولت به تنهایی نمی تواند فعالیت های خود را محدود به این افراد و این جرم کند. گاهی اوقات دیده شده که در ارتکاب جرم دزدی دریایی، ماهیگیران بیکار محلی یک کشور نیز دخالت دارند که البته شناسایی و دستگیری آنها در محل توسط سازمان های مجری قانون دولت بسیار دشوار است. برخی از منافع متضاد وجود دارد که باعث ایجاد اختلال برای کنترل دزدی دریایی در دریاهای آزاد می شود. این تعارضات، چهار دسته اساسی هستند که عبارتند از: تضاد بین منافع عمومی و منافع خصوصی، تضاد منافع بین دو منفعت عمومی، تعارض بین منافع ملی مختلف و تعارضات بین تعهدات بین المللی یک کشور ساحلی و منافع داخلی آن. عدم تمایل دولت ها برای محاکمه کردن متهمان دزدی دریایی علت دیگر است. این مسئله شامل تضمین دادرسی عادلانه که دربرگیرنده هزینه های ارائه وکیل و خدمات ترجمه برای متهمان خارجی است، انتقال شهادت و مدارک به دادگاه خارجی و شناسایی متهمان توسط کارکنان کشتی های ربوده شده که به مملکت خود بازگشته اند، می شود. یکی دیگر از مشکلات موانع مرتبط با حضور شاهد و هیأت منصفه است. با این وجود، براساس معاهدات بین المللی و منطقه ای حقوق بشر، همه کشورها مکلفند از لحظه توقیف و بازداشت مرتکبان این جرم و در محاکمه متهمان دزدی دریایی حقوق متهمان را رعایت کنند. موارد ذکر شده در بالا دلایل اساسی تحت کنترل نبودن دزدی دریایی است. کشورها باید در این زمینه همکاری های لازم را به عمل آورند و همچنین اقدامات ایمنی را برای دور نگه داشتن دریا از دزدی دریایی برای نسل های آینده ارتقاء دهند (John Mo, 2002).

بحث و یافته های تحقیق

ساز و کارهای بین المللی مقابله با جرم دزدی دریایی در این قسمت به تحلیل و بررسی سازو کارهای شورای امنیت، محاکم بین المللی و صلاحیت جهانی می پردازیم.

شورای امنیت

تصویب قطعنامه مبارزه با دزدان دریایی، مطابق با اصل هفتم منشور سازمان ملل متحد و همچنین بهره گیری از قدرت قهریه به منظور بازسازی صلح، وظیفه شورای امنیت سازمان ملل متحد است. این شورا بر اساس اصل هفتم منشور و با درخواست رئیس

1. Archibugi, Daniele and Marina Chiarugi (2014). "Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates", Italian National Research Council, IRPPS, Vol. 21, pp. 219

جمهور سومالی که به منظور کمک جامعه بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی ارائه شده بود، قطعنامه ۱۸۵۱ را درباره مقابله با دزدان دریایی در سواحل سومالی به تصویب رساند.

شورای امنیت در این قطعنامه از همه دولت‌ها درخواست کرده است «تمام اقدامات لازم و مقتضی را برای سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا» اتخاذ کنند، قطعنامه ۱۸۵۱ اقدامات نظامی برای مبارزه با دزدان دریایی را در سرزمین سومالی و فراتر از آنچه که در حقوق عرفی اجازه داده شده تجویز می‌کند. در متن این قطعنامه تاکید شده است این اقدامات فقط درباره سومالی اعمال می‌شوند و هیچ نوع رویه حقوقی جدیدی به موجب حقوق بین‌الملل احراز نمی‌شود. همچنین شرط «رضایت دولت انتقالی سومالی» برای ورود به آب‌های سرزمین سومالی پیش از هرگونه تلاش دولت‌ها برای تعقیب را مقرر کرد.^۲

براساس قطعنامه‌های صادره شورای امنیت، ورود به آب‌های سومالی به منظور مهار و بازداشت دزدان دریایی و مواجهه با راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا، باید با رعایت حقوق بین‌الملل و حقوق بشر و مطابق با استانداردهای متداول در دریاهای آزاد انجام شود. اقدام اصلی شورای امنیت در این راستا، صدور قطعنامه ۱۹۱۸ بوده است. این شورا در جلسه ۲۷ آوریل سال ۲۰۱۰ پس از اعلام رسمی کنیا و درخواست توقف محاکمه دزدان سومالی در نایروبی و لغو توافق‌نامه‌های قضایی، پیش‌نویس قطعنامه ۱۹۱۸ را که توسط روسیه پیشنهاد شده بود با توافق اکثریت به تصویب رساند.

در این قطعنامه، شورا با ابراز نگرانی مجدد از تهدید دزدی دریایی در کشتیرانی بین‌المللی، ایمنی تجارت دریایی و وضعیت دولت سومالی، از ادامه روند اعمال صلاحیت جهانی توسط محاکم داخلی کنیا و مجمع الجزایر سیشل حمایت کرد. شورا از همه کشورها، از جمله کشورهای منطقه آفریقا خواست که از رها کردن دزدان دریایی دستگیرشده خودداری و اقدامات دزدی دریایی را با رعایت قواعد حقوق بین‌الملل در نظام داخلی خود جرم محسوب کنند تا این امر موجب ارتقاء وضع مقابله با دزدان دریایی شود.

شورا در این قطعنامه تأکید می‌کند ناتوانی در محاکمه افرادی که در سواحل سومالی مرتکب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه می‌شوند باعث تضعیف تلاش‌های بین‌المللی و ناکامی در مبارزه با این پدیده می‌شود. براساس این قطعنامه، شورا از آقای بان کی مون، دبیرکل وقت سازمان ملل متحد، خواست تا در مدت سه ماه، گزارش جامعی درباره راحل تعقیب و محاکمه این افراد و تأسیس "محکمه ویژه داخلی با صلاحیت بین‌المللی" یا "دادگاه ویژه منطقه‌ای یا بین‌المللی" ارائه کند.

شورای امنیت بر مبنای مسئولیت اصلی خود در حفظ صلح و امنیت بین‌المللی، تنها دزدی دریایی ارتكابی در نزدیکی سواحل سومالی را مصداق تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی تلقی نکرده است و براساس فصل هفتم منشور خود برای تشکیل محکمه ی مذکور اقدام خواهد کرد، لذا هدف از ایجاد دیوان پیش گفته، صرفاً تعقیب و محاکمه‌ی اشخاصی است که در نزدیکی «سواحل سومالی» اقدام به دزدی دریایی می‌کنند و تعقیب سایر موارد دزدی دریایی از جمله دزدی‌های دریایی ارتكابی در منطقه آسیای جنوب شرقی مورد نظر نیست. به علاوه شورا، توجه دبیرکل را به «ضرورت مکانی» و «ضرورت زمانی» نیز جلب کرده است. بدین معنی که چنین دیوانی در صورت تشکیل جنبه موقتی خواهد داشت.

دلیل اتخاذ چنین رویه‌ای احتمال کاهش تعداد دزدی دریایی در سواحل سومالی و متعاقب آن، عدم صدق عنوان «تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی» بر اقدامات مذکور در آینده است که منجر به خروج رسیدگی به چنین جرایمی از دایره صلاحیت محکمه تشکیل شده توسط شورای امنیت خواهد شد. در ۲۶ جولای ۲۰۱۰ دبیرکل سازمان ملل در راستای اجرای وظیفه محوله از سوی شورای امنیت و جهت سنجش راه حل‌های ممکن حقوقی برای محاکمه و تعقیب کیفری دزدان سومالی وفق قطعنامه‌ی ۱۹۱۸ آن شورا راه حل‌هایی به شورای امنیت پیشنهاد داد که می‌تواند رویه واحدی را در جهت ظرفیت سازی برای تعقیب کیفری دزدان سومالی توسط دولت‌های درگیر در مبارزه با دزدی دریایی ارائه کند. این راهکارها عبارت بودند از:

راه حل اول: ارتقای مساعدت‌های سازمان ملل برای ظرفیت سازی در کشورهای منطقه برای تعقیب و مجازات اشخاصی که مسئول ارتکاب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی هستند. راه حل دوم: تأسیس دادگاه ملی سومالی (با اعمال قانون سومالی)، در قلمرو یکی از کشورهای منطقه، خواه با مشارکت سازمان ملل و خواه بدون آن. راه حل سوم: تأسیس

1. Piracy and Sea Robbery

۲. قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت، مصوب ۳۱ دسامبر ۲۰۰۸ می باشد.

3. Elagab, Omer (2016). "Somali Piracy and International Law: Some Aspects", A&NZ Mar LJ, Vol. 24, pp. 10

شعبه تخصصی با صلاحیت داخلی کشور یا کشورهای منطقه، بدون مشارکت سازمان ملل متحد. راه حل چهارم: تأسیس شعبه تخصصی با صلاحیت داخلی کشور یا کشورهای منطقه، با مشارکت سازمان ملل متحد. راه حل پنجم: تأسیس دادگاه منطقه‌ای بر مبنای یک موافقت نامه چند جانبه میان دولت‌های منطقه با مشارکت سازمان ملل متحد. راه حل ششم: تأسیس دادگاه بین المللی بر مبنای موافقت نامه چند جانبه میان یک کشور منطقه‌ای و سازمان ملل متحد. راه حل هفتم: تأسیس دادگاه بین المللی توسط قطعنامه شورای امنیت تحت فصل هفتم منشور ملل متحد.

در این راستا در تاریخ ۲۳ نوامبر ۲۰۱۰ شورای امنیت قطعنامه شماره ۱۹۵۰ را به تصویب رساند که حاوی هفت راهکار ارائه شده توسط دبیرکل برای تعقیب کیفری دزدان دریایی بود. این راهکارها بر اساس مذاکرات انجام شده با مشاوران حقوقی متخصص در زمینه دزدی دریایی در سواحل سومالی پیشنهاد شده بود و هدف آنها هماهنگ سازی سطوح مختلف مشارکت بین المللی در زمینه مقابله و مجازات دزدان دریایی بود.

آقای "جک لانگ" مشاور ویژه دبیرکل در امور حقوقی مرتبط با دزدی دریایی در سواحل سومالی، در گزارش خود برای حل معضل بی کیفری دزدان دریایی این کشور در تاریخ ۲۴ ژانویه ۲۰۱۱، تقویت ساختارهای حقوقی - قضایی و امنیتی و بهبود ظرفیت ایجاد دادگاه‌های داخلی در مناطق پانتلند و سومالی‌لند را مطرح کرد.

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه شماره ۱۹۷۶ مورخ ۱۱ آوریل ۲۰۱۱ نگرانی خود را از افزایش خشونت در اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه، از جمله گروگان گیری و وضعیت نامطلوب افرادی که به عنوان گروگان‌ها توسط راهزنان گرفته می‌شوند، اعلام کرد. بند ۱۵ اجرایی این قطعنامه بر لزوم تعقیب کیفری و مجازات افرادی که به طور غیرقانونی در فعالیت‌های مرتبط با دزدی دریایی شرکت دارند یا از اقدامات نامشروع راهزنان بهره‌مند می‌شوند، تأکید می‌کند.

شورای امنیت در بند ۲۶ اجرایی این قطعنامه از دبیرکل سازمان ملل خواست براساس پیشنهاد آقای جک لانگ درباره تقویت ساختار حقوقی - سیاسی کشور سومالی، گزارشی در زمینه امکان سنجی تأسیس محاکم اختصاصی برای مقابله با دزدی دریایی این کشور به شورا ارائه کند. دبیرکل نیز با بررسی امکان تشکیل دادگاه اختصاصی و تدوین قانون مقابله با دزدی دریایی در حقوق داخلی سومالی به کمک نهادهای وابسته از جمله دفتر مبارزه با جرایم و مواد مخدر و برنامه توسعه ملل متحد، در گزارش خود به شورا در تاریخ ۱۵ ژوئن ۲۰۱۱ خاطر نشان کرد دادگاه‌های اختصاصی که برای محاکمه دزدان دریایی ظرف سه سال آتی با همکاری سازمان ملل متحد در سه ناحیه‌ی سومالی‌لند، پانت لند و جنوب مرکزی سومالی تأسیس خواهد شد، صلاحیت رسیدگی به پرونده افراد متهم به ارتکاب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی و خلیج عدن و افرادی که به طور غیرقانونی به تأمین مالی و سازماندهی این فعالیت‌های مجرمانه اقدام می‌کنند و یا به نحو نامشروع از اقدامات راهزنان منتفع می‌شوند را خواهد داشت.

نکته قابل توجه این که شورای امنیت در قطعنامه شماره ۲۰۱۵ مورخ ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱ میلادی، ضمن تقدیر و استقبال از گزارش دبیرکل، دستورالعمل‌هایی را برای مشارکت فعال سومالی در تعقیب کیفری دزدان دریایی و پذیرش مسئولیت بین المللی در این راستا صادر کرده است و از دولت فدرالی انتقالی می‌خواهد با همکاری دفتر مبارزه با جرایم سازمان ملل و برنامه‌ی توسعه‌ی ملل متحد به تدوین مجموعه‌ای از قوانین کیفری در خصوص محاکمه‌ی اشخاص مظنون به ارتکاب دزدی دریایی همت گمارد.

به نظر می‌رسد به علت اعمال بسیار محدود دکنترین صلاحیت جهانی در حقوق بین الملل، هر نوع ناسازگاری و عدم انطباق میان تعریف حقوقی دزدی دریایی طبق حقوق بین الملل و نمایش حقیقی این جرم در پرده سواحل سومالی و خلیج عدن و به تازگی در سواحل نیجریه و خلیج گینه، عامل خروج قسمت اعظمی از اقدامات خشونت دریایی از قلمرو جرایم مشمول صلاحیت جهانی است. به عبارت بهتر، ناهمخوانی موجود میان تعریف حقوقی دزدی دریایی و واقعیت اقدامات ارتكابی در دریا، موجب محرومیت قدرت‌های توانمند دریایی و کشورهای دارای سازوکار قضایی کارآمد از عرصه اعمال صلاحیت برای دستگیری و محاکمه‌ی دزدان دریایی است.

نظر به استثنائی بودن وضعیت در سومالی و با توجه به توسعه صلاحیت در قطعنامه‌های شورای امنیت، ضروریست مفاد قانونی و تعریف حقوقی مرتبط با دزدی دریایی و جرایم همراه آن به گونه‌ای توسعه یابد که شامل تمام اعمال سرقت و خشونت در دریاهای آزاد و آب‌های سواحل شود. این توسعه مفهومی باعث می‌شود تا همه کشورها قادر به اجرای صلاحیت جهانی در حوزه فعالیت

های مجرمانه در سواحل سومالی و خلیج عدن شوند. در این شرایط، دکترین صلاحیت جهانی با درک نوآورانه آن و بدون تنگنای معمول در تعریف سنتی، به جامعه بین الملل این امکان را می دهد که به شکل موثری مسئولیت دستگیری و تعقیب قضایی دزدان دریایی را به کشورهایی که قابلیت انجام چنین اقداماتی را دارند، واگذار کند (تقی زاده، ۱۳۹۱).

لازم به ذکر است قطعنامه های صادره از سوی شورای امنیت بر گسترش صلاحیت های زمانی و مکانی مرتبط با حوزه قواعد حقوق بین الملل در زمینه دزدی دریایی تاثیر می گذارد اما شورای امنیت تدوین این قطعنامه ها را با احتیاط انجام داده است. اولاً، قطعنامه ۱۸۱۶ اعتبار مجوز اعطایی را شش ماه مشخص کرده و در صورت لزوم تمدید آن را امکان پذیر کرده است. در قطعنامه های بعدی نیز اجازه تمدید متناوب برای دوره های دوازده ماهه میسر بود. تمدید این مجوز تقریباً تا سال ۲۰۱۸ با اظهار صریح در قطعنامه های قبلی ادامه داشته است (Zou, 2019).

صلاحیت جهانی دولت ها

دزدان دریایی در یک دهه اخیر به چالش اصلی در زمینه حمل و نقل بین المللی در عرصه دریاهای و آب راه های بین المللی تبدیل شده اند. به نظر می رسد دزدان دریایی در هیچ زمان در حوزه و دامنه مصادیق کنوانسیون های جهانی و حقوق بشردوستانه قرار نگیرند. به علاوه از نظر تاریخی همواره وضعیت مرتکبان دزدی دریایی خارج از حقوق جنگ ارزیابی شده است (Detter, 2017). همچنین، تردیدهای مهمی درباره این که آیا پیکار نیروهای دریایی کشورها با دزدان دریایی به عنوان "مخاصمه مسلحانه" در نظر گرفته می شود یا خیر، وجود دارد. با این حال، کنوانسیون سوم ژنو در برخی حالت ها می تواند مصداق دزدان دریایی دستگیر شده باشد. افراد دستگیر شده که مظنون به دزدی دریایی هستند در صورت داشتن شرایط مشخص شده در این کنوانسیون می توانند حمایت و حقوق آن را مطالبه کنند و از محکومیت به عنوان اسیر جنگی برخوردار شوند. با این حال، این امر تا زمانی اعمال می شود که یک دادگاه صالح عدم صحت این ادعا را اظهار کند و تأثیر آن تنها بر رفتار در دوران بازداشت است و مانع از محاکمه فرد به اتهام دزدی دریایی بر اساس قوانین داخلی نمی شود (کاظمی، ۱۴۰۰)، اما به هر حال وضعیت به نحوی است که امکان اعمال صلاحیت جهانی در این زمینه وجود دارد.

بنابراین به نظر می رسد دزدی دریایی یکی از نخستین جرایمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد و دولت ها می توانند در تعقیب قضایی دزدان دریایی نقش داشته باشد. طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲، تنها ناوهای جنگی (یا هواپیماها) و یا کشتی های مجاز که در خدمت دولت ها هستند، مجاز به پیگیری قانونی و دستگیری کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی می شوند. همچنین ماده ۲۲ کنوانسیون ژنو و ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، جستجو و بازدید از هر کشتی که بر مبنای دلایل معقول مظنون به دزدی دریایی باشد را جایز می دانند. مطابق حقوق معاهدات بین المللی و نیز حقوق عرفی همه دولت ها صلاحیت دستگیری دزدان دریایی در دریای آزاد را دارند. همچنین ماده ۱۹ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ و نیز ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در ارتباط با صلاحیت جهانی در زمینه دستگیری دزدان دریایی مقرراتی دارند مانند این که: «همه دولت ها می توانند کشتی ای که ربوده شده و تحت کنترل دزدان دریایی قرار گرفته را توقیف کنند، دزدان دریایی را دستگیر و اموال حاضر بر عرصه کشتی را ضبط کنند اما تعقیب قضایی باید در دادگاه های کشور توقیف کننده انجام شود». از نظر انجام اقدامات «علیه دزدی دریایی» براساس ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای دولت صاحب پرچم کشتی توقیف کننده، از اختیارات بسیار موسعی برخوردار است. این اختیارات شامل حق دستگیری افراد و مصادره اموال، حق تصمیم گیری درباره مجازات ها و اقدامی که باید در ارتباط با کشتی، هواپیما و اموال اتخاذ شود و حق انتقال افراد دستگیر شده و اموال توقیف شده برای رسیدگی های قضایی است. به عبارت دیگر، صلاحیت جهانی دادگاه های دولت توقیف کننده از سوی حقوق بین الملل مورد حمایت قرار گرفته است.

براساس کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۹۸۸ معروف به کنوانسیون رم که اعمال آن به منزله ی «چارچوب اجرایی» مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی مورد توصیه قرار گرفته است، دولت ها صلاحیت تعقیب و

دستگیری دزدان دریایی را نه تنها در دریاهای آزاد بلکه در هر جایی که دسترسی بر آن ها میسر شود، دارند. بنابراین کنوانسیون رُم به دولت ها آزادی بیشتری در مبارزه با دزدی دریایی اعطا می کند. در هر حال به موجب کنوانسیون ۱۹۸۸، شناور دزد دریایی در زمان وقوع عمل مجرمانه باید در خارج از آب های ساحلی یک کشور و یا در دریاهای آزاد در حال ترانزیت بین المللی باشد. لذا شناسایی که صرفاً در آب های سرزمینی یک کشور در حال کشتی رانی است، به موجب این کنوانسیون قابل تعقیب نیست و در همین راستا، دولت ها حق ورود به آب های سرزمینی دولت دیگر جهت دستگیری دزدان دریایی را ندارند. این کنوانسیون به ویژه «اتخاذ اقدامات لازم برای احراز صلاحیت» را در زمینه جرایم مربوط به دزدی دریایی، برای دولت صاحب پرچم کشتی که جرم در آن یا علیه آن وقوع یافته، دولتی که در قلمرو آن فرض کنید در دریای سرزمینی اش جرم ارتکاب می یابد و نیز دولت متبوع مرتکب، الزامی دانسته است.

کنوانسیون رُم سپس به برخی دولت های دیگر اجازه می دهد تا در موارد بیشتری احراز صلاحیت کنند. این دولت ها عبارتند از دولت متبوع فرد توقیف شده، تهدید شده، مجروح یا کشته شده و دولتی که عمل مجرمانه، به منظور وارد کردن آن با انجام یا عدم انجام امری همراه بوده است. در هر صورت احراز صلاحیت برای دولتی که شخص مظنون در قلمرو او حضور دارد و آن دولت قصد ندارد وی را به یکی از دولت های دارای صلاحیت مسترد کند، الزامی است.^۲

به نظر می رسد علیرغم اختیارات زیاد عرفی و معاهده ای موجود، دولت ها در مبارزه با این پدیده، در تنگنا قرار گرفته اند. این امر به ویژه درباره محاکمه دزدان دستگیر شده در کشورهای ثالث بیشتر مشاهده می شود. در واقع به موجب عهدنامه های حقوق بین الملل دریاها، مشروعیت اعراض از صلاحیت قضایی دولت توقیف کننده و استرداد متهمین به کشورهای منطقه از قبیل کنیا برای محاکمه آن ها مورد تردید به نظر می رسد (Vignos, 2010). در این راستا استناد به عهدنامه مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ و قطعنامه های جدید شورای امنیت، آزادی عمل بیشتری را به دولت ها درباره صلاحیت محاکمه و تعقیب کفیری دزدان دریایی اعطا می کنند.

در نهایت با این که امروزه مقابله با دزدی دریایی براساس حقوق عرفی و قراردادی از صلاحیت جهانی برخوردار است و همه دولت ها در صورت دستیابی به دزدان و تمایل برای اعمال صلاحیت، امکان محاکمه آنان را دارند اما مشکل اصلی عدم تمایل برای اعمال صالحیت از سوی کشورها درباره مرتکبان دزدی دریایی است (Guilfoile, 2016).

محاکم بین المللی

دزدی دریایی به دو دلیل قابل بررسی و تحلیل است. اول این که بیشترین معاملات اقتصادی و تجاری کشورها از طریق دریاها انجام می شود. دوم این که انگیزه افراد برای باور در این موضوع که دزدی دریایی هنوز هم وجود دارد و ادامه دار است، کمتر مورد قبول قرار می گیرد. افزایش دزدی دریایی در سواحل سومالی، واکنش های جهانی متفاوتی داشته است. برخی کشورها مانند ایران، به منظور حفاظت از کشتیرانی بین المللی و همچنین حفاظت از منافع تجاری خود، تدابیر مختلفی اتخاذ کرده اند؛ از جمله این تدابیر می توان به اعزام نیروهای دریایی به خلیج عدن و سواحل سومالی اشاره کرد (سیاه منصور و حسن پور، ۱۴۰۲). در این قسمت بررسی خواهیم کرد که دیوان کفیری بین المللی برای مقابله با این بحران جهانی، امکان دخالت و اعمال صلاحیت دارد یا خیر. امروزه جرم دزدی دریایی در صلاحیت دیوان کفیری بین المللی قرار ندارد. با این وجود در صورت تمایل دولت های عضو اساسنامه و همچنین با ادامه وضعیت نگران کننده دزدی دریایی، این جرم ممکن است به شمار جرایمی که مورد صلاحیت دیوان قرار می گیرند، افزوده شود. دلایل این امر بسیار متنوع است. به عنوان یک بحث نظری، می توان گفت جرایمی که در اساسنامه دیوان تعریف شده اند اکثراً جرایم شدید هستند از این رو مطابق حقوق بین الملل عرفی، دزدی دریایی نیز به عنوان جرمی مهم و شدید شناخته می شود و نخستین جرمی است که صلاحیت جهانی درباره آن صدق می کند.

^۱SUA Convention, Art 4.

^۲ر.ک به ماده ی ۶ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۹۸۸.

در واقع دزدی دریایی جدید مانند خشونت‌ها و اعمال وحشیانه دیگر، در برگیرنده آدم ربایی و گروگان‌گیری هستند. همچنین دزدی دریایی با ساختار حقوقی- قضایی دیوان به خوبی هماهنگ شده است، زیرا دیوان تنها زمانی صلاحیت خود را اعمال می‌کند که دولت صلاحیت دار نتواند جرم را تعقیب یا محاکمه کند.

دزدی دریایی یک چالش بین‌المللی است و یک دادگاه بین‌المللی دارای صلاحیت در این زمینه می‌تواند مشکل عدم مجازات دزدان دریایی را رفع کند. در بسیاری از موارد، دولت‌ها به دلیل دشواری دسترسی به ادله یا هزینه‌های زیاد، تمایل ندارند دزدان دریایی را محاکمه کنند. حتی گاهی دولت‌ها قدرت حقوقی لازم برای محاکمه کردن این دزدان را ندارند چرا که از ظرفیت حقوقی یا آموزش کافی برخوردار نیستند. در این شرایط، دیوان کیفری بین‌المللی می‌تواند این مشکل را حل کند و حتی هزینه‌های دادرسی را کم کند. این دیوان می‌تواند انجام دادرسی‌ها و برگزاری محاکمات برای متهمان دستگیر شده در ماجرای دزدی دریایی را برعهده بگیرد (Yvonne, 2015).

علت صلاحیت دیوان در زمینه دزدی دریایی این است که این دادگاه از قبل ایجاد شده است و به همین علت، قرار گرفتن دزدی دریایی در صلاحیت دیوان ممکن است هزینه‌های کمتری نسبت به تأسیس یک دادگاه جدید و اختصاصی برای این جرم داشته باشد. دیوان کیفری بین‌المللی با بیش از ۱۶ سال سابقه، ساختار نظام دادرسی و مقررات ویژه‌ای که در اختیار دارد، یک امکان بسیار قوی برای رسیدگی به جرایم این چنینی فراهم می‌آورد. به ویژه اگر دولت‌ها تصمیم بگیرند پرونده‌های دزدی دریایی در دادگاه‌های منطقه‌ای بررسی شوند، دیوان می‌تواند شعبه ویژه دزدی دریایی خود را در هر منطقه‌ای که لازم بداند (مثل منطقه شرق آفریقا) ایجاد کند. این ویژگی می‌تواند به صرفه‌جویی مالی بسیاری منجر شود، زیرا دیگر به سفر با مسافت‌های طولانی برای حضور در محل دادگاه در لاهه هلند نیازی نخواهد بود. تشکیل دیوان منطقه‌ای درباره رسیدگی به دزدی دریایی، دارای امتیازاتی مانند این به اشتراک گذاشتن تجربیات و توانایی‌های این دیوان با قضات و نظام دادرسی محلی است. برقراری این تبادل موجب بهبود ظرفیت و توانایی حقوقی دیگران برای رسیدگی به پرونده‌های دزدی دریایی می‌شود.

اگرچه امکان اضافه شدن دزدی دریایی به جرایم مشمول صلاحیت دیوان از طریق اصلاحات در اساسنامه وجود دارد، بهتر است این اقدام از طریق یک پروتکل الحاقی اختیاری به اساسنامه رم انجام شود. این موضوع نیاز به پذیرش و امضاء توسط دو سوم اعضا را دارد که توافق تعداد بیشتری از هشتاد دولت را می‌طلبد. حتی اگر برخی از دولت‌ها با این اصلاحات موافقت نکنند، تأیید آن از سوی کشورهای دیگر ممکن است و در نتیجه آن‌ها از عضویت در دیوان منصرف شوند.

سازوکارهای حقوق ایران

در این قسمت به سازوکارهای حقوق ایران که شامل قانونگذاری داخلی، محاکم داخلی و اقدامات داخلی و بین‌المللی نیروی دریایی ایران در مبارزه با دزدی دریایی است، پرداخته و آن‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

قانونگذاری داخلی

دزدی دریایی خسارات عظیم به صنعت دریایی وارد آورده است و یکی از چالش‌های اساسی امنیت دریایی ایران نیز محسوب می‌شود. صنعت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از این خطر مستثنی نبوده است (سیفی، ۱۴۰۲).

در زمینه تدابیر مقابله با بحران دزدی دریایی در ساز و کار حقوقی ایران، در قانون مجازات اسلامی ایران در بخش تعزیرات مصوب ۱۳۷۵ موادی را وجود دارد که در نگاه اول ممکن است برخی از آنها با دزدی دریایی مرتبط باشد. اما اگر با دقت به سیاق عبارات و سابقه‌های فقهی مربوط به آن نگاه کنیم، متوجه می‌شویم این مواد در اصطلاح، ناظر به جرم راهزنی در طرق و شوارع هستند و هیچ ارتباطی با دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا ندارند. مهمترین نکته که باید در این زمینه ذکر شود این است که قیاس در حقوق ما نامعتبر است و مقررات یک حکم را نمی‌توان برای حکم دیگر استفاده کرد. به‌ویژه اگر شرایط دو موضوع که در حال قیاس قرار می‌گیرند یکسان نباشند؛ به اصطلاح اصول فقه، قیاسی مع الفارق محسوب می‌شود. بنابراین، هیچ

یک از مواد قانونی در حقوق معین ایران با تعریف دزدی دریایی به موجب ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها منطبق نیست (تواتری زاده، ۱۳۸۹). در نتیجه، با توجه به اساسی بودن تفاوت های حقوقی در نظام حقوقی ایران درباره جرم انگاری دزدی دریایی از یک سو و انضمام ایران به کنوانسیون و پروتکل های مبارزه با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی (۱۹۸۸) و سایر توافقی نامه های بین المللی مرتبط از سوی دیگر، ضرورت تدوین لوایح قضایی مورد نیاز در قالب یک قانون خاص برای مقابله با بحران دزدی دریایی بیش از پیش ضروریست. به ویژه اینکه شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه شماره ۲۰۱۵ مصوب ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱ میلادی خود در زمینه مقابله با بحران دزدی دریایی، تمام کشورهای عضو را ملزم می کند دزدی دریایی را جرم شناخته و با کمک حقوق داخلی شان با آن مقابله کنند. همچنین در قطعنامه ۲۰۲۰ به تاریخ ۲۲ نوامبر ۲۰۱۱ بر ضرورت تدوین قوانین داخلی کشورها در جرم انگاری پدیده دزدی دریایی، به ویژه برای تعقیب کیفری افراد مظنون به ارتکاب دزدی دریایی در سواحل سومالی و مجازات افرادی که محکوم می شوند، دوباره تاکید می کند.

محاکم داخلی

ضرورت توجه به تعهدات کشورمان به کنوانسیون های سال ۱۹۸۸ در زمینه مبارزه با اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی و دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا، می تواند فصل جدیدی را در توجیه مبارزه گسترده نیروی دریایی کشورمان با فعالیت های جنایتکارانه آغاز کند. این مبارزه از سواحل جنوبی کشورمان تا کرانه های سواحل سومالی و خلیج عدن متمرکز خواهد شد (تقی زاده، ۱۳۹۱).

مشکلات پیش روی قاضی از بابت کاستی متون بین المللی فقط جنبه فنی ندارد. اصل قانونی بودن جرائم و مجازات ها که در ماده ۱۵ میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی مورخ ۱۹ دسامبر ۱۹۶۶ بر آن تاکید شده است هم بر مشکلات پیش روی قاضی می افزاید. در چنین شرایطی باید یکی از این دو راه را انتخاب کرد یا قاضی داخلی (ملی) قوانین لازم را برای رسیدگی در قانون محل دادگاه می یابد و می تواند به جرم رسیدگی کند که در این صورت کار تمام می شود و یا قانونی وجود ندارد و باید علی الاصول قرار موقوفی تعقیب یا برائت صادر کند. به همین علت، رجوع به حقوق کیفری ملی در اغلب معاهداتی که صلاحیت جهانی مقرر کرده، پیش بینی شده است. معاهدات مذکور به اعضا تکلیف می کنند که در حد نیاز، قوانین لازم وضع کنند تا دادگاه ها بتوانند، صلاحیت خود را اعمال کنند. دولت ها هم اغلب به دادگاه ها اجازه می دهند همان قواعد عادی حقوق کیفری داخلی، به ویژه آنهایی که جرائم و مجازات ها را تعریف کرده اند به کار برند و به همین قدر اکتفا می کنند. بنابراین گاهی به طور مستقیم به مقررات موجود ارجاع داده می شود. اما اگر چنین قوانینی وجود نداشته باشد، باید مقررات ضروری در راستای اجرای معاهدات و در تکمیل آن وضع کرد (حسین پور، ۱۳۹۴). البته کاملاً مشخص است که کشورما در زمینه مجازات دزدان دریایی با نوعی خلأ حقوقی مواجه است. با این حال با ملاحظه دقیق تر به نظر می رسد که مواد قانونی مرتبط با دزدی دریایی، با در نظر گرفتن سیاق عبارات مذکور و سوابق فقهی مرتبط در واقع به طور عمده به جرم راهزنی اشاره دارند. بنابراین اصولاً هیچ یک از مواد مرتبط با مجازات اسلامی با تعریف دزدی دریایی که در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ذکر شده است، همخوانی ندارد.

با توجه به خلأ های حقوقی موجود در زمینه جرم انگاری دزدی دریایی از یک طرف و عضویت ایران در کنوانسیون و پروتکل مبارزه با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی (۱۹۸۸) از سوی دیگر، به ویژه تعهدات کشورهای متعاقد در زمینه جرم انگاری ارتکاب اعمال غیرقانونی متخلف در کشتی در اجرای مواد ۵ و ۶ کنوانسیون و پروتکل مذکور، لازم است که قوه قضائیه با سرعت درباره تدوین لوایح قضایی مورد نیاز و ایجاد یک قانون خاص به منظور رفع خلأ های حقوقی موجود اقدام کند. به این توجه داریم که لزوم رفع این خلأ ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی به وزارت امور خارجه اعلام شده و این وزارتخانه نیز موارد مرتبط را به قوه قضائیه اطلاع رسانی کرده است.

مسئولان جمهوری اسلامی ایران بسیار تلاش کرده اند که به دلیل داشتن ناوهای جنگی در منطقه، در این گروه شرکت داشته باشند اما تا به حال خواسته ایران مورد توجه قرار نگرفته است و علت آن مخالفت های بعضی قدرت های بزرگ عضو این گروه است.

اقدامات داخلی و بین المللی نیروی دریایی ایران در مبارزه با دزدی دریایی

امروزه مفهوم حفظ امنیت دریایی به فضاهای آبی فراتر از مرزهای سرزمینی گسترش یافته است. با توجه به منافع جمهوری اسلامی ایران، ایجاد امنیت برای کشتی‌های تجاری و تحقیقاتی در آب‌های بین‌المللی امری اساسی و ضروری است. از سال ۲۰۰۵ به بعد هزینه‌ها و زیان‌های ناشی از فعالیت دزدان دریایی برای کشتی‌های ایرانی پنج برابر افزایش یافته است. در سال‌های اخیر نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، ناوگروه‌های مختلفی را به دریاهای آزاد در شمال اقیانوس هند، باب‌المندب، خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه اعزام کرده و در آب‌های این مناطق حضوری فعال داشته است. ناو خارک و ناوشکن جنگی سبلان به طور دائمی در خلیج عدن حضور دارند. ناوهای جنگی ایران با توجه به حضور نیروهای دریایی قدرت‌های جهانی در اقیانوس هند و دریای عمان، اقدامات امنیتی را به کار گرفته‌اند و با کنترل کامل بر حضور کشتی‌های جنگی بیگانه، آمادگی لازم را برای مقابله با تهدیدات احتمالی فراهم کرده‌اند. فعالیت نیروی دریایی ارتش در این زمینه به طور مستقیم با اقتصاد کشور مرتبط است. اگر نیروی دریایی قادر به حفظ امنیت کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی نباشد، کشتی‌های نفتکش و تجاری با مشکلاتی مواجه می‌شوند و این به معنای بروز مشکلات در چرخه اقتصادی کشور است. تمامی کشتی‌های تجاری و نفتکش جمهوری اسلامی ایران با حمایت نیروی دریایی ارتش در دریاهای آزاد و بین‌المللی حرکت می‌کنند (کاظمی و حیدری، ۱۴۰۰).

نیروی دریایی ارتش در ۲۰ دسامبر ۲۰۰۸ به منظور تسلط اطلاعاتی، تأمین امنیت خطوط کشتیرانی، نمایش اقتدار نیروی دریایی ایران، گشت زنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از نفتکش‌ها، کشتی‌های تجاری و لنج‌های صیادی ایرانی، کسب آمادگی یگان‌های عملیاتی در اجرای طرح‌های دفاعی براساس راهبرد عملیاتی در محدوده تحت مسئولیت خود در دریای عمان و اقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه شمالی و همچنین آشنایی با قدرت دریایی و شناخت تجهیزات، سلاح‌ها و توانمندی‌های کشورهای حوزه خلیج عدن، نخستین ناوگروه خود را برای برقراری امنیت درخصوص مواصلات دریایی به منطقه آفریقا اعزام کرد. نیروی دریایی بیش از ۲۰۰۰ کشتی تجاری و نفتکش را همراهی و آنها را از منطقه تهدید خارج کرده است. همچنین بیش از ۱۰۰۰ تیم تکاور نیروی دریایی در شناورهای تجاری به منظور حفظ امنیت این شناورها مستقر شده‌اند که بیش از ۱۵۰ بار با دزدان دریایی که قصد تعرض به این کشتی‌ها را داشته‌اند، درگیری مسلحانه داشته‌اند و باعث حفظ امنیت شده‌اند.

نیروی دریایی ارتش امروز با بکارگیری تمرین‌ها و تاکتیک‌های مختلف توانسته است منطقه عبور کشتی‌های تجاری و نفتکش را که در تقسیم‌بندی بین‌المللی به طول هزار کیلومتر و عرض ۲۰ تا ۳۰ کیلومتر است تحت پوشش قرار دهد. همچنین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران یک کریدور امنیتی حد فاصل سواحل عمان، یمن، سواحل شمالی سومالی تا تنگه باب‌المندب تشکیل داده است. این کریدور امنیتی ۱۳۰۰ کیلومتر طول دارد و ناوگروه رزمی نیروی دریایی ارتش، تمام شناورهای جمهوری اسلامی ایران و هر کشوری که از ایران تقاضای کمک کند را برای گذر از این کریدور امنیتی، همراهی می‌کند. این ناوگان تابه حال باعث نجات تعداد زیادی از کشتی‌هایی خارجی از دام دزدان شده است. اکنون نیز نیروی دریایی ارتش ایران با استفاده از ۳۳ ناوگروه در شمال اقیانوس هند و باب‌المندب، ۳۰۰۰ کیلومتر دورتر از مرزهای ایران تأمین امنیت کشتی‌های تجاری ایرانی را در دستور کار خود قرار داده است و مانع از دستبرد دزدان دریایی می‌شود. از سوی دیگر، با توجه به تردد کشتی‌های تجاری متعدد با پرچم ایران از منطقه خلیج عدن و آب‌های بین‌المللی برقراری امنیت کامل کشتی‌ها در زمان تردد از منطقه خطر و ایجاد چتر امنیتی لازم بسیار اهمیت دارد. یکی از اقدامات موفقیت‌آمیز نیروی دریایی، نجات کشتی ایران هادی که ۲۳۰ هزار تن نفت خام در قالب دو میلیون و یک صد هزار بشکه نفت خام حمل می‌کرد، بود. این عمل از سوی مجامع بین‌المللی دریایی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد قدردانی قرار گرفت و در اجلاس مجمع در سال ۲۰۱۲ دبیر کل این سازمان بین‌المللی از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی تقدیر و تشکر کرد. کشورهایی مانند روسیه، هند، چین و جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی با نظارت ناتو برای تأمین امنیت در خلیج عدن به مبارزه می‌پردازند و تاکنون نیز در این مسیر به موفقیت‌های چشمگیری دست یافته‌اند.

نتیجه گیری

نگرانی جهانی از افزایش جرایم بین المللی دریایی مانند تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر در دریا، قاچاق مهاجران، راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها و به ویژه دزدی دریایی یکی از مسائلی که در دهه اخیر در معاهدات بین المللی مطرح شده است. یکی از مهمترین چالش های حقوقی در زمینه مقابله با دزدی دریایی در آب های بین المللی، مسائل مربوط به تعقیب کیفری و محاکمه متهمان به دزدی دریایی است. بیشتر این محاکمات در کشورهای محدودی مانند کنیا و با استانداردهای حقوقی ناکافی انجام می شود. از آن جا که استمرار محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه های ملی ضروریست یکی از پیشنهادات مطرح شده برای مقابله کیفری با این جرم و دستیابی به یک سازوکار مطلوب برای تعقیب و محاکمه متهمان، تأسیس شعب ویژه دزدی دریایی در دیوان کیفری بین المللی است. این دادگاه با اعمال یک نوع صلاحیت تکمیلی، می تواند مشکلات و خلأ های کیفری در حوزه دزدان دریایی را به طور قابل توجهی حل کند. این دادگاه در مناطقی که وقوع دزدی دریایی در آنها زیاد است، می تواند با تأسیس شعب ویژه در قلمرو کشورهای مختلف تشکیل شود و در محدوده منطقه همان چند کشور باشد. هر یک از این شعب ویژه، از نظر تعریف جرم دزدی دریایی و ارکان تشکیل دهنده نیز تعریف منحصر به فردی را که با ویژگی های منطقه ای نیز تطابق دارد، خواهند داشت و می توانند از لحاظ شکلی و آیین دادرسی به صورت واحد عمل کنند. در این راستا، باید بعضی از چالش ها مانند هزینه های رسیدگی، فقدان ظرفیت حقوقی، ملاحظات حقوق بشری و مهمتر از همه نبود یک اراده جدی بین المللی برای مقابله موثر با دزدی دریایی حل و فصل شوند.

بهرتر است جهت مقابله با دزدی دریایی در نظام حقوق بین الملل و حقوق ایران پیشنهادات فوق مد نظر قرار گیرد:

- تصحیح و به روز رسانی اساسنامه دیوان کیفری بین المللی و اضافه کردن جرم دزدی دریایی به موارد رسیدگی این دادگاه - به روز رسانی قواعد محاکم داخلی دولت ها مطابق با قواعد بین المللی و حقوق بشری چرا که با مطالعه قوانین داخلی درباره جرم دزدی دریایی به این نتیجه می رسیم که قواعدمان، نیازمند به روز رسانی است، راهکارها و پیشنهادات مربوط به این قسمت پیشتر در اثنای نوشته ارائه شد. - تاکید بر لزوم بازنگری قوانین و مقررات محاکمه متهمان برای رفع موانع دستگیری و محاکمه دزدان دریایی و فراهم شدن امکان مجازات مجرمان دستگیر شده با رعایت مقررات حقوق بین الملل بشر. - ضرورت وضع لوایح قضایی مورد نیاز در نظام حقوقی ایران در قالب تدوین یک قانون خاص در مقابله با بحران دزدی دریایی در جهت رفع خلأ های حقوقی موجود

منابع

۱. پورنوری، منصور، و حبیبی، محمد. (۱۳۸۵). حقوق بین الملل دریاهای: کنوانسیون حقوق دریاهای (مصوب ۱۹۸۲). چاپ دوم. تهران: مهد حقوق.
۲. ترابی زاده، امیر سامان. (۱۳۸۹). تأثیر دزدی های دریایی بر ایمنی و امنیت دریانوردی. پیام دریا، شماره (۱۹۲)، ۱۵-۲۰.
۳. تقی زاده، زکیه. (۱۳۹۱). تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل. تهران: انتشارات گنج دانش.
۴. توازی زاده، عباس. (۱۳۸۹). جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و تحولات بین المللی ذی ربط. در مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل (ص. ۵۰-۶۰). تهران: گنج دانش.
۵. جوادی، صادق، و نادری، جواد. (۱۴۰۲). مقابله با دزدی دریایی و تروریسم دریایی در راستای حفظ امنیت و حقوق شهروندان. نشریه پژوهش و مطالعات علوم اسلامی، (شماره ۴۸)، ۷۵-۸۵.
۶. چرچیل، رابین، و آلن لو، آ. (۱۴۰۱). (حقوق بین الملل دریاهای) ترجمه: بهمن آقایی. چاپ یازدهم. تهران: گنج دانش.
۷. حسین پور، خسرو. (۱۳۹۴). چالش های دزدی دریایی در حقوق بین الملل و ایران. مطالعات فقه اسلامی و مبانی حقوق، (شماره ۳۱)، ۴۵-۶۰.
۸. رحیمی نژاد، اسماعیل. (۱۳۹۰). نگرش اسلامی به کرامت انسانی. معرفت حقوقی، سال اول، (شماره ۲)، ۳۰-۴۵.
۹. سیاه منصور، جمشید، و حسن پور، هدایت. (۱۴۰۲). دزدی دریایی در آب های سومالی به مثابه تهدیدی علیه امنیت و حقوق بین الملل. نشریه پژوهشنامه حقوق فارس، (شماره ۱۵)، ۹۰-۱۰۵.

۱۰. سیفی، بهزاد. (۱۴۰۲). تحلیلی بر عملکرد جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت دریایی با تأکید بر مبارزه با دزدی دریایی در چارچوب حقوق بین‌الملل. نشریه آموزش علوم دریایی، (شماره ۱)، ۴۵-۶۰.
۱۱. ضیایی بیگدلی، محمدرضا. (۱۳۹۴). تحول در مفهوم دزدی دریایی و آثار آن در پرتو حقوق بین‌الملل. در مجموعه مقالات همایش تحولات حقوق بین‌الملل دریاها بیست سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها (ص. ۱-۲۵). تهران: گنج دانش.
۱۲. ضیایی بیگدلی، محمدرضا. (۱۴۰۲). (حقوق بین‌الملل عمومی. تهران: گنج دانش).
۱۳. کاظمی، سید سجاد. (۱۳۹۹). ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی. دو فصلنامه بین‌المللی حقوق بشر، (شماره ۱۵)، ۶۵-۵۰.
۱۴. کاظمی، سید سجاد. (۱۴۰۰). ارزیابی حقوق متهمان دزدی دریایی بر اساس الزامات حقوق بین‌المللی بشردوستانه. نشریه حقوق بشر، (شماره ۳۱)، ۳۵-۲۰.
۱۵. کاظمی، سید سجاد، و چگینی، حامد. (۱۴۰۱). مقابله با دزدی دریایی در پرتو کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی پالمو ۲۰۰۰. نشریه پژوهش‌های حقوقی میان‌رشته‌ای، (شماره ۹)، ۶۰-۷۵.
۱۶. کاظمی، سید سجاد، 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 ۲۴)، ۹۴-۷۵.
۱۷. کدخدایی، خسرو، و رحمانی‌نژاد، معصومه. (۱۳۹۶). دزدی دریایی: اهداف و انگیزه‌ها. در کنفرانس بین‌المللی حقوق و مدیریت (ص. ۱-۱۴). تهران: دانشگاه آزاد اسلامی.
۱۸. مشیرزاده، حمیرا. (۱۳۹۰). بررسی حقوقی دزدی دریایی. نشریه علوم قضایی، (شماره ۳)، ۷۵-۹۰.
۱۹. موسوی، سید فضل‌الله، و جدیدی، انسیه. (۱۳۹۶). جرایم دریایی در حقوق بین‌الملل. تهران: نشر میزان.
20. Africa Program and International Law Conference. (2009, October 1). Piracy and legal issue: Reconciling public and private interests. Chatham House. Retrieved from www.chathamhouse.org.uk
21. Archibugi, D., & Chiarugi, M. (2014). Looking for a jurisdiction for Somali pirates. Italian National Research Council, IRPPS, 21.
22. Barry, H. D. (1997). Human rights and environmental disaster: Two problems that defy the norms of the international laws of the sea piracy. Syracuse Journal of International Law and Commerce, 23(1), 11-25. Retrieved from HeinOnline
23. Detter, I. (2017). The law of war and illegal combatants. Washington Law Review, 85.
24. Dutton, Y. (2015). Bringing pirates to justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court. Chicago Journal of International Law, 11(1), 221-242.
25. Elagab, O. (2016). Somali piracy and international law: Some aspects. Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 24, 10-23.
26. Fink, M. D., & Galvin, R. J. (2014). Combating pirates off the coast of Somalia: Current legal challenges. Netherlands International Law Review.
27. Guilfoile, D. (2016). Counter-piracy law enforcement and human rights. International and Comparative Law Quarterly, 59(1). <https://doi.org/10.1017/S0020589315000650>
28. John, M. (2002). Options to combat maritime piracy in Southeast Asia. Ocean Development & International Law, 33(3), 343-358.
29. John, M. (2002). Options to combat maritime piracy in Southeast Asia. Ocean Development & International Law, 33(3), 343-358. Retrieved from City University of Hong Kong. Downloaded by University Library of Tromsø at 23:02 on May 15, 2010.
30. Vignos, A. (2010). Pirate trials: An examination of the United States' non-refoulement duties pursuant to the United Nations Convention Against Torture. UC Davis Journal of International Law & Policy.
31. Zou, K. (2019). Current legal developments: The United Nations Security Council. The International Journal of Marine and Coastal Law, 24(2).