



Special Convention against Piracy; From Necessity to the Proposed Pattern

Seyed Sajjad Kezemi^{*1}, Seyed Reza Ehsanpour²

1. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Literature and Humanity, Malayer University, Malayer, Iran. (Corresponding Author)

2. Assistant Professor, Department of Criminal Law, Faculty of Humanity, University of Shahed, Tehran, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Type of Article:

Original Research

Pages: 1-16

Corresponding Author's Info

ORCID: 0000-0002-9943-3150

TELL: +989183861934

Email: sskazemi92@malayeru.ac.ir

Article history:

Received: 07 Jan 2023

Revised: 27 Feb 2023

Accepted: 07 Mar 2023

Published online: 21 Mar 2023

Keywords:

*Piracy, Convention, Impunity,
International Waterways.*

ABSTRACT

In the international arena, arrangements have been made, both at the level of conventions such as the 1982 Convention on the Law of the Sea and at the level of the Security Council, with the adoption of numerous resolutions and finally through international and regional cooperation to combat piracy. And the extent of pirate attacks has called into question the comprehensiveness of existing regulations and necessitated the adoption of a new document specifically dealing with the phenomenon of piracy. Existing international law, although it contains provisions for combating piracy in general, lacks the necessary and sufficient mechanisms to combat modern piracy in various maritime regions, including the waters of Southeast Asia, the coasts of Somalia, the Gulf of Aden and the Gulf of Guinea. To deal effectively with this phenomenon, it is not possible to rely on the traditional mechanisms of international law regarding the rights governing piracy. In the present study, using descriptive-analytical method and using library resources, the limitations of international documents in the field of piracy and the need to develop and approve a specific international document on piracy have been discussed and a proposed model for this document has been proposed.



This is an open access article under the CC BY license.

© 2023 The Authors.

How to Cite This Article: Kazemi, SS & Ehsanpour, SR (2023). "Special Convention against Piracy; From Necessity to the Proposed Pattern". *Journal of International Criminal Law*, 1(1): 1-16.



مقدمه

به جرأت می‌توان گفت که حملات دزدی دریایی در دو دهه آغازین قرن بیستویک با تمام حضور این جرم در قرن‌ها و سال‌های گذشته در عرصه آب‌های بین‌المللی تفاوت دارد. این تفاوت هم در مکان و هم در شیوه و سلاح‌های به کار گرفته شده در حملات قابل ملاحظه و مشاهده است. البته از نظر تأثیرگذاری دزدی دریایی در ناامن کردن بعضی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی و در معرض خطر قرار دادن منافع اکثریت قریب به اتفاق کشورها نیز دزدی دریایی با اسلاف خود تفاوت‌های شایان توجهی دارد.

کنوانسیون‌های بین‌المللی و موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای در حال حاضر مهم‌ترین منابع قانونی برای مبارزه بین‌المللی دولت‌ها با پدیده دزدی دریایی را تشکیل می‌دهند. این اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای، عمده مقررات مورد نیاز دولت‌ها برای انجام گشت‌زنی در آبراه‌های بین‌المللی و همچنین تعقیب، دستگیری و محاکمه دزدان دریایی را فراهم می‌آورند. همچنین از نقطه نظر ماهوی نیز بسیاری از این اسناد از جمله کنوانسیون حقوق دریاها با تعریف و تشریح جرم دزدی دریایی و ارکان آن به کشورها کمک می‌کنند که براساس تعریف این جرم، دزدی دریایی را احراز و مرتکبان آن را محاکمه و مجازات نمایند. اما این کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌ها نیز در خود دربردارنده یکسری موانع و محدودیت‌ها هستند که به خصوص در سال‌های اخیر محدودیت‌هایی را برای کشورها در راه مقابله مستمر و مؤثر با جرم دزدی دریایی را ایجاد نموده است. محدودیت‌هایی که گسترش حملات دزدان دریایی در مناطقی همچون خلیج عدن را باعث شده و شورای امنیت سازمان ملل را وادار نموده در تلاش برای جبران کاستی‌ها اقدام به تصویب قطعنامه‌های متعدد براساس فصل هفتم منشور برای حفظ نظم بین‌المللی نماید و همچنین برخی کشورها را به این سمت سوق داده که پیشنهاد تدوین و تصویب یک کنوانسیون جدید را بنمایند که اختصاصاً به موضوع دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی بپردازد

و مشکلات موجود با تنظیم مقررات جدید مرتفع گردد. مهم‌ترین پرسش‌های این پژوهش عبارت‌اند از اینکه آیا اسناد بین‌المللی موجود تکافوی یک مقابله مؤثر با پدیده دزدی دریایی نوین که در بسیاری از جنبه‌ها با اسلاف پیشین خود تفاوت دارد را می‌کند؟ و اینکه محدودیت‌های اسناد بین‌المللی فعلی در راه این مبارزه مؤثر چه مواردی را تشکیل می‌دهند؟ در صورتی که که ضرورت مقابله مؤثر با پدیده دزدی دریایی این اقتضاء را دارد که سند بین‌المللی جدیدی که به صورت اختصاصی به موضوع دزدی دریایی بپردازد تهیه و تدوین گردد، این سند می‌بایست دربردارنده چه موضوعات و مسائلی باشد؟ این پژوهش با رویکرد توصیفی تحلیلی و با استفاده از ابزار کتابخانه‌ای درصدد دستیابی به پاسخ پرسش‌های فوق است. در این پژوهش تلاش می‌شود در ابتدا مهم‌ترین محدودیت‌ها و موانع پیش روی این اسناد بین‌المللی بر سر راه مبارزه با دزدی دریایی مورد بررسی قرار گیرد. در ادامه مهم‌ترین عوامل تقویت‌کننده ضرورت تدوین و تنظیم کنوانسیون ویژه دزدی دریایی مورد بحث و بررسی قرار گرفته و در نهایت طرح پیشنهادی و مقدماتی کنوانسیون مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

۱- دزدی دریایی در آیین اسناد بین‌المللی فعلی

گسترده‌گی و شیوع پدیده دزدی دریایی در سال‌های اخیر در سواحل سومالی و خلیج عدن به قدری زیاد شده است که اگر تا چند سال گذشته با شنیدن نام کشور سومالی همگان به یاد فقر شدید و درگیری‌های قومیتی در این کشور می‌افتادند، اما امروزه اولین چیزی که ناخودآگاه، کشور سومالی برای همه تداعی می‌کند، پدیده دزدی دریایی است.

دزدی دریایی در حال حاضر مشخصه یک تجارت را دارد و هنروان آن دیگر آن ماهیگیران محلی بدخلق که تنها با تفنگ و GPS تجهیز شده بودند، نیستند. آن‌ها در حال حاضر قایق‌هایی با سرعت بالا را دارا هستند که در دریاها با سرعت غیرقابل‌تصوری حرکت می‌کند، همچنین سلاح‌ها و تجهیزات

مقررات لازم و مورد نیاز خود را برای مواجهه با این شکل نوین از دزدی دریایی به دست آورند. براساس اعتقاد برخی از صاحب نظران (Elleman 2016: 77) مناطقی که در آن حملات دزدان دریایی در دهه اخیر اتفاق افتاد را می توان به عنوان آزمایشگاه هایی در نظر گرفت که در آن ها کارایی و تأثیرگذاری قوانین ضد دزدی دریایی مورد سنجه قرار گرفت و البته نتیجه این سنجش نیز زیاد موفقیت آمیز و امیدوارکننده نبود. در میان منابع جدید قانونی برای مقابله با دزدی دریایی می توان از قطعنامه های شورای امنیت سازمان ملل نام برد که با توجه به ضرورتی که این سازمان بین المللی در راستای انجام وظیفه خود یعنی حفظ نظم بین المللی احساس نمود و براساس فصل هفتم منشور سازمان ملل، از سال ۲۰۰۶ به بعد، اقدام به صدور قطعنامه های متعددی علیه دزدی دریایی نموده است.

البته در کنار این منابع قانونی نباید از نقش تأثیرگذار عرف بین المللی نیز در مقابله با دزدی دریایی غافل بود. به دیگر سخن مهم ترین منبع قانونی در حقوق بین الملل را در کنار معاهدات بین المللی و قطعنامه های شورای امنیت می توان عرف بین المللی دانست. علی الخصوص در موضوع دزدی دریایی، عرف بین المللی از اهمیت ویژه ای برخوردار است چراکه برای قرن ها و در غیاب معاهدات بین المللی با موضوع دزدی دریایی، عرف بین المللی تنها منبع الزام آور فراهم آورنده مقررات حقوقی برای مقابله با دزدی دریایی در حقوق بین المللی بوده است. البته در شرایط کنونی و با توجه به اسناد بین المللی متعدد در زمینه دزدی دریایی، به نظر می رسد تأثیرگذاری عرف بین المللی در خصوص جرم دزدی دریایی تنها محدود به اعمال اصل صلاحیت جهانی از سوی کلیه کشورها صرف نظر از اینکه عضو کنوانسیون حقوق دریاهای باشند یا خیر، و همچنین تحت پوشش قرار دادن برخی خلأهای اسناد بین المللی می شود.

پیشرفته الکترونیکی نیز از ملزومات دزدی دریایی نوین است. دزدی دریایی هم اکنون برای ساکنان منطقه شاخ آفریقا تبدیل به یک صنعت شده است، البته یک صنعت پرسود. دزدان دریایی با قایق های تندروی خود به کشتی های باری و نفتکش نزدیک شده، با طناب و قلاب های خود از دیواره کشتی بالا می روند و به دلیل ممنوعیت استفاده از سلاح در کشتی های تجاری، به چشم برهم زدنی آن را متصرف می شوند، اموال قیمتی به تاراج برده شده و علاوه بر این، خدمه اگر شانس بیاورند که با پرداخت باج از سوی کشور متبوعشان آزاد می شوند، در غیر این صورت به سرنوشت هزاران نفری دچار می شوند که تاکنون از سوی دزدان دریایی کشته شده اند.

دزدی دریایی به منطقه شاخ آفریقا محصور و منحصر نمی شود. مناطق دیگری نیز وجود دارند که گاهوبی گاه جولانگاه حملات خشونت بار دزدان دریایی هستند، از تنگه مالاکا و دریای چین جنوبی گرفته تا اخیراً خلیج گینه که سالیانه موارد متعددی از حملات دزدی دریایی را به خود اختصاص می دهند (Tuerk, 2018: 341).

حقوق بین المللی قابل اعمال بر جرم دزدی دریایی از لحاظ تاریخی از پیچیدگی های خاصی برخوردار است. به ویژه وقایع دزدی های دریایی در منطقه سوماتالی و خلیج عدن و مشکلات فراوان کشورها در مقابله مؤثر با آن ها بر این پیچیدگی نیز افزوده است. تا قبل از دهه اخیر اکثر مقررات راجع به دزدی دریایی در دو سند مهم بین المللی در زمینه حقوق دریا (کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸) آمده بود و مقررات ضد دزدی دریایی تصریح شده در این کنوانسیون های بین المللی که تا قبل از سال های اخیر به نوعی جامع و کامل به نظر می رسید در مواجهه با دزدی دریایی نوین به سرعت خلأها و کاستی های خود را نشان داده و دولت ها و سازمان های بین المللی را وادار ساخت که از راه های دیگری

کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در حوزه مبارزه با دزدی دریایی تقریباً مشابه یکدیگر است و همچنین به خاطر آنکه در روابط دول عضو کنوانسیون ۱۹۵۸، آنهایی که کنوانسیون ۱۹۸۲ را مورد تصویب قرار داده‌اند، کنوانسیون جدید برای آن‌ها جایگزین کنوانسیون ۱۹۵۸ شده است.

در کنوانسیون حقوق دریاهای در بند «الف» ماده ۱۰۱، دزدی دریایی این‌گونه تعریف شده است: «هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز یا بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی‌ها که توسط خدمه یا مسافران کشتی خصوصی و یا یک هواپیمای خصوصی و با اهداف شخصی صورت گیرد، مشروط بر اینکه در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در آن و یا علیه یک کشتی یا هواپیما یا اموال آن در مکانی خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت پذیرد». در بندهای ب و ج این ماده دو عمل دیگر نیز از مصادیق دزدی دریایی شناخته شده است: «بند ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از این حقیقت که آن را تبدیل به یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی می‌کند. بند ج) هر عمل تحریک‌آمیز یا تسهیل اداری هر عمل موصوف در بند «الف» و «ب».

از این رو به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، چهار ضابطه برای تحقق دزدی دریایی ضروری شمرده شده است: اول اینکه اعمال مذکور بایستی در دریای آزاد ارتکاب یابد؛ ضابطه دوم اینکه عمل باید واجد ماهیت خشونت‌آمیز بوده و با اعمال خشونت، توقیف یا غارت صورت پذیرد؛ سوم، حداقل مشتمل بر دو کشتی یا یک کشتی و یک هواپیما باشد و در نهایت اینکه صرفاً به خاطر اهداف خصوصی ارتکاب یابد. این تعریف اگرچه محدودیت‌هایی در خود دارد اما ضابطه‌مندترین و موردپذیرش‌ترین تعریف موجود از دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی و در میان کشورها می‌باشد (Dubner, 2015: 440).

در کنوانسیون حقوق دریاهای صلاحیت جهانی شکل گرفته براساس حقوق بین‌الملل عرفی نیز در ماده ۱۰۵ مورد تصریح

دولت‌های ساحلی از مدت‌ها قبل به منظور دفاع از منافع مشترک خود، باهدف محافظت هرچه بهتر از تجارت ماوراء دریاها درصدد بوده‌اند تا با مدون نمودن حقوق عرفی به صورت موضوعه، قواعد ضد دزدی دریایی را پدید آورند. بر این اساس تلاش‌هایی از نزدیک به صدسال گذشته صورت گرفته است که منجر به تنظیم و تصویب معاهداتی که مستقیماً و صراحتاً مقرراتی در رابطه با دزدی دریایی در خود جای داده‌اند گردیده است. این معاهدات شامل کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ و کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ می‌شود.

کنوانسیون دریاهای آزاد اولین سند بین‌المللی است که موادی از خود را به دزدی دریایی اختصاص داده است. مواد ۱۴ تا ۱۹ کنوانسیون درباره مقابله با دزدی دریایی است. در این مواد به طور مبسوط به موضوع دزدی دریایی پرداخته شده و ضمن توصیف و تعریف آن، حقوقی نیز برای کشورهای دستگیرکننده دزدان احصاء شده که به نوبه خود تحولی در حقوق بین‌الملل تلقی می‌شود (حبیبی، ۱۳۸۴: ۸۶۵). بعدها قواعد مزبور، در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در مواد ۱۰۱ تا ۱۰۷ عیناً و بدون تغییر تکرار گردید.

کنوانسیون حقوق دریاهای که پس از کنوانسیون دریاهای آزاد و در سال ۱۹۸۲ به تصویب رسید، مهم‌ترین سند بین‌المللی موجود در زمینه مبارزه با دزدی دریایی است و تا حدی جامعیت دارد که برخی آن را قانون اساسی دریاهای نامیده‌اند (پورنوری، ۱۳۸۶: ۶). این کنوانسیون به تقاضای بعضی کشورها که در جریان تصویب و تدوین کنوانسیون قبلی حضور نداشتند و برای تکمیل برخی نواقص کنوانسیون دریاهای آزاد تهیه شد. البته هدف اصلی از تصویب این کنوانسیون مسائل دیگری غیر از موضوع دزدی دریایی از جمله تعیین عرض دریای سرزمینی بود و از همین رو مواد کنوانسیون قبلی در رابطه با دزدی دریایی تقریباً در کنوانسیون جدید نیز حفظ گردید. از آنجایی که مقررات هردو

ضروری می‌نماید. با توجه به ضعف‌هایی که در این کنوانسیون وجود دارد و اینکه بسیاری از مقررات آن نیازمند به‌روز رسانی برای انطباق با تحولات دزدی دریایی نوین می‌باشد، شورای امنیت دولت‌ها را برای پوشش دادن این خلأها به برخی دیگر از اسناد بین‌المللی ارجاع می‌دهد. یکی از این معاهدات، کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی است.

براساس ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸، مصادیق اعمال غیرقانونی عبارت است از «توقیف یا اعمال کنترل بر کشتی‌ها با اعمال زور، یا تهدید به اعمال آن یا هر شکل دیگری از ارباب، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که موجب ورود خسارت یا تخریب کشتی می‌شوند». علی‌رغم اینکه غایت اصلی کنوانسیون مقابله با اعمال تروریستی در دریا بوده و به‌طور صریح جرم دزدی دریایی را تحت پوشش قرار نمی‌دهد، اما می‌توان آن را بر بیشتر حوادث دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها قابل اعمال دانست (Elagab, 2013: 64). به عبارت دیگر، حمله یک شناور به شناور دیگر و اعمال خشونت برای توقیف و کنترل کشتی، می‌تواند مصداق دزدی دریایی و یک جرم مندرج در کنوانسیون رم قلمداد شود. کنوانسیون به جهت آنکه برای دولت‌های متعاهد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت‌بار را پیش‌بینی کرده است، به‌عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی می‌تواند شناخته شود. اگرچه کنوانسیون مذکور از اصطلاح دزدی دریایی استفاده نکرده و از نظرگاه سازمان ملل متحد نیز به‌عنوان یک کنوانسیون ضد تروریستی شناخته می‌شود اما به نظر می‌رسد به لحاظ انطباق بعضی از مصادیق و مفاهیم دزدی دریایی و تروریسم دریایی در عصر حاضر (پوربافرانی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۷-۵۰)، شمول مواد این کنوانسیون بر اکثر اعمال دزدی دریایی بسیار محتمل می‌باشد (تقی زاده، ۱۳۹۱: ۱۳۳).

۲- محدودیت‌های اسناد بین‌المللی موجود در مقابله با دزدی دریایی

قرار گرفته است. براساس این ماده، کلیه کشورها می‌توانند در دریا‌های آزاد اقدام به دستگیری و توقیف کشتی دزد دریایی و محاکمه آن‌ها نمایند و البته وظیفه توقیف براساس ماده ۱۰۷ صرفاً برعهده کشتی‌ها و یا هواپیماهای نظامی کشورها می‌باشد. تحول دیگر کنوانسیون، ماده ۱۰۴ آن می‌باشد که برخلاف گذشته که یک کشتی به‌محض ارتکاب دزدی دریایی تابعیت خود را از دست می‌داد، این کشتی حتی در صورت تصرف توسط دزدان و استفاده برای دزدی دریایی، می‌تواند تابعیت پیشین خود را حفظ نماید و سلب تابعیت از اختیارات کشور متبوع شمرده شده است (Ding, 2014: 192).

در حال حاضر این کنوانسیون، آخرین سند بین‌المللی موجود در زمینه حقوق دریاها است. هرچند بعضی کمبودهای قواعد بین‌المللی در خصوص سرکوب دزدی دریایی با تدوین این کنوانسیون مرتفع گردیده است و شورای امنیت در مقدمه قطعنامه ۱۸۵۱ خود و بعضی قطعنامه‌های دیگر این کنوانسیون را به‌عنوان چارچوب حقوقی قابل اعمال برای مقابله با دزدی دریایی مورد تأکید قرار داده است، اما برخی ایرادات به تعریف موجود در کنوانسیون وارد بوده و محدودیت‌هایی در این مقررات به چشم می‌خورد که النهایه در برخی موارد موجب ناکارآمدی سیستم مبارزه با دزدی دریایی می‌شود. اما اگرچه این کنوانسیون در زمان تصویب خود کامل و مناسب برای مبارزه با دزدی دریایی به نظر می‌رسید، اما با توجه به تحولات فراوانی که در دهه اخیر در نوع و شیوه حملات دزدان دریایی علی‌الخصوص در منطقه خلیج عدن اتفاق افتاده، مهم‌ترین مشکل کنوانسیون، عدم انطباق آن با تحولات نوین است که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها را در مقابله با دزدی دریایی نوین ناکارآمد نشان داده و برخلاف گذشته که تصور می‌شد مقررات کنوانسیون حقوق دریاها از همه نظر برای مقابله مؤثر با دزدی دریایی کارآمد و کافی است اما استفاده از سایر اسناد بین‌المللی در کنار مقررات این کنوانسیون در شرایط کنونی اجتناب‌ناپذیر و

این محدودیت‌ها در دو قسمت محدودیت‌های ماهوی و شکلی قابل تقسیم می‌باشد که مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

۲-۱- محدودیت‌های ماهوی

کنوانسیون‌های بین‌المللی اندکی هستند که اقدام به تعریف جرم دزدی دریایی و ترسیم ارکان و عناصر آن نموده باشند. در میان اسناد ذکر شده در مبحث قبل تنها دو کنوانسیون حقوق دریاها و دریاها را آزاد هستند که تعریف مشابهی از دزدی دریایی را ارائه داده‌اند. اما این تعاریف نیز دچار نواقص و محدودیت‌هایی هستند که اگرچه در زمان تنظیم خود بدون عیب و نقص به نظر می‌رسیده‌اند اما در شرایط کنونی وقوع دزدی دریایی در آبراه‌های بین‌المللی، این محدودیت‌ها کاملاً خود را نشان داده‌اند.

۲-۱-۱- محدودیت حوزه جغرافیایی

در گذشته دزدان دریایی در دریاها را آزاد به گشت زنی می‌پرداختند و به کشتی‌های تجاری حمله می‌کردند. به این دلیل است که تمام قواعد موجود در زمینه دزدی دریایی و مقابله با آن، این مسأله را در دریای آزاد مورد بحث قرار داده‌اند. اما در سال‌های اخیر طبع کار دزدان دریایی تغییر یافته و متفاوت از گذشته است. به این ترتیب که به جای گشت زنی در اقیانوس، در آب‌های داخلی که به ساحل نیز نزدیک است، به فعالیت می‌پردازند. این نوع از دزدی دریایی جدید را می‌توان با ویژگی‌ها، خطرات و تهدیدات مشابه، در مناطقی مانند سواحل دریای کارائیب، اکوادور، آفریقا، سومالی، خلیج عدن، آسیای جنوب شرقی و اخیراً خلیج گینه مشاهده کرد. به‌رحال هنگامی که سخن از جدید بودن این نوع از دزدی دریایی به میان می‌آید، بایستی احتیاط نمود، چراکه این شیوه طی قرون متمادی در محدوده دولت‌های آسیای جنوب شرقی معمول بوده و هست (Leigh R, 2014: 31).

نتیجه این تغییر ماهیت این است که قواعد موجود در مورد دزدی دریایی تصریح شده در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق

دریاها، برای مقابله با این پدیده، کارایی خود را از دست داده و یا به عبارت دیگر، در زمانی وضع شده‌اند که ناظر به مسائل مربوطه به آن دوران بوده‌اند و با مقتضیات کنونی قابل تطبیق نیستند. در نتیجه مقررات کنوانسیون در این زمینه نیازمند بازنگری می‌باشند. البته دلیل دیگری نیز در پدیدار شدن این مشکل نقش داشته است. در گذشته و قبل از کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸ عرض دریای سرزمینی محدود به سه مایل بود لذا اینکه دزدی دریایی جرمی است که در دریای آزاد ارتکاب می‌یابد، زیاد مشکلی ایجاد نمی‌کرد، اما در این کنوانسیون‌ها عرض دریای سرزمینی از سه مایل به دوازده مایل افزایش یافت که در نتیجه محدوده دریای آزاد یعنی تنها جایی که دزدی دریایی براساس تعاریف موجود در آن قابلیت تحقق دارد، را مضیق‌تر نمود. لذا این دریای سرزمینی گسترده به دزدان دریایی اجازه می‌دهد که در صورتی که دولت ساحلی قادر به کنترل منطقه تحت صلاحیت و حاکمیت خود نباشد، با آسودگی خیال به فعالیت مشغول بوده و این مناطق همچنان که در سواحل سومالی شاهد هستیم، به بهشتی امن برای دزدان دریایی مبدل شود. به علاوه وضع مقررات جدید برای آب‌های مجمع‌الجزایری و همچنین تنگه‌ها باعث گردیده که دولت‌های منطقه‌ای نواحی وسیعی از دریاها را آزاد را تحت کنترل خود درآورند (Churchil, 2009: 108). کنوانسیون حقوق دریاها در ماده ۵۸ خود همچنین منطقه گسترده‌تری به نام منطقه انحصاری اقتصادی را نیز ایجاد کرد که ویژگی‌های خاص خود را دارد. این منطقه نه جزء آب‌های سرزمینی است و نه جزء دریای آزاد (Churchil, 2009: 163). ابهام پیش آمده، در خصوص جریان یافتن یا نیافتن مقررات دریای آزاد در این منطقه است و اینکه آیا حملات صورت گرفته در این منطقه «دزدی دریایی» براساس تعاریف موجود محسوب شده یا خیر و اینکه آیا کشورها حق تعقیب و دستگیری دزدان دریایی را در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی دارند یا خیر. بیشتر صاحب‌نظران (Batman, 2012: 14) بر این عقیده هستند که مقررات راجع به دزدی دریایی به‌طور کامل در این منطقه نیز اجرا

می‌شوند و تمام دولت‌ها اجازه دارند که براساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و حقوق داخلی خود، دزدان دریایی را در این منطقه بازداشت کرده و محاکمه نمایند.

۲-۱-۲- محدودیت از نظر تعداد کشتی‌ها

ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها برای تحقق جرم دزدی دریایی وجود حداقل دو کشتی یا یک کشتی و یک هواپیما را ضروری می‌داند. محدودیت در تعداد کشتی می‌تواند مشکلاتی را ایجاد نماید. بنابراین کنوانسیون حالتی را در نظر نگرفته است که خدمه و مسافران یک کشتی در حال عبور در دریای آزاد، اقدام به تصرف کشتی و ربودن آن و یا هر نوع دیگر از تصرف غیرقانونی می‌نمایند. البته نویسندگان پیش‌نویس کنوانسیون حقوق دریاها این موضوع را مدنظر داشته‌اند که در تمام مواردی که جرم در عرشه یک کشتی و از سوی خدمه و مسافران ارتکاب می‌یابد را در صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار دهند و این موضوع را یک مسأله مربوط به حقوق داخلی می‌دانسته‌اند تا حقوق بین‌المللی. هنگامی این موضوع جنبه بین‌المللی و در صلاحیت کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد که دزدان با استفاده از یک کشتی دیگر به کشتی هدف حمله کرده و آن را به تصرف خود درآورند.

۲-۱-۳- محدودیت از نظر هدف و انگیزه

این شرط که دزدی دریایی باید برای اهداف خصوصی صورت گیرد ریشه در تفکیک بین دزدی دریایی و ناو مزدوری دارد (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰: ۲۷). ناو مزدوری عبارت است از مصادره کشتی‌های تجاری هنگام بروز جنگ و مسلح کردن آن‌ها. این مورد به معنی دزدی دریایی تحت مجوز می‌باشد اما در عمل و از نظر قربانیان تفاوت زیادی میان دو عمل وجود ندارد. این گونه افراد از تعقیب و پیگرد دولت خود مصون بودند. کنوانسیون حقوق دریاها با تصریح به احراز اهداف خصوصی و شخصی در مقابل اهداف سیاسی این موضوع را مورد تأکید قرار داد که کلیه حملاتی که از

سوی کشتی‌هایی که از سوی یک دولت یا سازمان بین‌المللی و برای تأمین مقاصد سیاسی به کشتی دیگر حمله می‌کنند، دزدی دریایی محسوب نمی‌گردند. به همین دلیل بود که حمله نیروهای سازمان آزادی‌بخش فلسطین به کشتی ایتالیایی آشیل لارو که حامل گردشگران آمریکایی بود، دزدی دریایی محسوب نگردید. قید برای «اهداف خصوصی» مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون تفاوت اصلی دزدی دریایی با جرایم موضوع ماده ۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ می‌باشد. درواقع با این تصریح، تدوین‌کنندگان تلاش داشته‌اند که دزدی دریایی را از اقدامات تروریستی متمایز سازند.

اما با تصریح این شرط، درواقع محدوده اجرایی قواعد کنوانسیون ۱۹۸۲ تا حد قابل ملاحظه‌ای مضیق می‌گردد و شاید یکی از دلایل تصویب کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز همین قید باشد. چراکه در کنوانسیون جدیدالتصویب به اینکه اعمال غیرقانونی در کشتی باید به چه انگیزه‌ای صورت بگیرد، به‌طور آگاهانه اشاره نشده و بنابراین انگیزه هرچه باشد اصولاً مؤثر در مقام نیست، بلکه مهم آثار عینی عمل غیرقانونی در کشتی و ایمنی آن است. همچنین شرط «اهداف خصوصی» در تعریف دزدی دریایی که یک مفهوم کیفری و مربوط به انگیزه‌های درونی مرتکبان اعمال غیرقانونی در کشتی است، به‌آسانی قابل احراز نیست. به‌عنوان مثال در دزدی‌های دریایی در سواحل کشور سومالی، هنگامی که دزدان دریایی از عملیات حمله خود بازمی‌گردند و به درون توده مردم برای توزیع بخشی از دستاوردهای ناشی از حمله می‌روند، از آن‌ها مانند یک قهرمان استقبال می‌شود و خود دزدان دریایی نیز به‌نوعی مدعی انگیزه‌های مردمی برای اعمال غیرقانونی خود هستند. حال آیا می‌توان اقدامات مجرمانه آنان را دزدی دریایی ندانست؟ مسلماً پاسخ منفی است. ممکن است گفته شود که اگرچه اعمال این قبیل افراد ممکن است دزدی دریایی تلقی نشود اما می‌توان با استفاده از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۸ آن‌ها را مجازات نمود و در این زمینه خلأ

این موضوع مشکلات و تنش‌هایی را در عرصه بین‌المللی و در میان کشورها باعث خواهد گردید. همچنین این موضوع برای متهمان نیز بسیار حائز اهمیت خواهد بود که توسط محاکم کدام کشور محاکمه خواهند شد. همچنین مشکلات در استرداد مرتکبان نیز اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

۲-۲- محدودیت‌های شکلی

از نظر شکلی نیز اسناد بین‌المللی مرتبط با دزدی دریایی دچار محدودیت‌هایی هستند که در این بند طی سه قسمت توضیح داده می‌شوند.

۲-۲-۱- حق تعقیب فوری معکوس

با پذیرش اینکه دزدی دریایی در دریاهای آزاد اتفاق می‌افتد و براساس اصل صلاحیت جهانی کلیه کشورها حق دارند که در دریاهای آزاد به تعقیب و دستگیری دزدان بپردازند، از قرن هجدهم مفهومی در حقوق بین‌المللی مقابله با دزدی دریایی با عنوان حق تعقیب فوری معکوس شکل گرفته است. حق تعقیب فوری معکوس در واقع حق کشتی‌های نظامی یک دولت است که دزدان دریایی را در دریای آزاد به سمت دریای سرزمینی یک کشور دیگر تعقیب نمایند. در نتیجه آب‌های سرزمینی دولت‌هایی که قادر به کنترل مؤثر این منطقه نیستند، در صورت عدم شناسایی این حق برای کشتی‌های تعقیب‌کننده، تبدیل به مخفی‌گاه دزدان دریایی خواهد شد. این موضوع با گسترش عرض دریای سرزمینی از سه مایل با ۱۲ مایل از اهمیت بیشتری برخوردار شده است چراکه با گسترش عرض دریای سرزمینی محدوده دریای آزاد مضیق‌تر شده، در نتیجه با توجه به ضعف برخی دولت‌ها در اعمال صلاحیت در این منطقه، یک منطقه امن به طول ۱۲ مایل دریایی برای دزدان دریایی ایجاد شده که به آن‌ها آزادی عمل و شانس بیشتری برای مصونیت از بازداشت و تعقیب را می‌دهد.

مقررات فعلی اسناد بین‌المللی کاملاً در مصون‌سازی این مناطق نقش دارند چراکه در محدوده دریای سرزمینی

قانونی وجود ندارد (توازن زاده، ۱۳۸۹: ۵۳). اما این تصور نادرست است؛ چراکه اگر اعمال این‌چنینی را دزدی دریایی را قلمداد نکنیم بسیاری از مقرراتی که اختصاص به این جرم دارند نیز در مورد مرتکبان این‌گونه اعمال با اهداف غیرخصوصی قابل اعمال نیست ازجمله موضوع صلاحیت جهانی که صرفاً اختصاص به مرتکبان جرم «دزدی دریایی» دارد و لاغیر. لذا به دلیل ابهام در مفهوم شرط احراز اهداف خصوصی و همچنین مشکلات دیگری که از وجود این شرط ایجاد می‌گردد، تأکید بر این قید در تعریف دزدی دریایی از نظر حقوقی قابل انتقاد به نظر می‌رسد.

۲-۱-۴- محدودیت در ضمانت اجرا

هرچند کنوانسیون‌های طرح‌شده در این پژوهش ازجمله حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ از لحاظ اجرایی قلمرو گسترده‌ای دارند و بسیاری از موضوعات و موارد را در خود گنجانده و طیف وسیعی از جرایم را دربر می‌گیرند، اما این اسناد بین‌المللی از لحاظ ضمانت اجرا محدودیت‌هایی دارند. در همه این معاهدات یک نکته بسیار مشابه مشاهده می‌شود و آن ملزم نمودن کشورها به جرم‌انگاری اعمال تصریح‌شده و تعیین مجازات برای این جرایم است ولی خود هیچ‌گونه تصریحی درباره نوع و میزان این مجازات‌ها ندارند و نهایتاً به این نکته اکتفا نموده‌اند که مجازات اعمالی برای این جرایم بایستی با شدت این جرایم همخوانی داشته باشد. در نتیجه گذشته از اینکه هنوز بسیاری از کشورهای عضو این کنوانسیون‌ها اقدام به جرم‌انگاری اعمال تصریحی ننموده‌اند، محدود کشورهایی نیز که این کار را انجام داده، در زمینه مجازات به‌نحو متفاوت از یکدیگر عمل نموده‌اند. برخی کشورها در برابر اعمال مندرجه با مجازات‌های نازلی مانند حبس‌های کوتاه‌مدت واکنش نشان داده و تعداد اندکی نیز مجازات‌های سنگینی همچون اعدام را برای اعمال مختلف تصریحی ازجمله دزدی دریایی، گروگان‌گیری و یا اخلال در امنیت دریانوردی پیش‌بینی نموده‌اند.

برمی‌آید صلاحیت جهانی از گذشته‌های دور صرفاً برای جرم «دزدی دریایی» با تعریف اختصاصی خود در حقوق عرفی و کنوانسیون حقوق دریاها استقرار یافته و دیگر جرایم موضوع اسناد بین‌المللی دیگر از جمله کنوانسیون منع گروگان‌گیری از اصل صلاحیت جهانی برخوردار نیستند. نتیجه اینکه مرتکبان یک حمله و یا یک عمل مجرمانه موضوع این کنوانسیون‌ها را کلیه کشورها زمانی می‌توانند مورد تعقیب و محاکمه قرار دهند که عمل ارتكابی با تعریف خاص ارائه‌شده از «دزدی دریایی» در کنوانسیون حقوق دریاها انطباق داشته باشد و از آنجایی که با توجه به شرایط متعددی که این کنوانسیون برای تعریف دزدی دریایی پیش‌بینی نموده از جمله ارتكاب عمل در دریاهای آزاد و یا وجود اهداف خصوصی و ضرورت وجود دو کشتی، بنابراین اکثر اعمال مجرمانه تصریح‌شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با دزدی دریایی را نمی‌توان براساس اصل صلاحیت جهانی مورد تعقیب و رسیدگی کیفری قرار داد. این موضوع خود می‌تواند مانع و مشکل مهمی در برابر مقابله مؤثر با دزدی دریایی در شکل و شمایل نوینش که تفاوت‌های عمده‌ای با تعریف معاهده‌ای خود دارد قلمداد شود.

در کنوانسیون منع گروگان‌گیری صرفاً دولت‌های عضو که براساس مواد این کنوانسیون با جرم ارتكابی به نحوی ارتباط داشته باشند می‌توانند اقدام به محاکمه مرتکبان نمایند. این چنین شرطی نیز در دیگر اسناد بین‌المللی مورد اشاره گنجانده شده است فلذا در این اسناد بین‌المللی کشورهای حق اعمال صلاحیت جهانی را ندارند و در نتیجه و با توجه به این موضوع، استفاده از اصل صلاحیت جهانی به موارد محدود و منصوصی منحصر می‌گردد و قابلیت اجرایی و کاربردی این اصل را در مقابله با دزدی دریایی به شدت کاهش می‌دهد.

۲-۲-۳- محدودیت در نظام اجرایی الزام دولت‌ها به مبارزه و همکاری

از آنجایی که کشورها با هدف اعمال حاکمیت خود، ممنوعیت و محدودیت‌های فراوانی را در ورود کشتی‌های نظامی دیگر کشورها قائل می‌شوند؛ فلذا اگر مرتکبان دزدی دریایی در محدوده دریای سرزمینی حضور داشته باشند، کشتی‌های نظامی دول دیگر بدون طی نمودن فرایند کسب اجازه از دولت صاحب قلمرو، حق ورود به این منطقه را نداشته و در نتیجه تعقیب مؤثر دزدان دریایی شکل نخواهد گرفت؛ درحالی که اگر دزدی دریایی یک جرم بین‌المللی است بایستی با یک پاسخ شایسته مناسب و بین‌المللی روبرو باشد. تدوین‌کنندگان طرح **هاروارد** پیشنهاد می‌کردند که دزدان دریایی در دریای سرزمینی دولت‌های دیگر قابل تعقیب باشند. متأسفانه این پیشنهاد مورد توجه قرار نگرفت چراکه در زمان تدوین این کنوانسیون‌ها دزدی دریایی اساساً مشکل مهمی قلمداد نمی‌گردید. در شرایط فعلی نیز برخی کشورها از جمله ایالات متحده بر این اعتقادند که حق تعقیب فوری معکوس بایستی به رسمیت شناخته شود. همچنین توجیهاتی برای موجود بودن این حق براساس دفاع مشروع ارائه شده است (Doby, 2017: 566). اما به‌هرحال در غیاب تصریح این موضوع در اسناد بین‌المللی، مشکل بتوان قائل به وجود این حق برای کشورهای تعقیب‌کننده دزدان دریایی در راستای تعقیب آنان بود.

۲-۲-۲- ممنوعیت و محدودیت در اعمال صلاحیت جهانی

اگرچه به نظر می‌رسد تأسیس صلاحیت جهانی نهادی مؤثر و مفید برای مقابله با جرایم ارتكابی در دریا از جمله دزدی دریایی است و از قدیم‌الایام نیز از این ابزار برای مقابله همه‌جانبه با مرتکبان دزدی دریایی بهره گرفته شده است، اما با نگاهی به اسناد بین‌المللی موجود که چارچوب حقوقی بین‌المللی را برای مقابله با دزدی دریایی فراهم نموده‌اند، به نظر می‌رسد که اصل صلاحیت جهانی نمی‌تواند به‌طور کامل و جامع همه جرایم تصریح‌شده در کنوانسیون‌های مرتبط با دزدی دریایی را پوشش دهد. به عبارت دیگر همچنان که از حقوق بین‌الملل عرفی و همچنین کنوانسیون حقوق دریاها

به عبارت دیگر یک «بحران» بین‌المللی به حساب نمی‌آمده است. دزدی دریایی به عنوان قدیمی‌ترین جرم بین‌المللی برای سال‌ها و قرن‌ها در دریاها اتفاق می‌افتاده است و مطالعات تاریخی نشان می‌دهد که هیچ دوره زمانی نبوده که خالی از فعالیت دزدان در عرصه دریاها باشد اما به خاطر محدود بودن خطرات آن‌ها به یک یا چند نقطه دریایی در دنیا، کشورها آن را به عنوان یک معضل و خطر عمده به حساب نیاورده و در نتیجه به همین راهکارهای محدود و اشاره به آن در برخی اسناد بین‌المللی اکتفا می‌نمودند.

به عبارت دیگر، مبارزه با دزدی دریایی قبل از تحولات اخیر در سواحل سومالی و خلیج عدن، خلاصه شده بود در تصریح چند ماده در کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲ و همچنین اعمال اصل صلاحیت جهانی براساس حقوق بین‌الملل عرفی برای تعقیب مرتکبان جرم دزدی دریایی در محاکم داخلی. حملات گسترده، دامنه‌دار و با شیوه‌ها و سلاح‌های نوین از سوی دزدان دریایی در منطقه خلیج عدن در سال‌های اخیر دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی را متوجه خلأ و نقایص فراوان مقررات موجود در مقابله با دزدی دریایی نموده است. درواقع، طی چند سال اخیر همه تقریباً به این نتیجه رسیده‌اند که با مقررات فعلی نمی‌توان یک واکنش مؤثر و کارساز را در برابر این پدیده قدیمی با شکل و شمایل نوینش به کار گرفت (Doby, 2017: 569). ابتدا تصور می‌شد که این خلأ را می‌توان با قطعنامه‌های شورای امنیت پر نمود. لذا از سال ۲۰۰۶ به بعد نزدیک به ۱۷ قطعنامه از سوی شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی صادر شد. اما گذر زمان نشان داد که این قطعنامه‌ها نیز راهکاری کوتاه‌مدت بوده و نمی‌تواند به صورت ریشه‌ای و بلندمدت این مشکل را حل نماید دلیل این موضوع نیز این بود که این قطعنامه‌ها همگی صرفاً در خصوص بروز این مشکل در سواحل سومالی و خلیج عدن بوده و توجهی به جریان دزدی دریایی در سایر مناطق دریایی دنیا ندارند.

براساس کنوانسیون دریای آزاد و کنوانسیون حقوق دریاها، هر دولت عضو موظف به همکاری در خصوص مبارزه با دزدی دریایی است. اگر دولت‌ها هیچ اقدامی در این خصوص انجام ندهند و یا اقداماتی که انجام می‌دهند، ناکافی و غیر مؤثر باشد، هیچ سازوکار دیگری برای اینکه سایر دولت‌ها وارد عمل شوند، در هیچ یک از کنوانسیون‌ها وجود ندارند (موسوی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۹۰). در کنوانسیون دریای آزاد، ماده ۱۴ مربوط به همکاری بین دولت‌ها می‌باشد، که اصل آن در طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل ماده ۳۸ بود. براساس این ماده تمامی دولت‌ها باید اقدامات لازم را علیه دزدی دریایی انجام دهند و هر دولتی که در انجام این وظیفه خود اهمال ورزد، از تکلیفی که براساس حقوق بین‌الملل برعهده داشته، سرباز زده است.

به عقیده برخی از صاحب‌نظران (Johnson, 2008: 65)، پذیرش این دیدگاه بدان معنا است که هر دولتی که از مسؤولیتی که در این زمینه بر عهده داشته است، کوتاهی کند، براساس قواعد معمول حقوق مسؤولیت بین‌المللی، مسؤول خساراتی خواهد بود که از اهمال وی متوجه سایر دولت‌هایی که هدف دزدی دریایی گردیده‌اند، می‌باشد.

۳- تدوین کنوانسیون ویژه دزدی دریایی

در این بند ابتدا دلایل و ضرورت‌های تدوین یک کنوانسیون خاص دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفته و در ادامه طرح پیشنهادی که البته برخی کشورها از جمله دولت اوکراین نیز آن را تأیید و پشتیبانی نموده‌اند به بحث و بررسی گذاشته می‌شود.

۳-۱- لزوم تدوین کنوانسیون ویژه دزدی دریایی

در قسمت‌های گذشته مهم‌ترین کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی موجود در رابطه با دزدی دریایی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. واقعیت این است که دزدی دریایی تا قبل از سال ۲۰۰۳ و تحولات اخیر در شاخ آفریقا و همچنین تنگه مالاکا، هیچ‌وقت یک موضوع و مشکل عمده بین‌المللی و یا

کنوانسیون جدید جرم دزدی دریایی به‌عنوان یک جرم بین‌المللی و براساس مقتضیات نوین تعریف شده و در نتیجه موانع فعلی که بسیاری از کشورها به خاطر تبعیت از تعریف کنوانسیون حقوق دریاها با آن مواجه هستند را برطرف خواهد نمود.

ثانیاً و از جهت دیگر به خاطر محدودیت‌هایی که در تعریف از دزدی دریایی وجود دارد، این تعریف مصادیق اندکی از موارد ارتكابی فعلی از این جرم در عرصه بین‌المللی را شامل و در برمی‌گیرد و از آنجایی که در حقوق بین‌الملل عرفی و همچنین کنوانسیون حقوق دریاها صلاحیت جهانی صرفاً درباره مرتکبان جرم خاص «دزدی دریایی» با تعریف ارائه‌شده از آن در اسناد بین‌المللی مستقر گردیده است، فلذا اگر مجموعه اعمالی که ارتكاب پیدا می‌کنند، دزدی دریایی نبوده و به خاطر فقدان پاره‌ای شرایط این جرم به‌عنوان مثال سرقت مسلحانه در دریا و یا گروگان‌گیری ساده محسوب گردند، از قابلیت و امکان صلاحیت جهانی برای تعقیب و دستگیری مرتکبان برخوردار نخواهند بود. این مشکلی است که پس از ظهور مجدد دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن و همچنین در تنگه مالاکا کشورهای تعقیب‌کننده دزدان دریایی با آن مواجه هستند. از آنجایی که مکان ارتكاب اکثر دزدی‌های سال‌های اخیر غیر از دریاها یا آزاد یعنی دریای سرزمینی، آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری و رودخانه‌های بزرگ قابل کشتیرانی (که دریا محسوب نمی‌شوند) بوده است، به‌کارگیری صلاحیت جهانی برای تعقیب مرتکبان این‌گونه اعمال مجرمانه امکان‌پذیر نیست.

ثالثاً اگرچه بعد از سال ۱۹۸۸ و تصویب کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، بسیاری از اعمال و حملات علیه کشتی‌ها که دزدی دریایی محسوب نمی‌شدند براساس این کنوانسیون جرم‌انگاری شده و خلأ در این زمینه تا حدی برطرف گردید و با اینکه این کنوانسیون نیز خود دارای نواقصی است و این موضوع در مباحث قبلی به‌طور مفصل

همان‌گونه که در گذشته نیز توضیح داده شد همین اسناد و معاهدات بین‌المللی محدود نیز دارای خلأها و نقایص بسیاری در مبارزه با دزدی دریایی هستند که باعث عدم کارایی آن‌ها در مبارزه با دزدی دریایی نوین شده است. درواقع این اسناد هیچ تطابقی در حوزه تعریف جرم، مکان ارتكاب، انگیزه و اهداف مرتکبان و... با تحولات جدید نداشته و همین موضوع باعث عدم امکان استفاده از تعاریف موجود در این اسناد در بحث مبارزه و مقابله با دزدی دریایی نوین گردیده است؛ لذا همه این مشکلات و نقایص و همچنین خطر روزافزون دزدی دریایی باعث گردیده است که پاره‌ای نویسندگان و البته چندین دولت پیشنهاد تصویب یک معاهده بین‌المللی خاص دزدی دریایی را نمایند (Hodgkinson, 2018: 303). کنوانسیونی که به‌صورت اختصاصی به موضوع دزدی دریایی بپردازد و تمام مقررات و اقدامات لازم برای مقابله اعم از محاکمه و اقدامات اجرایی برای مقابله با دزدی دریایی در آن گنجانده شود.

تدوین و تصویب چنین کنوانسیونی خواهد توانست که ابتدا تعاریف موجود از جرم دزدی دریایی را اصلاح نموده و با ارائه تعریفی منطبق با تحولات شکل‌گرفته در شیوه و نحوه ارتكاب جرم دزدی دریایی تمامی اشکال دزدی دریایی را شامل گردد. به‌عنوان مثال، موضوع مکان ارتكاب دزدی دریایی همان‌گونه که قبلاً نیز توضیح داده شد، بسیاری از حملات صورت گرفته در چند سال اخیر در آب‌های سرزمینی سومالی ارتكاب یافته است و از آنجایی که براساس تعریف جرم دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها این جرم صرفاً در دریای آزاد قابلیت ارتكاب دارد، در نتیجه این‌گونه حملات براساس قوانین موجود دزدی دریایی محسوب نشده و لذا از برخی تأسیسات خاص دزدی دریایی من جمله برخورداری از اصل صلاحیت جهانی محروم خواهد بود (Kontorovich, 2014: 211). یا مشکلات دیگر در تعریف دزدی دریایی مانند شرط وجود دو کشتی یا احراز انگیزه خاص دزدان دریایی که نیازی به بحث مجدد درباره آن‌ها نیست، در

مورد بحث قرار گرفته است، اما مشکل اصلی که این کنوانسیون برای مقابله با دزدی دریایی با آن مواجه بوده فقدان قدرت لازمه برای الزام دولت‌ها به جرم‌انگاری داخلی و همچنین عدم عضویت بسیاری از دولت‌هایی که درگیر پدیده دزدی دریایی از جمله کشورهای آسیای شرقی می‌باشد (Chalk et al, 2010: 487). این دلایل و مشکلات بسیار دیگری که نظام حقوق بین‌الملل در مواجهه با دزدی دریایی با آن‌ها روبه‌رو است و در مباحث گذشته بدان پرداخته شد، باعث گردیده است که پیشنهاد تصویب کنوانسیون خاص دزدی دریایی در چند سال اخیر در دنیا طرفدارانی برای خود دست‌وپا نماید.

از سویی در کنار کمک‌های شایان توجهی که چنین کنوانسیونی در امر تعاریف و جرم‌انگاری مناسب دزدی دریایی انجام خواهد داد، موجباتی را برای الزام و اجبار کشورهای عضو در امر جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی و همچنین تکلیف به تعقیب مرتکبان آن را حتی اگر جرم ارتباطی با کشور آن‌ها نداشته باشند نیز خواهد داشت. متأسفانه دولت‌های کمی هستند که در چندسال اخیر اقدام به محاکمه دزدان دریایی در کشور خود نموده باشند و همچنین دولت‌های کمتری هستند که دزدی دریایی را به‌صورت خاص در قوانین خود جرم‌انگاری کرده باشند و جرم‌انگاری آن‌ها با شدت و شناعت به‌کار رفته در شیوه به‌کار گرفته از سوی مرتکبان این جرم بین‌المللی تناسب داشته باشد. کنوانسیون حقوق دریاها در یک عبارت کلی و البته مبهم از همه کشورها می‌خواهد که «کلیه اقدامات لازم» را در مبارزه با دزدی دریایی به‌کار گیرند ولی هیچ سازوکار مشخصی در این خصوص و همچنین در مورد اقدامات آینده کشورها در راستای گزارش‌دهی راجع به اقدامات قانونی، قضایی و اجرایی انجام‌شده اتخاذ نکرده است. همین امر باعث شده علی‌رغم اینکه اکثر کشورهای دنیا عضو این سند می‌باشند ولی تعداد کشورهایی که دست به اقدامات قانونی و قضایی زده‌اند بسیار اندک باشد.

در زمینه مجازات جرم دزدی دریایی نیز رویه‌های متفاوت و گاه متضادی مابین کشورهای دنیا در جریان است. درحالی‌که برخی کشورها از جمله آرژانتین برای این جرم مجازاتی حداقلی مانند سه سال حبس در نظر گرفته‌اند، محاکمه متهمان دزدی دریایی نیز در برخی دیگر از کشورها می‌تواند مجازات حتی حبس ابد و یا اعدام را به‌دنبال داشته باشد حتی اگر اعمال ارتكابی هر دو دسته مرتکبان ممکن است یکسان بوده باشد (Chang, 2015: 267). این موضوع ضرورت ارائه الگوها و پارامترهایی برای تعیین نوع و میزان مجازات‌ها و برقراری تشابهات واکنشی کشورها را دوجندان می‌کند که این موضوع نیز در کنوانسیون خاص می‌تواند گنجانده شود.

۳-۲- کنوانسیون ویژه مقابله با دزدی دریایی؛ الگوی پیشنهادی

اکراه دولت‌ها در زمینه تعقیب و محاکمه دزدان دریایی، و بعضاً بی‌مجازات رها شدن دزدان دریایی علاوه بر اینکه شورای امنیت و دبیرکل سازمان ملل را وادار به انجام اقداماتی در این زمینه نموده، برخی کشورها را نیز به ابتکاراتی در این خصوص واداشته است. از جمله این ابتکارات و البته مهم‌ترین آن‌ها، طرحی است از یک کنوانسیون که برخی دولت‌ها از جمله دولت اکران در اکتبر سال ۲۰۱۰ در سازمان ملل راجع به مبارزه با دزدی دریایی و تشکیل دادگاهی در این زمینه ارائه و در ششم اکتبر همان سال در مجمع عمومی سازمان ملل مطرح شد. در مقدمه این طرح این‌گونه عنوان شده است: «با توجه به اینکه کنوانسیون‌ها و قواعد موجود کنونی مربوط به دزدی دریایی جنبه‌های مختلف این معضل را پوشش نمی‌دهد و نگرانی عمیقی از افزایش تعداد حملات دزدی دریایی ایجاد شده، مشارکت و همکاری گسترده دولت‌ها در این زمینه به‌شدت ضروری است. باید مکانیزم بین‌المللی به‌صورتی عمل کند که مرتکبان این جرایم را به محاکمه عادلانه‌ای برساند».

مصادیق ارتکاب این جرم است. با توجه به سازمان‌یافتگی اکثر دزدی‌های دریایی معمولاً درآمدهای ناشی از آن تحت جرم پول‌شویی نیز قرار می‌گیرد تا از این طریق، قابل ردیابی و کشف نباشد. به‌هرحال توجه به جرم‌انگاری پول‌شویی ابزاری توانمند به دولت‌ها برای مبارزه با دزدی دریایی اعطا می‌کند. طرح پیشنهادی دولت اکراین در ماده ۷ خود راه‌حلهایی را در این زمینه ارائه می‌کند.

در این طرح نیز مانند سایر اسناد موجود، به‌درستی حق بازرسی و توقیف در دریای آزاد، توسط کشتی و هواپیماهای نظامی و دولتی که صراحتاً نشانه‌گذاری شده‌اند، توجه شده است و به‌علاوه در ماده ۱۴ برای دولت‌ها نیز در رابطه با دزدی دریایی قائل به وجود صلاحیت شده است. به‌علاوه در این طرح در ماده ۱۷ به بحث همکاری برای ایجاد توافقنامه‌هایی برای انتقال افراد دستگیرشده به کشور ثالث می‌پردازد. نظیر توافقنامه‌هایی که دولت کنیا با برخی دولت‌ها نظیر انگلستان و ایالات متحده در سال ۲۰۰۹ منعقد نموده است. طرح پیشنهادی مقوله استرداد مرتکبان جرم را نیز مورد توجه قرار داده و دزدی دریایی را جرمی با قابلیت استرداد مجرمان تلقی نموده و عنوان کرده حتی برای کشورهایی که معاهدات استرداد با یکدیگر ندارند نیز طرح پیشنهادی در صورت تبدیل شدن به کنوانسیون، به‌منزله مبنای حقوقی برای استرداد مرتکبان در جرم دزدی دریایی خواهد بود.

نکته برجسته و اصلی این طرح که می‌تواند به مشکل بی‌کیفری و عدم محاکمه دزدان دریایی پایان دهد، مطرح کردن بحث تشکیل دادگاه ویژه دزدی دریایی است. در این طرح، دادگاه در مکانی که سازمان ملل مشخص کند، تشکیل می‌شود و هزینه‌های آن از محل بودجه مقرر و عادی سازمان ملل تأمین خواهد شد. زبان رسمی دادگاه فرانسه و انگلیسی خواهد بود و رئیس آن باید هر ساله گزارش جامعی را راجع به عملکرد دادگاه ویژه به مجمع عمومی سازمان ملل تقدیم نماید. در این طرح حتی ساختار و تشکیلات دادگاه ویژه

هدف از ارائه این پیش‌نویس، تسهیل همکاری دولت‌ها برای ممانعت مؤثر از وقوع دزدی دریایی که یکی از جرایم سازمان‌یافته بین‌المللی است، عنوان شده است. در بخش‌های ابتدایی این طرح مطابق قواعد مرسوم در تنظیم کنوانسیون‌ها به تعریف دزدی دریایی و کشتی دزد دریایی پرداخته شده است و تلاش شده که خلأهای فعلی کنوانسیون حقوق دریاهای در زمینه مفهوم دزدی دریایی پوشش داده شود. همچنین صراحتاً دزدی دریایی در زمره جرایم سازمان‌یافته فراملی قلمداد شده است. ماده ۳ این طرح در معرفی حوزه اعمال این کنوانسیون تصریح می‌دارد که این پیش‌نویس علاوه بر دزدی‌های دریایی ساده، حالات سازمان‌یافته این جرم را نیز پوشش می‌دهد. علاوه بر اینکه به بحث سازمان‌یافته بودن بخش اعظم دزدی‌های دریایی در این طرح اشاره شده، صراحتاً دولت‌ها از دخالت در امور داخلی کشورها و اعمال حق در سرزمین دولت دیگر منع شده‌اند. دولت‌هایی که به عضویت این کنوانسیون در خواهند آمد، باید اصول حاکمیت برابر و تمامیت سرزمینی دولت‌ها را محترم شمارند.

نکته دیگری که در این طرح می‌تواند خلأ قوانین موجود را پر کند، مبحث جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها است. موضوعی که از کاستی‌های مسلم چارچوب حقوقی موجود در زمینه مبارزه با دزدی دریایی محسوب می‌شود (Hodgkinson, 2018: 306). ماده ۵ صراحتاً بیان می‌دارد: «هر دولت عضو باید راجع به دزدی دریایی و حملات مسلحانه در دریا در قوانین داخلی خود قانون‌گذاری کند». طرح، از این مقولات هم جلوتر می‌رود و به مبحثی توجه می‌کند که کمتر تاکنون بدان پرداخته شده است و آن بحث جرم‌انگاری پول‌شویی درآمدها و عواید ناشی از جرم دزدی دریایی است. پول‌شویی موضوعی است که دولت‌ها در حقوق داخلی خود نیز به‌شدت با آن مواجه‌اند. تبدیل یا انتقال دارایی، تغییر عنوان و ظاهر عواید ناشی از جرم به‌منظور فرار و اجتناب از عواقبی که قانون برای چنین اعمالی در نظر گرفته، از

دزدی دریایی نیز برشمرده شده است (ماده ۳۴ طرح) و عنوان شده که دادگاه ویژه از هفت قاضی مستقل تشکیل می‌شود. دادگاه مقام تعقیب و دبیرخانه دارد و از سیستم تعدد قضات تبعیت می‌کند (ماده ۳۵). قضات از بین کاندیداهای معرفی شده از سوی کشورها و با تصمیم شورای امنیت برای یک دوره چهار ساله انتخاب می‌شوند.

بایستی توجه داشت که براساس پیش‌نویس پیشنهادی دولت اوکراین، دادگاه ویژه و دادگاه‌های ملی برای محاکمه قانونی اشخاصی که مرتکب دزدی دریایی شده‌اند، صلاحیت موازی قرار داده است (ماده ۳۰). اما دادگاه ویژه نسبت به دادگاه‌های ملی برتری دارد. رعایت منع محاکمه مضاعف و همچنین حقوق بشر در برگزاری محاکمات از دیگر مقررات این طرح می‌باشد. همچنین صراحتاً در ماده ۲۹ طرح اشاره شده است که دادگاه ویژه نسبت به رسیدگی به جرایم اشخاصی که در حین ارتکاب جرم به سن ۱۵ سال نرسیده‌اند صلاحیت ندارد. قانون قابل اعمال در دادگاه ویژه دزدی دریایی، کنوانسیون‌ها و قواعد پذیرفته شده بین‌المللی است. به علاوه این دادگاه باید اصول کلی حقوقی و هنجارهای حقوقی بین‌المللی را رعایت کند و همچنین مقررات قابل توجهی نیز برای رعایت حقوق متهم در مرحله تحقیقات مقدماتی و دادرسی پیش‌بینی شده است.

برای پذیرش افراد محکوم شده اعلام نموده صورت پذیرد. در طی مدت حبس نیز قانون کشور مجری مجازات نیز بر فرد اعمال می‌شود و البته دادگاه ویژه نیز بر این روند نظارت دارد. در تعیین میزان مجازات دادگاه ویژه بایستی به اهمیت جرم و اوضاع و احوالی که جرم در آن ارتکاب پیدا کرده و به شخصیت مجرم توجه نماید. به علاوه دادگاه ویژه دستور استرداد اموال و عواید ناشی از جرم را به مالکان قانونی آن‌ها صادر می‌نماید و اگر از این دستور تبعیت نشود اقدام به اجبار می‌کند. برقراری مکانیسم تجدیدنظرخواهی از آرای دادگاه بدوی و همچنین قابلیت درخواست عفو و تخفیف مجازات از دیگر مقررات و حقوق پیش‌بینی شده برای مرتکبان می‌باشد (ماده ۴۶). همچنین مصونیت‌ها و امتیازاتی برای قضات و کارمندان دادگاه ویژه پیش‌بینی شده است.

به طور کلی علی‌رغم برخی نقایصی که به این طرح وارد است و قابلیت ترمیم و اصلاح دارد اما طرح پیشنهادی دولت اوکراین می‌تواند گامی مثبت در راستای مبارزه با دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی و مقدمه‌ای برای تصویب کنوانسیون خاص دزدی دریایی و تحت پوشش قرار دادن کاستی‌های موجود در چارچوب حقوقی بین‌الملل در مقابله مؤثر با دزدی دریایی تلقی گردد.

نتیجه‌گیری

تأمین ایمنی و امنیت ناوگان تجاری در برابر دزدان دریایی در مناطق مختلف دریایی علی‌الخصوص سواحل سومالی و خلیج عدن با چالش‌های مهمی از قبیل فقدان اراده سیاسی بین‌المللی و منطقه‌ای یکپارچه در جهت تقویت نهادها و سازوکارهای منطقه‌ای در راستای حمایت از سرکوبی پدیده دزدی دریایی، ظرفیت‌های قانونی و قضایی ناکافی موجود در عرصه بین‌المللی، نبود برنامه‌های مؤثر و منسجم برای مبارزه با دزدی دریایی، فقدان چارچوب‌های قانونی واحد، پاره‌ای اختلافات و کشمکش‌های سیاسی در برخی کشورها ازجمله سومالی و حساسیت‌های بالای کشورها در خصوص حق

راجع به رویکرد اعمال مجازات نسبت به دزدان دریایی نیز می‌توان به نوعی ردپای ملاحظات حقوق بشری را در طرح حاضر ملاحظه کرد. در ماده ۲۴ طرح به بررسی مسائل مربوط به مجازات دزدان دریایی پرداخته شده و مجازات در دادگاه ویژه به حبس محدود شده است. مجازات‌های بدنی ازجمله اعدام در این سیستم جایگاهی ندارند. راجع به مدت و میزان مجازات حبس نیز دادگاه ویژه به رویه عمومی قانون‌گذاری کشورهای عضو کنوانسیون توجه خواهد کرد. مطابق ماده ۴۵ طرح اوکراین، اجرای مجازات حبس باید در کشوری که توسط دادگاه ویژه معین می‌شود و آمادگی خود را

تشکر و قدردانی: از تمام کسانی که ما را در تهیه این مقاله یاری رسانده‌اند، سپاسگزاریم.

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

منابع و مأخذ

الف. منابع فارسی

- پورنوری، منصور و حبیبی، محمد (۱۳۸۶). *حقوق بین‌الملل دریاها*. چاپ سوم، تهران: انتشارات مهد حقوق.

- تقی زاده، زکيه (۱۳۹۱). *تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل*. تهران: نشر گنج دانش.

- توازنی زاده، عباس (۱۳۸۹). «جایگاه سازمان بنادر در مقابله با دزدی دریایی و تحولات بین‌المللی ذی‌ربط». *مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل*، تهران: انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.

- حبیبی، حسن (۱۳۸۴). *حقوق بین‌الملل عمومی*. تهران: انتشارات اطلاعات.

- موسوی، سید فضل‌الله و دیگران (۱۳۹۰). «چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی». *فصلنامه پژوهش حقوق و سیاست*، ۳۳-۱۳: ۳۶۵-۴۰۲.

- موسوی، سید مهدی و جدیدی، انسیه (۱۳۹۰). *جرایم دریایی در حقوق بین‌الملل*. تهران: انتشارات میزان.

ب. منابع انگلیسی

- Batman, S (2012). "Piracy and the Challenge of Cooperative Security and A Enforcement Policy". *Maritime Studies*, 19(2): 1-18.

- Chalk, P; Smallman, L & Burger, N (2010). *Countering Piracy in the Modern Era*. US: National Defence Research Institute. RAND Corporation.

حاکمیت ملی خود مواجه است. تجربه حدوداً ۲۰ ساله مقابله بین‌المللی با دزدی نوین نیز این موضوع را نشان می‌دهد که اسناد بین‌المللی موجود از قبیل کنوانسیون حقوق دریاها کارایی مؤثری در این راه از خود نشان نداده و فاقد مقررات کافی در این حوزه می‌باشند. همچنین قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل نیز اگرچه تأثیرات مثبتی را در کوتاه‌مدت در راستای کاهش موارد دزدی دریایی ایجاد کرده اما این قطعنامه‌ها مختص به وقوع این پدیده در سواحل سومالی و خلیج عدن بوده و به سایر مناطق قابل تعمیم نمی‌باشد، لذا نمی‌توان تمامی مقررات لازم برای مقابله با دزدی دریایی را از این قطعنامه‌ها استنباط و برداشت نمود. از این‌رو، تدوین و تصویب یک کنوانسیون بین‌المللی ویژه دزدی دریایی که این جرم را مشخصاً مورد تعریف قرار داده، ارکان سه‌گانه آن را مشخص سازد و مجازات متناسبی با اعمال ارتكابی را برای مرتکبان جرم معین نماید در این زمینه ضرورت دارد. این تعریف بایستی فاقد نقایص و خلأهای تعریف موجود در کنوانسیون حقوق دریاها باشد. ضمناً کنوانسیون ویژه دزدی دریایی می‌تواند ضمن دربرداشتن مقررات جامعی در بحث اعمال صلاحیت کشورها برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی می‌تواند مبنایی را برای تأسیس دادگاه‌های منطقه‌ای یا بین‌المللی ویژه دزدی دریایی فراهم آورد. به‌علاوه با ملزم نمودن کشورها برای تصویب قوانین مناسب داخلی در امر مقابله با دزدی دریایی، زمینه تعقیب و محاکمه مرتکبان این جرم را در حقوق داخلی همه کشورهای عضو مهیا نماید.

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

تعارض منافع: تدوین این مقاله، فاقد هرگونه تعارض منافع بوده است.

سهم نویسندگان: نگارش مقاله به‌صورت مشترک توسط نویسندگان انجام گرفته است.

- Elleman, B; Forbes, A & Rosenberg, D (2016). *Piracy and Maritime Crime*. US: Naval War College Press.
- Hodgkinson, S (2018). "International law in Crisis: Seeking The Best Prosecution Model For Somali Pirates". *CASE W. RES. J. INT'L L.*, 44: 298- 313.
- Johnson, D (2008). "Piracy in Modern International Law". *Grotius Society Transaction*, 63: 53- 75.
- Kontorovich, E (2014). "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's, Hollow Foundation". *Harvard International Law Journal*, 45(1): 145-169.
- Leigh, W (2014). "Piracy in the South East Asian Archipelago". *Journal of Oriental Studies*, 14: 23-33.
- Tuerk, H (2018). "Combating Terrorism at Sea". *U. Miami INTL and COMP.L.REV*, 15: 46-70.
- Chang, D (2015). "Piracy Law and the Effective Prosecution of Pirates". *Boston College International Law Review*, 52: 259- 271.
- Churchill, R (2009). *The Law of the Sea*. 3rd ed., Manchester: Manchester University Press.
- Ding, A (2014). "A Tactical Campaign at the Horn of Africa: Deploy Unmanned Surface Vehicles for Maritime Security". *Defense&Security Analysis*, 26(2): 189-211.
- Doby, D (2010). "Piracy Jure Gentium; The Jurisdictional Piracy". *The International Journal of Conflict Of the High Seas and Territorial Waters*, 41(4): 564- 586.
- Doby, D (2017). "Piracy Jure Gentium; The Jurisdictional Piracy". *Journal of Maritime Law & Commerce*, 69: 560-581.
- Dubner, B & Greene, K (2010). "On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates". *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41(3): 439- 445.
- Elagab, O (2013). "Somali Piracy and International Law: Some Aspects". *Defense&Security Analysis*, 24(4): 50- 68.