

چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران *

** خسرو حسین پور

چکیده

«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 مجنی‌علیه دارند. چنین صلاحیتی هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ «حقوق دریاها» 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 ساز و کار مناسب برای تعقیب و محاکمه دزدان دریایی است. عدم جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی و عدم تصویب کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی نیز نحوه برخورد با این جرم را دشوار نموده است. این نوشتار ضمن بررسی ماهیت و مفهوم جرم دزدی دریایی، چالش‌های جدید این جرم از جمله خلأهای موجود در معاهدات، صلاحیت رسیدگی به این جرم، بالاخص صلاحیت رسیدگی و وضعیت حقوقی این جرم در حقوق داخلی را مورد بررسی قرار داده است.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، حقوق بین‌الملل، کنوانسیون حقوق

دریاها، تروریسم دریایی، دریای آزاد.

* تاریخ دریافت مقاله: ۹۳/۷/۳۰ - تاریخ پذیرش مقاله: ۹۳/۱۰/۰۱

دزدی دریایی از کهن‌ترین جنایات بین‌المللی است که مهم‌ترین ویژگی آن تهدید علیه امنیت، آزادی دریانوردی و خشونت است. به دلیل اهمیت آزادی دریانوردی و نقش آن در ارتباط و اقتصاد جهانی مقابله و سرکوب این جرم نیز از گذشته مورد توجه بوده است و از آنجا که محل اصلی وقوع این جرم دریاهای آزاد است و حدود ۹۰٪ حمل و نقل بین‌المللی نیز از طریق دریاها انجام می‌شود، این جرم تهدیدی جدی علیه اقتصاد جهانی و حمل و نقل کالاها بالاخص انرژی و نفت محسوب می‌شود. این در حالی است که اقتصاد جهان به شدت به انرژی و نفت وابسته می‌باشد.

هر چند ممکن است از نگاه عموم مردم دزدی دریایی مفهومی برای قرون گذشته باشد اما حوادث سال‌های اخیر از جمله اقدام عجیب دزدان دریایی در ربودن کشتی نفت کش غول پیکر Sirius Star عربستان نشان داد که نه تنها این جرم به تاریخ نیپوسته، بلکه در عصر حاضر نیز دزدی دریایی به شیوه‌های مدرنی در حال وقوع است.

جرم‌انگاری و ممنوعیت دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد، اما اسناد بین‌المللی نیز بی‌توجه به این موضوع نبوده و دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ مهم‌ترین اسناد بین‌المللی در این زمینه هستند که به صراحت موادی را به موضوع دزدی دریایی اختصاص داده‌اند. با این حال در شرایط کنونی، مقررات مذکور اگرچه لازم و ضروری هستند اما کافی نیستند، زیرا دزدی دریایی به عنوان مهم‌ترین مانع آزادی دریانوردی برای مدت طولانی در خارج از محدوده دریایی تحت حاکمیت دولت‌های ساحلی یعنی در دریاهای آزاد صورت می‌گرفت در حالی که در عصر حاضر این جنایت در مناطقی که تحت حاکمیت یا صلاحیت دولت‌های ساحلی هستند، انجام می‌شود که با تعریف‌های سنتی دزدی دریایی منطبق نمی‌باشد.

همین نواقص و خلأهای حقوقی دو کنوانسیون مذکور، موجب نگاه همه جانبه سازمان‌های بین‌المللی و در رأس آنها سازمان ملل متحد و شورای امنیت به این مسئله گردید به طوری که شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ میلادی براساس فصل هفتم منشور یعنی موارد تهدید کننده علیه صلح، پنج قطعنامه جداگانه در خصوص دزدی دریایی در سوماتالی صادر نمود که بعضاً دارای نوآوری‌های بی سابقه‌ای در حقوق بین‌الملل می‌باشد. علاوه بر این، ابعاد بین‌المللی جرم دزدی دریایی در حوزه داخلی نیز مباحث مختلفی مطرح است که در رأس آنها این مسائل است:

۱. با وجود عدم تصویب دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در حقوق ایران، در صورت دستگیری دزدان دریایی آیا دادگاه‌های ایران صالح برای رسیدگی هستند؟

۲. اگر جواب مثبت است تعیین مجازات آنها با چه عنوان یا عناوینی خواهد بود؟

۳. مستند قانونی هر کدام چیست؟

این مسائل از مهمترین موضوعاتی است که در بعد حقوق داخلی به آن پاسخ داده خواهد شد.

۱. موضوع شناسی

۱.۱. تعریف دزدی دریایی

واژه دزد دریایی یا pirate از مشتقات کلمه لاتین pirata و واژه یونانی peirates است و ریشه در کلمه peira به معنی تلاش و تجربه دارد و به «خوش شناسی در دریا» نیز ترجمه شده است. (Rubin, 1998: 1) اما از نظر اصطلاحی و تعریف حقوقی می‌بایست به معاهدات بین‌المللی مراجعه نمود. کنوانسیون ۱۹۵۸ در مواد ۱۵ الی ۱۹ به تعریف دزدی دریایی و مسائل مربوط به آن می‌پردازد. این کنوانسیون در واقع تجلی حقوق بین‌الملل عرفی درباره دزدی دریایی و رفتار با دزدان دریایی تلقی می‌شود، زیرا سعی دولت‌ها بر این بوده تا قواعد عرفی در این زمینه را تدوین، ماده‌بندی و به صورت قانون نوشته بین‌المللی تصویب نمایند. (نگوین و دیگران، ۱۳۸۳: ۸۶۵)

طبق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، دزدی دریایی شامل هریک از اعمال زیر می‌گردد:

۱. هر عمل تعدی‌آمیز غیرقانونی، توقیف و یا دستبرد به نفع شخصی که توسط کارکنان و مسافری یک کشتی خصوصی و یا یک ناو هوایی خصوصی به عمل آید؛

۱.۱. در دریای آزاد علیه کشتی یا ناو هوایی دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع

در کشتی یا ناو هوایی مزبور؛

۱.۲. علیه یک کشتی یا ناو هوایی و یا علیه اشخاص یا اموالی در یک محل خارج

از حوزه صلاحیت دول.

۲. هرگونه مشارکت ارادی در بهره برداری از کشتی یا یک ناو هوایی با علم به این موضوع که کشتی یا ناو هوایی که بدین طریق مورد استفاده قرار می‌گیرد جنبه یک کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی را پیدا خواهد کرد؛

۳. هر عملی که موجب تحریک یکی از اعمال مشروحه در بندهای ۱ و ۲ این ماده و یا رفتاری که به قصد تسهیل اعمال مزبور انجام پذیرد. (چرچیل و لو، ۱۳۶۷: ۶۲۸) مطابق ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز: راهزنی از هر یک از اعمال زیر تشکیل می‌گردد:

۱. هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی یا هر عمل خسارت بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱.۱. در دریاهای آزاد علیه کشتی یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما؛

۱.۲. علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور.

۲. هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌سازند؛

۳. هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای ۱ و ۲ را تسهیل کند. (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۳: ۸۹)

پس به طور خلاصه می‌توان چنین گفت:

ماهیت عمل: هرگونه خشونت نامشروع، توقیف، چپاول یا مشارکت ارادی در استفاده از یک کشتی یا یک هواپیمای دزدی دریایی یا هرگونه عمل دزدی دریایی یا هرگونه عملی که هدفش تحریک به ارتکاب دزدی دریایی باشد. ملاحظه می‌شود که در این حالت مشارکت یا تحریک مشابه عمل اصلی لحاظ شده‌اند.

مرتکب عمل: خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی یا خدمه یک کشتی جنگی یا هواپیمای دولتی.

انگیزه عمل: دزدی دریایی باید برای نفع شخصی و خصوصی باشد.

محل ارتکاب: محل ارتکاب باید در دریای آزاد یا محلی خارج از قلمرو صلاحیت دولت‌ها باشد.

قربانی عمل دزدی دریایی: یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا اشخاص یا اموال موجود در آنها می‌باشد. (بیگ زاده، ۱۳۸۹: ۲۰).

۲.۱. عناصر جرم دزدی دریایی

جرایم بین‌المللی به معنی نقض آن دسته از قواعد حقوق بین‌المللی است که در حقوق عرفی یا قراردادی بین‌المللی موجب مسئولیت کیفری است و غایت آن‌ها حمایت از ارزش‌های مورد احترام جامعه بین‌المللی می‌باشد؛ پس هر عمل مجرمانه‌ای لزوماً به معنی جرم بین‌المللی نبوده و نقض هر مقرره بین‌المللی نیز جرم بین‌المللی تلقی نمی‌گردد. جرایمی مثل نسل‌کشی، جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره جرایم بین‌المللی می‌باشند. همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عناصری است. عناصر جرم دزدی دریایی عبارت‌اند از: ۱. عنصر قانونی؛ ۲. عنصر مادی؛ ۳. عنصر روانی.

۲.۱.۱. عنصر قانونی

عنصر قانونی این جرم ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌باشد.

۲.۲.۱. عنصر مادی

برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال ممنوعه ضروری است. اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت‌بار، تخریب یا ایراد خسارت توأم با قهر و غلبه، اعمال کنترل بر کشتی به قصد دزدی دریایی از مصادیق دزدی دریایی است. ضمناً مطابق تعریف معاهدات مذکور، عمل ارتكابی باید دارای ویژگی‌هایی باشد از جمله این که این جرم در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت بگیرد؛ جرم مذکور توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی علیه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی دیگر صورت می‌گیرد و هدف از دزدی دریایی نیز اهداف شخصی باشد. بنابراین اگر اقدامات مذکور در پی نیل به اهداف سیاسی یا مذهبی صورت پذیرد، مصداق تروریسم دریایی مطابق با ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ است.

۱.۲.۳. عنصر روانی

تعریف‌های مذکور کنوانسیون‌ها حاوی عناصر عمد در ارتکاب دزدی دریایی است. عمد عبارت است از هدایت اراده انسان به سوی منظوری که انجام یا عدم انجام آن را قانونگذار منع یا امر نموده است. (گلدوزیان، ۱۳۹۰: ۱۸۰)

بنابراین مرتکب، مجرم شناخته خواهد شد، مشروط بر این که جرم را خواسته باشد و با علم و اطلاع به ارتکاب آن پرداخته باشد. پس اقدامات غیرعمدی از شمول تعریف، خروج موضوعی دارد.

۱.۳. خال‌ها و چالش‌های دزدی دریایی

۱.۳.۱. چالش‌ها و خال‌های تعریف دزدی دریایی

کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ که مهمترین اسناد بین‌المللی در زمینه دزدی دریایی هستند با خال‌هایی در زمینه تعریف، مبارزه و برخورد با این پدیده خطرناک روبه‌رو هستند، زیرا دزدی دریایی در واقع هم زمان شامل یک بحث حقوق بین‌الملل و هم یک بحث حقوق داخلی است و همین موضوع یکی از پیچیدگی‌های تعریف این جرم می‌باشد. این پیچیدگی‌ها به خصوص در سال‌های اخیر و پس از حوادث دزدی دریایی در آب‌های تحت حاکمیت سومالی بیشتر نمایانگر شده است. برخی از مهمترین این خال‌ها به شرح ذیل می‌باشند:

۱.۳.۱.۱. ابهام عبارت معاهدات در تعریف دزدی دریایی

تعریف‌های مذکور هیچ گونه صحتی از تهدید به استفاده از زور و خشونت یا هیچ گونه صحتی از تهدید به تلاش برای ارتکاب یک عمل خشونت‌بار نمی‌کند. برخی از عبارات معاهدات نیز بر ابهام می‌افزاید، مثلاً در بند «آ» ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ یا بند «الف» ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در تعریف دزدی دریایی، عبارت «هرگونه خشونت غیرقانونی، توقیف و یا...» را به کار برده است که این پرسش پیش می‌آید که آیا خشونت غیرقانونی در این تعریف مفهوم مخالفی تحت عنوان «خشونت قانونی و مشروع» دارند؟ ضابطه و ملاک خشونت قانونی و غیرقانونی چیست؟ برای مثال، حمله برای دفاع از یک کشتی که مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته است می‌تواند نوعی مشروعیت را برای کاربرد زور توسط یک کشتی ثالث برای برقراری و اعاده امنیت برای کشتی‌های حمله شده توسط دزدان دریایی به ارمغان آورد؟ (بیگ زاده، ۱۳۸۹: ۲۳)

۱.۳.۲. تحدید دزدی دریایی به اهداف خصوصی و شخصی

این شرط که دزدی دریایی باید برای اهداف خصوصی صورت بگیرد، ریشه در تفکیک بین دزدی دریایی و «ناو مزدوری»^۱ دارد. در گذشته «ناو مزدوری» عبارت بود از مصادره کشتی‌های تجاری هنگام بروز جنگ و مسلح کردن آنها. این مورد به معنی دزدی تحت مجوز بود، اما در عمل و از نظر قربانیان تفاوت اندکی بین این دو عمل وجود داشت اما تفکیک بین دزدی دریایی و ناو مزدوری برای کاپیتان کشتی ناو مزدور اهمیت داشت، چرا که به تصرف کشتی دشمن و غارت اموال آن مشروعیت می‌بخشید و در نتیجه آنها را از تعقیب و پیگرد قانونی دولت صاحب پرچم قربانیان مصون می‌نمود. در نهایت در سال ۱۸۶۵ میلادی با صدور اعلامیه پاریس «ناو مزدوری» منسوخ شد. (Kontorovich, 2004: 215-210)

اهداف شخصی و خصوصی در مقابل اهداف عمومی و سیاسی قرار دارد، یعنی اگر افراد اعمال ممنوعه مشمول تعریف دزدی دریایی را با اهداف غیرخصوصی انجام دهند، مشمول تعریف دزدی دریایی نخواهند شد که به نظر می‌رسد با عدم شمول اهداف سیاسی در تعریف دزدی دریایی، محدوده اجرایی قواعد آن تا حد قابل ملاحظه‌ای مضیق می‌گردد. (Rubin, 1976: 95) بنابراین در اعمال تروریستی نمی‌توان به کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی استناد نمود و به همین دلیل کنوانسیون «روم» ۱۹۸۸ میلادی در مورد مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی تصویب شده است که اهداف سیاسی را نیز در بر می‌گیرد.

در سال‌های اخیر در مورد دزدان دریایی سومالی نیز چنین مشکلی مطرح است، زیرا آنها مدعی هستند این دزدی‌ها را برای کمک به فقرا مرتکب می‌شوند و می‌خواهند منابع و حقوقی را که از آنان در این سال‌ها توسط کشورهای دیگر به یغما رفته، بازستانند.

۱.۳.۲.۱. تحدید محل ارتکاب دزدی دریایی به دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها

به صراحت تعریف دو کنوانسیون فوق‌الذکر، دزدی دریایی فقط در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها قابلیت تحقق دارد. حال سئوالی که مطرح می‌شود

این است که اگر عمل در منطقه انحصاری اقتصادی^۱ انجام شود، چه وضعی پیش خواهد آمد؟ در کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی دزدی دریایی و مقررات مرتبط با آن در قسمت هفتم (قسمت دریای آزاد) آمده است. از طرف دیگر طبق ماده ۸۶ همین کنوانسیون، دریای آزاد شامل بخش‌هایی از دریاست که در مناطق انحصاری اقتصادی ... قرار نداشته باشد، اما طبق بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون مزبور، مقررات مواد ۸۸ تا ۱۱۵ مربوط به دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی هم اعمال می‌شوند پس به نظر می‌رسد مقررات بین‌المللی مربوط به دزدی دریایی در این منطقه نیز قابل اجرا باشد. (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۲۴)

۱.۳.۴. محدودیت از نظر تعداد کشتی

دزدی دریایی باید ضد یک کشتی یا هواپیمای دیگر انجام شود؛ یعنی حداقل مشتمل بر دو کشتی یا یک کشتی و یک هواپیما باشد. این مورد سبب خروج شورش و طغیان خدمه یک کشتی ضد مقامات رسمی از قلمرو دزدی دریایی می‌شود. ضمناً کنوانسیون حالتی را که خدمه و مسافران یک کشتی در حال عبور در دریای آزاد اقدام به تصرف کشتی و ربودن آن و یا انواع دیگر تصرف می‌نمایند، در نظر نگرفته است. شاید دلیل این مطلب این باشد که در تمام مواردی که جرم در یک کشتی و از سوی خدمه و مسافران ارتکاب می‌یابد، در صلاحیت حقوق داخلی و دولت صاحب پرچم است و اساساً به حقوق بین‌الملل ارتباطی پیدا نمی‌کند. (کاظمی، ۱۳۹۳: ۴۴)

در ضمن علاوه بر موارد ذکر شده، خلأها و نارسایی‌های دیگری از جمله حق تعقیب فوری معکوس^۲، فقدان یک نظام اجرایی، فقدان ضمانت اجرا در تکلیف کشورها در مبارزه با دزدی دریایی و... را نیز می‌توان اضافه نمود.

۱.۴. مفاهیم مرتبط با دزدی دریایی

علاوه بر کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی که به صراحت مقرراتی در رابطه با دزدی دریایی در آنها آمده است، اسناد بین‌المللی دیگری نیز وجود دارد که اگرچه مستقیماً اشاره‌ای به مورد خاص دزدی دریایی نکرده‌اند اما برخی از مقررات آنها

۱. منطقه انحصاری اقتصادی (exclusive economic zone) بخشی از دریا در آن سوی آب‌های سرزمینی و منطقه مجاور آن است که حداکثر تا دویست مایل دریایی از ساحل ادامه پیدا می‌کند و دولت ساحلی از برخی حقوق حاکمیتی در آن برخوردار است. (ماده ۵۵ کنوانسیون ۱۹۸۲)

خصوصاً در برخی موارد مسکوت کنوانسیون‌های پیش گفته، قابلیت انطباق با این جرم را دارند.

برخی از این معاهدات عبارت‌اند از کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی،^۱ کنوانسیون ۱۹۷۹ منع گروگانگیری^۲ و کنوانسیون ۲۰۰۰ مقابله با جرایم سازمان یافته فراملی.^۳

۱.۴.۱. دزدی دریایی و تروریسم دریایی

در پی اقدام یک گروه فلسطینی به ربودن کشتی Achille Lauro در سال ۱۹۸۵ میلادی جامعه بین‌الملل متوجه یک خلأ در زمینه صیانت از ایمنی دریانوردی گردید. ماجرا از این قرار بود که در این حادثه ۳۳۱ نفر از خدمه کشتی و ۱۲۰ نفر از ۷۴۵ مسافر آن، توسط پارتیزان‌های جبهه آزادی بخش فلسطین، گروگان گرفته شدند. هدف اولیه آنها توقیف کشتی و استفاده از آن برای حمله به یکی از ترمینال‌های نفتی رژیم صهیونیستی واقع در بندر «اشدود» بود، اما زمانی که حمله بی‌نتیجه ماند، خواستار آزادی ۵۰ نفر از زندانیان فلسطینی در بند رژیم اشغالگر قدس، شدند. (موسوی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۷۷)

اگرچه در آن زمان کنوانسیون‌های متعددی در مبارزه با تروریسم دریایی وجود داشت، اما این عمل با این کنوانسیون‌ها قابل انطباق نبود. به طور مثال نمی‌توان منطق با کنوانسیون ۱۹۸۲ این عمل را دزدی دریایی محسوب نمود، زیرا این گروه اهداف سیاسی را تعقیب می‌کرد در حالی که به صراحت ماده ۱۰۱ کنوانسیون مذکور، دزدی دریایی باید برای اهداف خصوصی و نفع شخصی باشد. به دنبال این حادثه جلسات متعددی توسط سازمان بین‌المللی دریایی برگزار و سرانجام کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی در سال ۱۹۸۸ به تصویب رسید. رویکرد اصلی این کنوانسیون الگوبرداری از کنوانسیون‌های ۱۹۶۳ توکیو و ۱۹۷۰ لاهه در خصوص جرایم تروریستی علیه عبور و مرور هوایی است. کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی مهمترین سند بین‌المللی در زمینه حقوق دریاها است که بالطبع درباره دزدی دریایی نیز مقرراتی دارد.

1. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.
2. Convention Against the Taking of Hostage.
3. The International Convention Against Transnational Organized Crime.

شورای امنیت نیز در قطعنامه‌های خود، بالاخص در سال‌های اخیر و پس از وقایع دزدی دریایی در سومالی همواره بر چارچوب حقوقی و مناسب این کنوانسیون در مبارزه با این جرم تأکید کرده است؛ اما با توجه به برخی خلأهای موجود در این کنوانسیون و با توجه به حالت خاص دزدی دریایی در سال‌های اخیر، شورای امنیت ضمن تأکید بر این کنوانسیون به برخی اسناد بین‌المللی دیگر نیز ارجاع داده است که یکی از آنها کنوانسیون ۱۹۸۸ میلادی می‌باشد. بر اساس ماده ۳ این کنوانسیون، مصادیق اعمال غیرقانونی عبارت‌اند از:

۱. در صورتی که هر شخصی به طور غیرقانونی و به عمد با اعمال زور یا تهدید یا هرگونه ارعاب، کشتی را تصرف کند یا تحت کنترل گیرد؛
۲. عمل خشونت‌باری علیه شخص موجود در کشتی انجام دهد؛
۳. کشتی یا محموله آن را منهدم سازد یا به آن خسارت وارد آورد؛
۴. وسیله یا ماده‌ای در کشتی قرار دهد یا باعث قرار گرفتن آن شود که احتمالاً باعث انهدام کشتی یا وارد آمدن خسارت شود؛
۵. تأسیسات دریانوردی را منهدم سازد یا به شدت به آنها خسارت وارد یا عملیات آنها را مختل نماید؛
۶. اطلاعاتی غیرواقعی با علم به مجعول بودن آن ارسال کند؛
۷. در ارتباط با ارتکاب یا مبادرت به ارتکاب هر یک از جرایم فوق، شخصی را به قتل برساند یا مجروح سازد.

به علاوه تشویق هر شخصی به ارتکاب هریک از جرایم مندرج یا هر تهدیدی که هدف آن، مجبور ساختن شخص حقیقی یا حقوقی به انجام یا خودداری از اقدام به هر عمل یا ارتکاب هر یک از جرایم فوق باشد، جرم محسوب می‌شود، در صورتی که تهدید مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی مورد بحث را به مخاطره اندازد.

اما تفاوت‌هایی بین کنوانسیون ۱۹۸۲ و ۱۹۸۸ میلادی وجود دارد. از جمله این که یکی از قیود ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲، «برای مقاصد خصوصی بودن» می‌باشد، اما در ماده ۳ چنین قیدی نیامده است. یعنی به اصطلاح، ماده ۳ مطلق است چه اعمال انجام شده برای مقاصد خصوصی باشد چه نباشد، مشمول این ماده می‌گردد.

شمول ماده ۳ وسیع‌تر از ماده ۱۰۱ است و جرایم احصا شده در این ماده از جامعیت بیشتری برخوردار است. نکته دیگر این است که مطابق ماده ۱۰۱ دزدی دریایی باید

ضد یک کشتی دیگر رخ بدهد، اما در ماده ۳ صحت از محدودیتی در زمینه تعداد کشتی‌ها نیست. ضمناً دزدی دریایی برای تحقق حتماً باید در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها انجام شود اما مقررات کنوانسیون ۱۹۸۸ در کلیه آب‌های سرزمینی و دریای آزاد قابلیت تحقق دارد. کنوانسیون ۱۹۸۸ به جهت آنکه برای دولت‌های متعاقد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت‌بار را پیش‌بینی کرده است به عنوان یکی از منابع تکلیفی در مبارزه با دزدی دریایی می‌تواند شناخته شود. اگرچه کنوانسیون مذکور از اصطلاح دزدی دریایی استفاده نکرده و از نظر سازمان ملل متحد نیز به عنوان یک کنوانسیون ضد تروریستی شناخته می‌شود اما به نظر می‌رسد به لحاظ انطباق وسیع مفاهیم دزدی دریایی و تروریسم دریایی در عصر حاضر، شمول مواد این کنوانسیون بر اکثر اعمال دزدی دریایی بسیار محتمل می‌باشد. (تقی زاده، ۱۳۹۱: ۱۳۳)

تعهد صریح به جرم انگاری اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوگان دریایی که در کنوانسیون ۱۹۸۸ مقرر شده است تا حدود زیادی برطرف کننده خال‌های حقوقی موارد شمول دزدی دریایی طبق حقوق دریاهاست. در حقیقت مفاد کنوانسیون ۱۹۸۸ از آنجایی که برخی محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ را ندارد می‌تواند به منزله قواعد تکمیلی در برخورد با ارتکاب جرایمی که به ویژه در عصر حاضر و در سواحل سومالی و دیگر آب‌های سرزمینی اتفاق می‌افتد و لزوماً در قالب مؤلفه‌های سنتی دزدی دریایی قرار نمی‌گیرد، مورد استناد قرار بگیرد.

در سال ۲۰۰۵ نیز پروتکلی به کنوانسیون ۱۹۸۸ اضافه گردید که مستقیماً پاسخی به حمله تروریستی ۱۱ سپتامبر آمریکا بود. این پروتکل جنبه تقویتی برای این سند بین‌المللی داشته و الزاماتی از قبیل الزام به توسعه صلاحیت رسیدگی و تعقیب کیفری مرتکبان جرایم مذکور و اتخاذ تدابیر مقتضی برای جلوگیری از اقدامات خشونت دریایی را برای کشورهای عضو معاهده مقرر می‌نماید. بسیاری از کشورها به دلیل تعهدات کنوانسیون ۱۹۸۸ از جمله تعقیب کیفری در آب‌های سرزمینی کشورهای عضو و نیز استرداد مجرمان دریایی که به منزله تهدید حاکمیت ملی این کشورها تلقی می‌شود، حاضر به امضای این کنوانسیون نشده‌اند. (کاظمی، ۱۳۹۳: ۲۷)

۱. ۲. ۴. ۱. سرقت مسلحانه و دزدی دریایی

در اسناد و گزارش سازمان بین‌المللی دریایی راجع به دزدی دریایی گاهی دو اصطلاح دزدی دریایی^۱ و سرقت مسلحانه^۱ به صورت مترادف در کنار یکدیگر ذکر

می‌شود. با این حال بین این دو اصطلاح تفاوت وجود دارد. سرقت مسلحانه در قطعنامه شماره A.1026(26) مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۹ مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریایی به صورت زیر تعریف شده است:

هر عمل غیرقانونی خشونت آمیز یا توقیف یا هر عمل غارتگرانه یا تهدید به اعمال مزبور که برای مقاصد خصوصی علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال روی کشتی مزبور، در آب‌های داخلی، مجمع‌الجزایری یا دریای سرزمینی یک دولت ارتکاب یافته باشد.^۲

بنا به تعریف فوق، توقیف یا غارت کشتی‌ها در پرتو اعمال خشونت‌آمیز واقع می‌شوند و تهدید به ارتکاب این اعمال نیز مصداق سرقت مسلحانه کشتی‌ها می‌باشد. مهمترین تفاوت این جرم با دزدی دریایی در محل ارتکاب آن است که شامل بنادر و آب‌های سرزمینی و حتی آب‌های داخلی کشورها می‌گردد. قبلاً نیز سازمان مذکور در قطعنامه A.992(22) مورخ ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ که راهنمای تحقیقات در خصوص جرایم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌هاست، سرقت مسلحانه را این گونه تعریف نموده است:

اقدام غیرقانونی خشونت‌بار یا توقیف یا غارت یا تهدید به غارت یا توقیف کشتی‌ها علیه اشخاص یا اموال روی آنها با اهداف شخصی در درون قلمرو کشوری که دارای صلاحیت بر این جرایم است.^۳

این مفهوم از جرم سرقت مسلحانه در ماده (۲) موافقتنامه همکاری‌های منطقه‌ای در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا، مصوب ۲۸ آوریل ۲۰۰۵ و در ماده (۲) دستورالعمل پشتیبانی سازمان دریانوردی بین‌المللی در ارتباط با سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در اقیانوس هند شرقی و خلیج عدن مصوب ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ در جیوتی نیز تکرار شده است. (کاظمی، ۱۳۹۳: ۳۸)

1. Armed Robbery

۲. برای مطالعه متن کامل گزارش‌ها به آدرس زیر مراجعه کنید:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

3. Report on Act of piracy and Armed Robbery Against Ship, IMO, msc, 4/cir.27.19. November 2008

۲. چالش‌های دزدی دریایی در حقوق داخلی

ایران در کنفرانس ۲۴ فوریه تا ۲۷ آوریل ۱۹۵۸ و نیز کنوانسیون ۱۹۸۲ شرکت کرد و هر دوی آنها را با حق تحفظ^۱ امضا نمود، اما تاکنون این کنوانسیون‌ها را تصویب ننموده است. (پورنوری، ۱۳۸۳: ۴۷) با این وصف سئوالی که مطرح می‌شود این است که اگر نیروهای مسلح ایران با این دزدان دریایی برخورد کنند در صورت دستگیری آنها، می‌توان آنها را برای محاکمه به دادگاه‌های کشورمان سپرد؟ آیا دادگاه‌های کشورمان در این صورت صلاحیت رسیدگی به این جرم را دارند؟ به دلایلی که در ادامه ذکر می‌شود در صورت دستگیری دزدان دریایی دادگاه‌های کشورمان صلاحیت رسیدگی دارند:

۱. صلاحیت ناشی از تابعیت مجنی‌علیه

یکی از صلاحیت‌های شناخته شده در حقوق بین‌الملل صلاحیت تبعی می‌باشد. طبق این نوع از صلاحیت کشورها در صورتی که مجنی‌علیه از اتباع آنها و مجرم فرد بیگانه‌ای باشد و جرم در خارج از قلمرو آنها اتفاق بیافتد صلاحیت کیفری اعمال می‌کنند. (پورنوری، ۱۳۸۳: ۱۱۵)

اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی‌علیه، یکی از اصول صلاحیتی اعمال قوانینی کیفری در خارج از قلمرو حاکمیت است که همانند اصل صلاحیت شخصی، مبنای آن بر رابطه تابعیت استوار است. از آنجا که حمایت از اتباع وظیفه دولت است لذا در هر نقطه از جهان، جرمی نسبت به آنان صورت گرفته باشد، رسیدگی به آن جرم تابع قانون کیفری دولت متبوع مجنی‌علیه است. (پوربافرانی، ۱۳۸۲: ۹۹)

این نوع از صلاحیت تا قبل از قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ در قوانین کشور ما مورد تصریح قرار نگرفته بود.^۲ خوشبختانه در ق.م.ا ۱۳۹۲ در ماده ۸، این اصل صلاحیتی پیش بینی و تصریح شده است. در این ماده بر ای اعمال این نوع از صلاحیت شرایطی مقرر گردیده است که عبارت‌اند از:

1. Reservation

۲. البته در برخی از قوانین مانند ماده ۳۱ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ این نوع از صلاحیت پیش بینی شده و مقرر گردیده بود: «به جنحه و جنایاتی که در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز ارتکاب شود در صورت وجود یکی از شرایط ذیل محاکم ایران رسیدگی خواهند کرد: ... (ب) متهم یا مجنی‌علیه تبعه ایران باشد...»

۱. مجرم باید شخص غیر ایرانی باشد (اگر مجرم ایرانی باشد با ماده ۷ قانون مذکور (صلاحیت شخصی) قابل مجازات خواهد بود)؛
۲. مجنی علیه از اتباع کشور ایران باشد؛
۳. جرم در خارج از ایران ارتکاب یافته باشد؛
۴. متهم در ایران یافت و یا به ایران اعاده گردد؛
۵. رفتار ارتكابی در جرایم تعزیری به موجب قانون محل وقوع و ایران جرم باشد؛
۶. متهم در جرایم تعزیری محاکمه و مجازات نشده باشد. (علت این قید قاعده منع محاکمه و مجازات مضاعف است)

لازم به ذکر است که دو قید اخیر محدود به تعزیرات می‌باشد، در نتیجه اگر جرم ارتكابی از جرایم مستوجب حد، قصاص، دیات و تعزیرات منصوص شرعی باشد، رعایت دو قید اخیر لازم نیست. بنابراین طبق ماده مذکور کلیه جرایم علیه کشور ایران یا علیه جان و مال اتباع ایران در خارج از ایران با شرایط مقرر قابل مجازات می‌باشند، درست مثل دزدی دریایی در سواحل سومالی که علیه کشتی‌های ایرانی و اتباع کشور ایران اتفاق می‌افتد.

در نهایت باید گفت با توجه به این که بیشتر مراودات تجاری و اقتصادی کشورها از جمله ایران از طریق دریا صورت می‌گیرد و سالانه تعداد زیادی از کشتی‌ها و نفت کش‌های ایرانی در معرض حملات دزدان دریایی هستند، پیش‌بینی چنین صلاحیتی بسیار حایز اهمیت و اقدامی قابل تقدیر است. به نظر می‌رسد در شرایط کنونی پرکاربردترین اصل صلاحیتی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی و جرایم مرتبط، اصل صلاحیت تبعی می‌باشد.

۲. وحدت ملاک از پرونده لوتوس^۱:

در تعریف حقوقی دزدی دریایی ارتكاب اعمال غیر قانونی در دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها شرط است و اصل کلی، آن است که اعمال صلاحیت بر

۱. در این قضیه که مربوط به تصادف دو کشتی فرانسوی (لوتوس) و ترکیه‌ای (بزکورت) در دریای آزاد بود و منجر به کشته شدن تعدادی از ملوانان ترک شد، دیوان با این مبنا که کشتی متأثر از حادثه دارای پرچم ترکیه بوده است و به لحاظ فقدان قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل منعی بر ممنوعیت اقدام ترکیه در اعمال صلاحیت بر جرایم علیه اتباع موجود در کشتی خود در دریای آزاد، تعقیب و محاکمه کاپیتان کشتی فرانسوی را مجاز دانست. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۱: ۱۵۳)

کشتی‌ها در دریای آزاد توسط دولت صاحب پرچم به عمل می‌آید.^۱ دیوان دادگستری بین‌المللی نیز در پرونده معروف به لوتوس بر این اصل صحه گذاشت. (پورنوری، ۱۳۸۳: ۱۱۵)

در بند اول ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی اصل مذکور مقرر گردیده است؛ اما این سند بین‌المللی استثنائاتی چون دزدی دریایی، تجارت برده، حق بازرسی کشتی‌های مظنون به ارتکاب دزدی دریایی و سایر فعالیت‌های غیر قانونی توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی را ذکر نموده است. بنابراین با وحدت ملاک از این پرونده اگر یک کشتی با پرچم جمهوری اسلامی ایران در دریای آزاد مورد حمله یا هر عمل غیر قانونی مثل دزدی دریایی قرار بگیرد، مجرمین را می‌توان برای محاکمه به دادگاه‌های کشورمان سپرد، زیرا کشتی‌ها در دریای آزاد تابع هیچ دولتی به جز دولت صاحب پرچم نیستند و دولتی که کشتی او در اثر تقصیر کشتی دیگری صدمه دیده قادر به تعقیب مجرمینی که در قلمرو ارضی آن کشور پیدا شوند، می‌باشد.

۳. اختیارات کشورها در اجرای مواد ۱۰۵ و ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲

طبق مواد ۱۰۵ و ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی کشتی دزدان دریایی را می‌توان به وسیله کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای جنگی توقیف نمود. بنابراین اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در دریای آزاد در خصوص دزدی دریایی دارای استثنائاتی می‌باشد و در دریای آزاد در صورت وجود ظن به ارتکاب دزدی دریایی حق بازرسی کشتی‌های مظنون، توقیف کشتی‌ها، دستگیری متهمان و محاکمه آنها توسط دولت توقیف کننده وجود دارد. بنابراین اعمال صلاحیت بر دزدی دریایی در دریای آزاد منحصر به دولت صاحب پرچم نمی‌باشد. ماده ۱۰۵ کنوانسیون به صراحت مقرر داشته است:

در دریاهای آزاد یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشور، هر کشور می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راهزن یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده

۱. ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ میلادی و بند ۱ ماده ۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ میلادی اصل را بر صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی قرار داده و مقرر داشته است: «هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی‌ها، ثبت کشتی‌ها در قلمروش و حق اهتزاز پرچم خود را تعیین خواهد کرد. کشتی‌ها تابعیت کشوری را دارند که حق دارند پرچمش را حمل کنند. بین این کشور و آن کشتی باید رابطه اصیل وجود داشته باشد». ضمناً هر کشتی فقط تحت پرچم یک کشور در دریای آزاد می‌تواند کشتیرانی کند. (ماده ۹۲

و تحت کنترل راهزنان است، توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نماید. دادگاه کشوری که توقیف را انجام داده می‌تواند در مورد مجازات‌هایی که اعمال می‌شوند تصمیم بگیرد و...

بنابراین هر کشوری که در دریای آزاد توقیف را انجام دهد، صالح برای رسیدگی نیز می‌باشد. اگر کشتی‌های نظامی ایران، کشتی یا هواپیمای متهمین را در این زمینه توقیف یا دستگیر نماید، دادگاه‌های ایران می‌توانند در مورد مجازات و محاکمه نیز تصمیم بگیرد.

۴. صلاحیت جهانی در مبارزه با دزدی دریایی

براساس صلاحیت جهانی هر دولتی فارغ از محل وقوع جرم، تابعیت مرتکب و تابعیت بزه دیده، صالح برای رسیدگی می‌باشد. امروزه در مورد جرایمی مثل جنایات جنگی، نسل‌کشی، جنایات ضد بشریت و دزدی دریایی به این نوع از صلاحیت استناد می‌گردد. این صلاحیت دو نوع است: گاهی مطلق؛ بدین معنی که هیچ‌گونه رابطه‌ای میان دولت اعمال‌کننده صلاحیت و مرتکب جرم وجود ندارد و گاهی مقید؛ یعنی مشروط به حضور یا دستگیری مرتکب در قلمرو دولت مذکور می‌باشد.

نوع مقید صلاحیت جهانی در کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه برای جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما یا ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ پیش‌بینی شده است.^۱ برای نوع مطلق صلاحیت جهانی می‌توان به دزدی دریایی اشاره نمود. دزدی دریایی چندین دولت را متأثر می‌سازد؛ دولت متبوع متهم؛ دولت متبوع قربانی؛ دولت صاحب پرچم کشتی عامل دزدی دریایی؛ دولت صاحب پرچم کشتی هدف و دولت صاحب محموله کشتی.

اعلام صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد و از قرن ۱۷ میلادی صورت می‌گرفته است. دلیل اعمال چنین اصلی در مورد دزدی دریایی این بود که دزدان دریایی اقدامات خود را در دریای آزاد و خارج از قلمرو و صلاحیت هر دولت انجام می‌دادند. ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ اعمال صلاحیت جهانی توسط دولت‌ها را

۱. ماده ۷-۱ - هر کشور عضوی که در قلمرو آن مجرم یا شخص مورد اتهام حضور دارد به محض این که مجاب شد که شرایط ایجاب می‌کند مطابق قوانین خود، نسبت به توقیف یا اتخاذ هرگونه اقدام دیگر اقدام خواهد کرد تا از حضور وی تا زمان لازم جهت انجام روند مربوط به دادرسی کیفری یا استرداد اطمینان حاصل نماید...

پیش‌بینی نموده و به طور مطلق این اختیار را به هر کشور توقیف کننده داده است. (مفاد این ماده قبلاً نیز در ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ پیش بینی شده بود) اصل صلاحیت جهانی در ماده ۹ ق.م.ا.پ پیش بینی شده است.

۵. وظیفه همکاری کشورها در سرکوب دزدی دریایی به موجب کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲

ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، کشورها را مکلف به همکاری در زمینه سرکوب دزدی دریایی نموده و مقرر داشته‌است:

تمام کشورها تا بالاترین حد ممکن برای سرکوبی راهزنی در دریاهاى آزاد یا هر محل دیگر خارج از صلاحیت هر کشور با یکدیگر همکاری خواهند نمود.

مفاد این ماده سابقاً در ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ نیز پیش بینی شده بود. سئوالی که در این زمینه به وجود می‌آید این است که اگر چه کشورمان این معاهدات را امضا کرده، اما آن را تصویب نکرده است؛ پس آیا امضا معاهده به تنهایی تعهدآور است؟ باید گفت ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹ وین تکلیف را مشخص کرده است و مقرر داشته است:

هرگاه دولتی یک معاهده را امضا و یا اسناد یک معاهده را مبادله کند و این امضا یا مبادله مشروط به تصویب، قبول و یا تأیید دولت مربوطه باشد، آن دولت باید از انجام هر عملی که مغایر هدف و موضوع معاهده باشد، خودداری نماید، مگر این که به صراحت مشخص نماید که قصد عضویت در کنوانسیون را ندارد.

بنابراین باتوجه به اینکه تاکنون چنین امری از سوی کشورمان اعلام نگردیده است و از آنجا که بخشی از اهداف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ مبارزه و سرکوب دزدی دریایی است که کشورها نیز مکلف به همکاری در این زمینه شده‌اند، کشور ما باید به مفاد اهداف کنوانسیون‌های مذکور پایبند باشد و در حد ممکن همکاری لازم در این زمینه را داشته باشد.

۶. الزام قطعنامه‌های شورای امنیت

مطابق با اصل نسبی بودن معاهدات، کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ و ۱۹۸۸ فقط برای دولت‌های متعاقد آنها الزام‌آور می‌باشد، اما شورای امنیت با تحمیل تعهدات مندرج در این اسناد در زمینه همکاری با دزدی دریایی و تعقیب و محاکمه دزدان دریایی به کلیه دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، فراتر از این اصل اقدام کرده است. ضمن این که

این قطعنامه‌ها بر اساس فصل هفتم منشور صادر شده است که برای کلیه کشورها لازم‌الاتباع می‌باشد. به عبارت دیگر قطعنامه‌های شورای امنیت بالاخص قطعنامه‌های ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ به کشورهای غیر عضو کنوانسیون‌های مزبور نیز صلاحیت رسیدگی و مقابله با این گونه از جرایم را اعطا نموده است.

۷. گسترش حقوق قابل اعمال بر دزدی دریایی براساس کنوانسیون ۱۹۸۸

شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ متذکر می‌گردد کنوانسیون ۱۹۸۸ برای طرفین مقرر می‌دارد تا چنین اعمالی را جرم تلقی نموده و اعمال صلاحیت نمایند و استرداد اشخاص مسئول یا مظنون به ضبط یا کنترل یک کشتی به وسیله زور یا تهدید به زور یا هر دو اشکال دیگر تهدید را بپذیرند و از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌خواهد تا تعهداتشان را براساس این کنوانسیون انجام دهند و با دبیر کل سازمان بین‌المللی دریایی جهت اعمال صلاحیت قضایی برای تعقیب موفق اشخاص مظنون به دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی همکاری نمایند. شورای امنیت در این قطعنامه گستره اجرایی کنوانسیون ۱۹۸۸ را به دزدان دریایی و سارقان مسلح در دریا نیز تعمیم داده است. (چشمه خاور، ۱۳۸۹: ۱۷۹)

به عبارت دیگر شورای امنیت حقوق قابل اعمال بر دزدی دریایی را محدود به کنوانسیون ۱۹۸۲ نمی‌داند بلکه با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل آن و کنوانسیون ملل متحد در خصوص جرایم سازمان یافته صلاحیت موسعی را به کشورها جهت توصیف اعمال ارتكابی در سواحل سومالی می‌دهد. در نتیجه دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ یا ۱۹۵۸ نمی‌باشند، می‌توانند با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۸ که موضوع و هدف آن راجع به سرکوب جرایم ایمنی دریانوردی و اقدامات تروریستی می‌باشد به مبارزه با این اقدامات پردازند.

بنابراین اگرچه اقدامات ابتکاری شورای امنیت در پرداختن به موضوع دزدی دریایی در سومالی بوده و در تمام قطعنامه‌های صادره توسط این شورا به این امر اشاره شده است که کنوانسیون ۱۹۸۲ چارچوب مناسبی جهت مبارزه با دزدی دریایی است، اما شورا در قطعنامه‌های بعدی خود به ویژه ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ به نحو موسع‌تری به موضوع نگرینسته و این اقدامات را مشمول تروریسم دریایی نیز می‌داند. (فروغی، ۱۳۸۹: ۱۳۲)

ضمناً جمهوری اسلامی ایران به موجب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن

درخصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوه‌های ثابت واقع در فلات قاره مصوب ۱۳۸۷/۹/۱۳ به کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل آن پیوسته است. بنابراین با عنایت به موارد فوق‌الذکر مخصوصاً کنوانسیون‌های ۱۹۸۸ و ۱۹۷۹ که ایران نیز به آنها پیوسته و قطعنامه‌های شورای امنیت که صلاحیت مبارزه با دزدی دریایی به تمام دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی اعطا نموده است، دادگاه‌های کشورمان صلاحیت رسیدگی و مجازات دزدان دریایی را دارند. به عبارت دیگر حتی اگر قطعنامه‌های شورای امنیت یا کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز نبود با عنایت به کنوانسیون ۱۹۸۸ و ۱۹۷۹، کشورمان صلاحیت رسیدگی به این نوع از جرایم را داشت.^۱ اگر چه در اسناد بین‌المللی بیان شده، هیچ ذکری از جرم دزدی دریایی به میان نیامده است اما اکثر مصادیق این جرم و رفتارهای مشابه با دزدی دریایی در این معاهدات مورد جرم‌انگاری قرار گرفته است.

در این دو سند بین‌المللی بر مبنای اصل «محاکمه یا استرداد»^۲ دولتی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کند بایستی آنها را محاکمه و مجازات نماید یا آنها را به دولت‌هایی که تمایل به محاکمه دارند، مسترد نماید. از نظر مجازات نیز کنوانسیون‌های ۱۹۸۸ و ۱۹۷۹، کشورها را ملزم به مجازات اعمال مجرمانه مندرج در کنوانسیون‌های مذکور می‌نماید.

در این میان سئوالی که ممکن است مطرح شود این است که مجازات این افراد با توجه به کدام مستند قانون داخلی باید انجام گیرد؟ مطابق با نظر برخی از حقوقدانان (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۲۸) هیچ دولتی به صراحت مکلف به تصویب قانون برای سرکوب دزدی دریایی نیست. در این حالت دولتی که فاقد قانون خاص است نمی‌تواند به سرکوب دزدی دریایی مبادرت نماید، چون که اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها ایجاب می‌کند که عمل قبل از ارتکاب در قانون آن کشور جرم‌انگاری و برای آن مجازات تعیین شده باشد و به علت فقدان قانون خاص برای دزدی دریایی و

۱. در ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ جرایم مشمول این کنوانسیون احصا شده است. ماده ۶ نیز کشور صالح را مشخص نموده است که چند مصداق آن عبارت‌اند از این که: «جرایم ماده سه علیه یا روی کشتی‌های حامل پرچم آن کشور صورت پذیرد، چنانچه در حین ارتکاب، تبعه آن کشور، توقیف، تهدید یا مجروح شده یا به قتل برسد، چنانچه در تلاش جهت مجبور کردن آن کشور به انجام یا عدم انجام عملی صورت پذیرد.» بر مبنای برخی از همین مصادیق، کشومان صالح برای رسیدگی می‌باشد.

با توجه به این که قیاس در امر کیفری نیز ممکن نمی‌باشد، نمی‌توان این افراد را در قالب جرم راهزنی راه‌ها و شوارع محاکمه و مجازات نمود.

در پاسخ به این ایراد باید گفت در سال‌های اخیر تحقیقاتی پیرامون قوانین و مقررات ملی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریایی تحت نظر سازمان مزبور انجام گرفته است. نتایج منتشر شده راجع به تحقیقات مزبور حاکی از آن است که تعداد اندکی از کشورها، تعریف مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ راجع به دزدی دریایی را به نحو مناسب در قوانین داخلی خود منعکس کرده‌اند.^۱

حسب تحقیقات مزبور، اکثر کشورها در مورد جرم انگاری دزدی دریایی و پیش‌بینی صلاحیت جهانی برای تعقیب و محاکمه دزدان دریایی، تمهیدات قانونی لازم را به عمل نیاورده و غالباً دزدی دریایی را به عنوان یک جرم مستقل در قوانین خود، پیش‌بینی نکرده‌اند. در کشورهای یاد شده دزدی دریایی نوعاً در قالب جرایمی مثل «دزدی» و «خشونت علیه اشخاص» و نظایر آن مورد پیش‌بینی قرار گرفته است. به همین جهت از کشورهای مزبور درخواست شده هرچه سریع‌تر برای تکمیل قوانین ملی خود در مورد دزدی دریایی اقدام کرده و برای رفع خلأهای حقوقی بین‌المللی موجود در این زمینه به کنوانسیون ۱۹۸۸ بپیوندند. در حالی که اولاً: ایران به کنوانسیون اخیر پیوسته و در زمینه جرم‌انگاری مشکلی ندارد، زیرا مطابق ماده ۹ قانون مدنی معاهده‌هایی که طبق قانون اساسی ایران و سایر دول بسته شده‌اند در حکم قانون است؛ یعنی مثل این است که مجلس جرایم ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ را جرم‌انگاری کرده ولی مجازات تعیین نکرده است، لذا اصل قانونی بودن جرایم رعایت شده است و نمی‌توان گفت چنین جرایمی که در زمره جرایم بین‌المللی است مورد جرم‌انگاری قرار نگرفته است.

در خصوص تعیین مجازات نیز ناگزیر باید به عمومات ق.م.ا مراجعه کرد که ممکن است حسب مورد با محاربه یا برخی از مصادیق سرقت‌های تعزیری و... منطبق باشد و این مطلب قیاس نیست که در امر کیفری ممنوع می‌باشد، زیرا اگر کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ یا ۱۹۸۸ هم نبودند در صورت برخورد با چنین وضعی لاجرم این نوع جرایم در قالب یکی از عناوین محاربه، سرقت، راهزنی و... در حقوق داخلی قرار می‌گرفت.

1 . International Maritime; Legal Committee; Session 96, 14 October 2009; p:17

ثانیاً به استناد گزارش مذکور تحت نظر سازمان بین‌المللی دریایی اکثر کشورهایی که دزدان دریایی را دستگیر کرده‌اند در قوانین داخلی خود، قانون خاصی در این زمینه نداشته‌اند یا اگر مثل کشور کنیا به کنوانسیون‌های مزبور پیوسته‌اند هنوز به طور خاص مجازات تعیین نکرده‌اند. با این حال کشورهایی که دزدان دریایی را محاکمه کرده‌اند یا برای محاکمه به کشور کنیا که به نوعی به یک دادگاه منطقه‌ای برای محاکمه دزدان دریایی تبدیل شده است، فرستاده‌اند، نه تنها با اعتراض سازمان‌های بین‌المللی و کشورهای دیگر مواجه نشده‌اند بلکه تشویق نیز گردیده‌اند. جالب این که شورای امنیت از این دولت‌ها تشکر کرده و از دولت‌هایی که مورد حمله دزدان دریایی قرار می‌گیرند درخواست می‌کند که به این دولت‌ها کمک کنند تا این دولت‌ها این افراد را محاکمه نمایند. این امر بیانگر این است که اگر کشوری طبق کنوانسیون‌های مزبور با این جرایم مقابله کند حتی اگر قانون خاص نیز در این زمینه نداشته باشد از نظر دیدگاه بین‌المللی، ایرادی بر این امر وارد نیست. لازم به ذکر است رویه عمومی دولت‌ها طبق ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری یکی از منابع حقوق بین‌الملل محسوب می‌گردد.^۱ به هر حال برای شفافیت و کمک هرچه بیشتر به کلیه دستگاه‌های درگیر با این امر، بهتر است قانون خاصی در زمینه تعیین مجازات جرایم مندرج در ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ تصویب گردد تا از بروز چنین مشکلات و اشکالاتی جلوگیری نماید.

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی پدیده‌ای شوم با پیشینه‌ای بسیار طولانی است که تا قبل از حوادث سال‌های اخیر در سواحل سومالی عقیده عموم بر این بود که به تاریخ پیوسته است، اما امروزه دزدی دریایی در عرصه بین‌الملل تبدیل به یک معضل شده است به طوری که در برخی از مناطق باید صحبت از جنگ دریایی کرد نه دزدی دریایی!

۱. ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری منابع حقوق بین‌الملل را به ترتیب زیر بیان می‌کند:

۱. معاهدات بین‌المللی اعم از خصوصی و عمومی که مبین قواعد حقوقی هستند؛

۲. عرف بین‌المللی که حاکی از رویه عمومی دولت‌ها است؛

۳. اصول کلی حقوقی که از طرف کشورهای متمدن به رسمیت شناخته شده‌اند؛

۴- رویه قضایی و عقاید دانشمندان حقوق بین‌الملل کشورهای مختلف به عنوان ابزار فرعی تشخیص قواعد حقوقی.

در پاراگراف دوم ماده ۳۸ به دیوان اختیار داده شده تا در صورتی که طرفین دعوی توافق کنند بر

اساس اصل انصاف و عدالت دعوی را رسیدگی کند. (پورنوری، ۱۳۸۳: ۷)

در زمینه مقابله با دزدی دریایی کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها قابل استناد می‌باشند، اما حوادث سال‌های اخیر نشان داد که کنوانسیون‌های مزبور نواقص و خلأهای حقوقی بسیاری دارند و مطابق با شرایط و مقتضیات عصر حاضر نمی‌باشند به طور مثال امروزه با گسترش عرض دریای سرزمینی از ۳ مایل به ۱۲ مایل، دزدان دریایی به راحتی پس از حمله به کشتی‌ها به دریای سرزمینی دولت‌های ساحلی پناه می‌برند، در حالی که طبق کنوانسیون‌های مذکور تنها در دریای آزاد امکان تعقیب و دستگیری دزدان دریایی وجود دارد. بنابراین نقصان اسناد بین‌المللی مذکور موجب شده است دولت‌ها برای مقابله با دزدی دریایی به اسناد بین‌المللی دیگری مانند کنوانسیون ۱۹۷۹ منع گروگانگیری و ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی استناد نمایند.

متأسفانه اثرات سوء دزدی دریایی در سال‌های اخیر کشور ما را نیز متأثر نموده است و در این سال‌ها برخی از اتباع و کشتی‌های ایرانی مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته‌اند و در مقابل تعدادی از این دزدان نیز دستگیر و برای محاکمه به کشورمان فرستاده شده‌اند. نکته قابل توجه این است که ایران دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب ننموده و همین امر موجب تردید برخی در صلاحیت ایران برای محاکمه دزدان دریایی شده است. با وجود این باید گفت اگرچه دو کنوانسیون مذکور به طور خاص موادی را به دزدی دریایی اختصاص داده و توسط کشور ما نیز تصویب نشده‌اند ولی در این خصوص کنوانسیون‌های دیگری که مرتبط با دزدی دریایی و تروریسم دریایی هستند از جمله کنوانسیون‌های ۱۹۸۸ و ۱۹۷۹ وجود دارند که مورد تصویب کشورمان نیز قرار گرفته‌اند و از حیث صلاحیت و جرایم احصاء شده نیز موسع‌تر از کنوانسیون‌های سابق هستند.

کنوانسیون‌های فوق می‌توانند در هر دو حوزه شکلی و ماهوی، مقرراتی را برای اعمال صلاحیت درباره مرتکبان دزدی دریایی و همچنین محاکمه و مجازات آنها فراهم نمایند.

در حوزه شکلی با توجه به اصول صلاحیتی مثل اصل صلاحیت جهانی و اصل صلاحیت تبعی در بسیاری از اشکال دزدی دریایی، مبنای صلاحیتی مناسبی برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی در دادگاه‌های کشورمان فراهم می‌گردد. در حوزه ماهوی نیز در کنوانسیون‌های ۱۹۷۹ و ۱۹۸۸ از کشورهای عضو خواسته شده است که با توجه به ماهیت و شدت این جرایم برای آ‌ها جرم‌انگاری صورت بگیرد، اما متأسفانه قانون خاصی در این زمینه در حقوق داخلی نداریم و باید گفت جرم دزدی

دریایی در حقوق داخلی حسب مورد می‌تواند با عناوین عامی مثل آدم‌ربایی، محاربه، سرقت مسلحانه، قتل و ضرب و جرح قابل مجازات باشد. بنابراین به نظر می‌رسد تنظیم و تصویب سندی جدید، ضرورتی نداشته باشد، زیرا در چارچوب کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ۱۹۷۹ منع گروگانگیری و ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیرقانونی، بالاخص دو کنوانسیون اخیر می‌توان با این پدیده مذموم مبارزه نمود و از حیث صلاحیت و امکان تعقیب و محاکمه مانعی وجود ندارد.

در خصوص جلوگیری از دزدی دریایی لازم است هم راه‌حل‌های فوری و کوتاه مدت و هم راه‌حل‌های بلندمدت مد نظر قرار بگیرد که در این میان به نظر می‌رسد مهمترین عامل پیشگیری، پیگیری قضایی، محاکمه و مجازات دزدان دریایی است که این مسئله دو بخش است: ابتدا جرم‌انگاری این اعمال و دوم ملزم کردن دولت‌ها به دستگیری و تعقیب و مجازات دزدان دریایی، زیرا بعید است که بدون سپرده شدن دزدان دریایی به چنگال عدالت و محاکمه آنان این پدیده شوم ریشه کن شود.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ✓ پورنوری، منصور (۱۳۸۳)، *حقوق بین الملل عمومی*، مهد حقوق، تهران.
- ✓ _____ و حبیبی، محمد (۱۳۸۳)، *حقوق بین الملل دریاها کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲)*، مهد حقوق، تهران.
- ✓ تقی زاده، زکیه (۱۳۹۱)، *تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل*، گنج دانش، تهران.
- ✓ چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۳۶۷)، *حقوق بین الملل دریاها*، مترجم: بهمن آقایی، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وابسته به وزارت امور خارجه، چاپخانه دفتر نشر فرهنگ اسلامی، تهران.
- ✓ ضیایی بیگدلی، محمد رضا (۱۳۹۱)، *حقوق بین الملل عمومی*، گنج دانش، تهران.
- ✓ نگوین، کک دین، دبیه، پاتریک، پله، آلن (۱۳۸۳)، *حقوق بین الملل عمومی*، مترجم: حسن حبیبی، اطلاعات، تهران.
- ✓ گلدوزیان، ایرج (۱۳۹۰)، *بایسته های حقوق جزای عمومی*، میزان، تهران.

مقالات و پایان نامه ها

- ✓ بیگ زاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، «*دزدی دریایی: جنایتی کهن، ظهوری جدید*»، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، تهران.
- ✓ پوربافرانی، حسن (۱۳۸۲)، «*اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه در حقوق جزای بین الملل و ایران*»، نامه مفید، ش ۳۷.
- ✓ چشمه خاور، صلاح الدین (۱۳۸۹)، «*دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه های شورای امنیت بر حقوق بین الملل*»، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، تهران.
- ✓ فروغی، فضل... (۱۳۸۹)، «*موانع و محدودیت های تعقیب داخلی جرایم بین المللی*»، مجله مطالعات حقوقی، دوره دوم، ش دوم.

- ✓ کاظمی، سیدسجاد (۱۳۹۳)، دزدی دریایی و راهکارهای مقابله با آن در حقوق بین الملل و ایران، رساله دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
- ✓ موسوی، سید فضل ا...، موسوی، سید مهدی و انسیه جدیدی (۱۳۹۰)، «چالش‌های کنونی حقوق بین الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی»، فصلنامه پژوهش حقوق، دانشگاه علامه طباطبائی، سال ۱۳، ش ۳۲.

منابع لاتین

✓ الف) کتب

- ✓ Rubin. Alfred P (1998), THE LAW OF PIRACY, U.S. NAVAL WAR COLLEGE INTERNATIONAL LAW STUDIES, Vol. 63.

✓ ب) مقالات

- ✓ Kotorovich ,Eugene (Winter 2004), "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdictions, Hollow Foundation", Harvard International Law Journal, Vol. 45, Number 1.
- ✓ Rubin .Alfred P (1976), "IS PIRACY ILLEGAL?" , American Journal of Internataional Law, Vol. 70.