

## تحلیل حقوقی دزدی دریایی نوظهور از منظر حقوق کیفری بین الملل

محمد داوری<sup>۱</sup>

استادیار، گروه حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سبزوار

سمیه انصاری

کارشناسی ارشد، حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سبزوار

### چکیده

امروزه دزدی دریایی به شیوه ای متفاوت از آنچه که در گذشته وجود داشت رخ می دهد. از مهمترین چالش های حقوقی در خصوص مقابله با جرم دزدی دریایی در آب های بین المللی، مشکلات مربوط به تعقیب کیفری و محاکمه متهمان دزدی دریایی است. جامعه بین المللی با وجود تلاش های مستمر در محاکمه مرتکبان دزدی دریایی در محاکم داخلی، هنوز نتوانسته از این طریق با پدیده مزبور به طور موثر مقابله نماید. بر این اساس، مقاله حاضر به بررسی تلاش هایی در قالب محاکمه در دادگاه های داخلی کشورها، محاکمه در کشور ثالث و تلاش های دیگری نیز در قالب افزایش صلاحیت دیوان کیفری بین المللی، تشکیل دادگاه های بین المللی منطقه ای ویژه دزدی دریایی در مناطقی که درگیر دزدی دریایی است پرداخته است. یافته های تحقیق حاضر نشان می دهد اگرچه هر یک از موارد فوق می تواند در مقابله با دزدی دریایی نوظهور موثر باشد، اما با توجه به محاکمه دزدان دریایی براساس معاهدات بین المللی و وجود خلاءهای قانونی در قوانین بین الملل و محاکم داخلی در راستای محاکمه دزدان دریایی در شرایط فعلی تبیین قوانین و مقررات نوین جهت جلوگیری از بی کیفرمانی آنها ضرورت دارد، نوآوری های شورای امنیت در جهت مبارزه با دزدی دریایی از جمله گسترش قلمرو مکانی مبارزه با دزدی دریایی و روند رو به رشد و گسترده اقدامات بین المللی جهت استقرار صلح و ثبات در مناطق مورد حمله دزدان دریایی و توافق جهانی بر صلاحیت گسترده کلیه کشورها در مبارزه با این پدیده شوم قابل توجه است. بدیهی است تقویت قانونگذاری بین المللی و تصریح در تصویب قوانین جدید مبارزه با دزدی دریایی و الزام دولت ها به دستگیری و تعقیب و محاکمه دزدان دریایی کمک شایان توجهی جهت ریشه کن نمودن این پدیده زشت بین المللی خواهد نمود.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، خلاءهای قانونی، حقوق کیفری بین الملل

<sup>۱</sup> نویسنده مسئول: dr.m.davari.law.@gmail.com

در عرصه دریاهای، دزدی دریایی اصلی ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد، قدمت تاریخی دزدی دریایی به زمان دست یافتن بشر و تسلط او بر دریاهای باز می گردد، با توجه به اینکه در آن زمان جهت تجارت و ارتباط با دیگر کشورها از مسیرهای دریایی استفاده می کردند و دزدی دریایی باعث بر هم زدن امنیت دریانوردی می شده است. این موضوع مورد توجه قرار گرفته است.

رشد چشمگیر دزدی دریایی در یک دهه اخیر باعث واکنش های جهانی گوناگونی شده است و در پی آن کشورهای متعددی از جمله ایران در تلاش جهت حفاظت از کشتیرانی بین المللی و البته منافع تجاری خود هستند و در این راستا اقدام به اعزام نیروهای دریایی خود به خلیج عدن و سواحل سومالی کرده اند. برخلاف تصور عموم جرم دزدی دریایی یادگار باستان نیست بلکه خطر دزدی دریایی در عصر تکنولوژی نیز ایمنی و امنیت دریانوردی را تهدید می کند، همان طور که می دانیم جرم دزدی دریایی از جمله جرایمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد، یعنی صرف نظر از این که جرم در کجا رخ داده است و مجرم چه ارتباطی با کشور دستگیر کننده دارند، همه کشورها می توانند مرتکبان این جرم را مورد تعقیب و محاکمه قرار دهند، در خصوص این موضوع شورای امنیت سازمان ملل متحد با توجه به اختیارات خود بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مجموعه قطعنامه هایی را به تصویب رسانده که به کشورها اختیاری سابقه ای را در مبارزه با دزدی دریایی می دهد که این امر با توجه به تشدید بحران ارتکاب دزدی دریایی در سالهای اخیر به نظر می رسد قابلیت اجرا و استفاده دارد و سابقاً چنین نبوده است از طرفی دولتها برای استفاده از این اختیار قانونی با مشکلاتی نیز مواجه هستند که از یک سو با توجه بوجود برخی هنجارهای بین المللی، خصوصاً هنجارهای حقوق بشری که از زمان تصویب مقررات مربوط به دزدی دریایی افزایش یافته اند و از سوی دیگر امروزه دزدی دریایی که به شیوه های جدید و متفاوت از گذشته بوده رخ می دهد، سبب شده که دولتها در استفاده از این اختیار قانونی خود با مشکلاتی مواجه شوند و اسناد بین المللی موجود برای مقابله با دزدی دریایی نتوانند پاسخگوی نیازهای کنونی باشند.

### تعریف دزدی دریایی

از منظر عرف، دزدی دریایی شامل هرگونه عمل خشونت آمیز غیرقانونی است که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می گیرد و از منظر ماده ۱۰۱ کنوانسیون ملل متحد ۱۹۸۲ در مورد حقوق دریاهای، مانند تعریف مذکور در ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو چنین تعریف شده است.

الف) هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی ارتکاب یافته و هدایت شده باشد.

ب) علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی ها و هواپیماها در دریاهای آزاد صورت پذیرد.

پ) علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص و یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

ت) هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای راهزنان دریایی است.

ث) هر عملی که منتهی به تحرک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود، البته تعریف مهم دیگری نیز از سوی سازمان و دریانوردی بین المللی (IMO) ارائه شده است؛ دزدی دریایی عبارت است (عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل.

بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی، و همچنین عرف بین المللی، دزدی دریایی یک جرم بین المللی شناخته و اقدامات قهری توسط کلیه کشورها نسبت به دزدان دریایی جایز شناخته شده است.

### عناصر تشکیل دهنده دزدی دریایی

جرایم بین المللی به معنی نقص آن دسته از قواعد حقوق بین المللی است که در حقوق عرفی یا قراردادی بین المللی موجب مسئولیت کیفری است و غایت آنها حمایت از ارزش های مورد احترام جامعه بین المللی می باشد سپس هر عمل مجرمانه ای لزوماً به معنی جرم بین المللی نبوده و نقص هر مقرره بین المللی نیز جرم بین المللی تلقی نمی گردد. جرایمی مانند نسل کشی، جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره جرایم بین المللی می باشند همانند حقوق داخلی در حقوق بین الملل نیز جرم بین المللی دارای عناصری است، عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی عبارتند از:

۱) عنصر قانونی      ۲) عنصر مادی      ۳) عنصر روانی

**عنصر قانونی:** جرم دزدی دریایی قانوناً در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تعریف و تبیین شده است. بدین جهت دادگاه های داخلی کشورها در صورت الحاق کشور مقرر دادگاه به کنوانسیونهای مذکور و وجود قانون داخلی ذی ربط جهت رسیدگی به جرم دزدی دریایی، صلاحیت رسیدگی را دارا می باشند کنوانسیونهای مذکور دولت ها را ملزم به محاکمه و مجازات دزدان دریایی براساس مقررات داخلی خود می نمایند. موقعیت معاهدات در نظام حقوق داخلی در کشورهای مختلف متفاوت است، مثلاً طبق ماده ۹ قانون مدنی ایران معاهدات در حکم قوانین داخلی می باشند و در نبود قوانین داخلی خاص در زمینه جرم انگاری و تعیین مجازات برای جرایم دریایی، لاجرم تعقیب و محاکمه و مجازات مرتکبان این جرایم بر اساس عموماً قانون و به مانند جرایم عادی صورت می پذیرد، همچنین در کشور فرانسه مطابق اصل ۵۵ قانون اساسی آن کشور، معاهدات بر قوانین داخلی برتر بوده و در صورت تعارض بین معاهدات و قوانین داخلی اولویت با معاهدات بین المللی است.

**عنصر مادی:** برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال ممنوعه ضروری است، اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت بار، 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 ارتکابی باید دارای ویژگی هایی باشد از جمله این که این جرم در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت ها صورت بگیرد؛ جرم مذکور توسط خدمه کشتی ها یا هواپیماهای خصوصی علیه کشتیها یا هواپیماهای خصوصی دیگر صورت می گیرد 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.

**عنصر روانی:** عنصر روانی یا همان عنصر معنوی که شامل قصد (نسبت به رفتار) قصد به نتیجه و علم و آگاهی نسبت به شرایط است می شود. قصد رفتارهای خشونت آمیز و غیر قانونی همانند شکنجه و آزار یا سلب آزادی افراد در جرم دزدی دریایی اخذ باج است و هدف از غارت و چپاول اموال دیگران و اخذ باج سود شخصی است که این مشخصه و وجه تمایز دزدی دریایی با تروریسم دریایی است، دزد دریایی عمل مجرمانه خویش را با علم و آگاهی نسبت به شرایط و اوضاع و احوال و با تعمد محض انجام می دهد. تعریف های مذکور کنوانسیون ها حاوی عناصر عمد در ارتکاب دزدی دریایی است. حقوقدانان ایرانی از جمله دکتر گلدوزیان قصد مجرمانه (عمد) را اینگونه تعریف میکنند: عمد عبارت است از هدایت اراده انسان به سوی منظوری که انجام یا عدم انجام آن را قانونگذار منع یا امر نموده است. 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 مانند

حوادث دریایی منجر به قتل افراد یا تخریب کشتی ها و محموله آنها از مشمول تعریف، خروج موضوعی دارد. (حسین پور، ۱۳۹۴)

### انواع و شیوه های عملکردی دزدی دریایی نوین

امروزه دزدی دریایی با توجه به نوع تجهیزات، انگیزه و طرز عمل، به دو نوع مقیاس کوچک و مقیاس بزرگ تقسیم می شود. منظور از دزدی دریایی در مقیاس کوچک، دزدی تصادفی و در فرصت مناسب، به وسیله افراد خبره می باشد، عاملین چنین اعمالی، اشخاص فقیری هستند که در مناطق ساحلی زندگی می کنند و با خود سلاح سبک حمل می کنند. آنها به کشتی های مسافری یا باربری که در راستای ساحل کار می کنند، کشتی های بادبانی، کشتی های خصوصی و قایق های ماهیگیری حمله می کنند و منظور از راهزنی مقیاس بزرگ، هرگونه حمله علیه کشتی های نفت کش و کشتی های حامل محموله است که موقتا به وسیله نیروهای دزدان به خلیج ها یا بنادر دور افتاده هدایت می شوند تا قسمتی از محموله در آن، باراندازی یا تخلیه شود. این افراد با دارا بودن قایق های مجهز و شبکه های از واسطه ها که از طریق آنها اموال چپاول شده را به فروش می رسانند، دارای یک مرکز بین المللی هستند.

مطابق ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد (حق تعقیب فوری) یک ناوگان خارجی یا نگهبان ساحلی یا کشتی دریایی پلیس از تعقیب یک کشتی مظنون به دزدی دریایی در آبهای سرزمینی، ممنوع است. از طرف دیگر، دزدان دریایی، برای انتقال از جایی به جای دیگر و استفاده از آب های سرزمینی به عنوان محلی برای گریز، هیچ محدودیتی برای خود قایل نیستند. برای جبران خلأ موجود در تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، باید تعریف دزدی دریایی را به گونه ای گسترش دهد که در بردارنده حمله های آنها به کشتی های در حال حرکت، چه در دریای سرزمینی و چه در دریای پهنای، باشد. به علاوه ماده ۱۱۱ باید به گونه ای اصلاح شود که تعقیب فوری کشتی های مظنون به دزدی دریایی را به وسیله ناوگان های خارجی و کشتی هایی که در دریای سرزمینی حرکت می کنند، بعد از اعلام به مقامات مربوط و تأیید آنها، اجازه دهد. راه حل دیگر برای کشورهایی که تحت تأثیر حمله های دزدان دریایی قرار می گیرند. مانند اندونزی و فیلیپین این است که با همسایگان خود برای همکاری در زمینه گشت زنی های هوایی و دریایی و دادن اجازه تعقیب فوری کشتی و قایق های مظنون به دزدی دریایی در آبهای سرزمینی معاهداتی را منعقد کنند.

### مقایسه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی ها

سرقت مسلحانه علیه کشتی ها، به شکل هر اقدام غیرقانونی خشونت یا توقیف یا هر عمل غارت، یا تهدید به آن که نسبت به یک عملیات دزدی دریایی، علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال موجود در عرشه آن کشتی، داخل در صلاحیت یک کشور بر آن جرایم صورت می گیرد، این تعریفی است از عمل غیرقانونی دیگری تحت عنوان (سرقت مسلحانه علیه کشتی ها) که در مناطقی که کشورها حاکمیت خود را اعمال می کنند در مجموعه قوانین سازمان بین المللی دریایی، ارائه شده است. در مقایسه ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد دزدی دریایی و تعریف ارائه شده از سرقت مسلحانه علیه کشتی ها به وسیله سازمان بین المللی دریایی، باید گفت این دو جرم در نوع عمل ارتكابی، مرتکبین قلمرو اعمال و آنچه که جرم نسبت به آن واقع میشود اختلاف دارند.

مطابق ماده ۱۰۱ کنوانسیون، دزدی دریایی شامل؛ هر عمل خشونت آمیز، توقیف، غارت و چپاول، تحریک یا تسهیل عمدی چنین اعمالی است. در حالیکه سرقت مسلحانه علیه کشتی ها شامل، هر عمل خشونت آمیز، توقیف، غارت و چپاول و تهدید به انجام چنین اعمالی و اعمالی غیر از اعمال دزدی دریایی می باشد. اعمال دزدی دریایی به وسیله خدمه کشتی، مسافری یک

کشتی یا هواپیمایی خصوصی ارتکاب می شود، اما در تعریف ارائه شده برای سرقت مسلحانه کشتی ها مرتکبین آن اعمال تعیین نشده اند. قلمرو اعمال دزدی دریایی، دریاها و پهناور و مناطقی خارج از صلاحیت هر کشور است، اما قلمرو اعمال سرقت مسلحانه علیه کشتی ها مناطق داخل در صلاحیت یک کشور، در مورد آن جرایم می باشد.

### قوانین موضوعه ایران در رابطه با دزدی دریایی

متأسفانه در قانون مناطق دریایی ایران نسبت به دزدی دریایی به عنوان یکی از جرایم بین المللی رو به رو شد که باعث بر هم زدن نظم امنیت دریانوردی شده و نگرانی دولتها و سازمانها را در پی داشته توجه نگردیده است و تنها به طور کلی در جهت اعطای صلاحیت کیفری و مدنی در آبهای تحت صلاحیت ایران اکتفا شده است و به طور مختصر به حق بازرسی و توقیف در دریاها آزاد پرداخته شده است.

بررسی قوانین کیفری ایران هم نشان میدهد که در رابطه با جرم انگاری دزدی دریایی قانون خاصی تدوین نگشته، هر چند تا قبل از تصویب قانون جدید مجازات اسلامی میتوانستیم بگوییم که چون هیچ ساز و کار خاصی برای ورود عرف بین المللی به حقوق داخلی و اجرای آن در دادگاه های ملی پیش بینی نشده است. پس در صورت نبود معاهدات مرتبط دادگاه های ایران نمیتوانند بر اساس حقوق بین المللی عرفی به محاکمه و مجازات متهمان جرایم بین المللی بپردازد، اما هم اکنون با افزودن عبارت مقررات بین المللی در ماده ۹ قانون مجازات در کنار عهدنامه ها و قوانین خاص مشکل مذکور برطرف شده و از این پس اگر به موجب عرف بین المللی برای رسیدگی به جرمی صلاحیت جهانی پیش بینی شده باشد، دادگاه های ایرانی نیز صلاحیت کلی رسیدگی به آن را خواهند داشت.

این ماده که در قانون مجازات مصوب ۱۳۷۰ و همچنین قانون مجازات عمومی اصلاحی ۱۳۵۲ نیز با همین سیاق و عبارات و با اندک تغییراتی تصریح شده بیان میدارد: مرتکب جرایمی که به موجب قانون خاص یا عهدنامه و مقررات بین المللی در هر کشوری یافت شود در همان کشور محاکمه میشود. اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات میگردد. تفاوت شایان ذکر مقرر شده جدید با قوانین پیشین تصریح و اضافه شدن عبارت مقررات بین المللی به ماده ۹ است که ظاهراً به صورت عامرانه و به منظور شناسایی عرف بین المللی بعنوان منبع صلاحیت جهانی است.

با توجه به اینکه بر اساس قانون سابق چون صرفاً دو موضوع قوانین خاص و عهد بین المللی در ماده ۸ تصریح شده بود استناد به دیگر منابع حقوق بین الملل از جمله عرف بین المللی برای توجیه صلاحیت محاکم کشور بر اساس اصل صلاحیت جهانی قابل استفاده نبود. با توجه به اینکه دزدی دریایی اولین جرمی است که بر اساس حقوق بین الملل عرفی برای آن صلاحیت جهانی تعیین شده و این قاعده عرفی در دو کنوانسیون دریاها آزاد ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲ وارد حقوق قراردادی شده است و با توجه به این که کشور ما هنوز به عضویت این دو کنوانسیون مذکور در نیامده است در صورت عدم قبول ورود عرف بین المللی به مقررات داخلی کشور، دادگاه های ایران در هیچ موردی صلاحیت رسیدگی به جرم دزدی دریایی را نخواهد داشت، اما در شرایط فعلی بر اساس مقررات ماده ۹ قانون مجازات، دادگاه های ایرانی صلاحیت رسیدگی به این جرم را خواهند داشت.

### - صلاحیت داخلی محاکم ایران

تعیین صلاحیت محلی دادگاه در مورد جرایم ارتكابی در خارج از کشور نیازمند قانونگذاری خاص است که در ماده ۳۱۶ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ صورت گرفته که بیان میکند: به اتهامات اشخاصی که در خارج از قلمرو حاکمیت جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم میشوند و مطابق قانون دادگاه های ایران صلاحیت رسیدگی به آنها را دارد، چنانچه از

اتباع ایران باشند حسب مورد دادگاه محل دستگیری و چنانچه از اتباع بیگانه باشند حسب مورد در دادگاه تهران رسیدگی میشود.

اما مهمترین اصلی که محاکم ایران میتوانند بر اساس آن به جرایم ارتكابی دزدان دریایی رسیدگی کنند اصل صلاحیت جهانی است که این امکان را میدهد که محاکم داخلی بتوانند به برخی مصادیق دزدی دریایی رسیدگی کنند. یکی از شرایط اعمال صلاحیت جهانی توسط محاکم ایرانی به جرم دزدی دریایی حضور مرتکب در کشور ایران است. این حضور هم شامل حضور ارادی و هم انتقال قهری و حضور اجباری میشود و تفاوتی در نحوه و نوع حضور نیست بلکه صرف حضور شرط است و اهمیت دارد.

مجرمانه بودن عمل در کشور مدعی صلاحیت یکی دیگر از شرایط برقراری صلاحیت جهانی است، که با توجه به عدم جرم انگاری عنوان دزدی دریایی در حقوق داخلی ایران، امکان رسیدگی به جرایم تحت این عنوان وجود ندارد اما این بدان معنا نیست که اگر عنوان جرم بین المللی خاص در حقوق داخلی نیز وجود نداشته باشد، محاکم داخلی امکان تعقیب این جرایم را براساس سایر عناوین موجود نخواهند داشت. بر این اساس محاکم ایرانی بعد از برقراری صلاحیت خود بر متهمان دزدی دریایی دستگیر شده و احراز جرم ایشان بر اساس عناوین مجرمانه موجود در حقوق داخلی خود مانند قتل، سرقت، آدم ربایی به مجازات مرتکبان میپردازند. علاوه بر اصل صلاحیت جهانی اصول صلاحیتی دیگری که محاکم ایران می توانند براساس آن به جرایم ارتكابی از سوی دزدان دریایی بپردازند، اصل صلاحیت شخصی (اصل صلاحیت شخص فعال و منفعل) و اصل صلاحیت سرزمینی است که محاکم ما این امکان را که بتوانند به برخی مصادیق دزدی دریایی رسیدگی کنند وجود دارد، با این توضیح که دامنه ی این مصادیق محدود است و موارد مشخص و فروض معینی را شامل میشود.

### - منع محاکمه مجدد دزدان دریایی در ایران

اصل صلاحیت جهانی به معنی تعیین مجازات یکسان و مشابه برای اعمال مجرمانه بین المللی نیست بلکه برای رفع نقص سایر اصول صلاحیتی بخصوص اصل صلاحیت سرزمینی آمده است. قاعده منع محاکمه مجدد در ماده ۹ پیش نویس قانون جرائم علیه صلح و امنیت بشری مصوب ۱۹۹۱ کمیسیون حقوق بین الملل و ماده ۲۰ اساسنامه دیوان بین المللی کیفری مصوب ۱۹۹۸ اشاره شده است. همچنین در بند ۷ ماده ۱۴ میثاق مدنی و سیاسی ۱۹۶۶ در خصوص منع محاکمه مجدد بیان میدارد: هیچکس را نمی توان برای جرمی که بعلت اتهام به آن به موجب حکم قطعی صادره طبق قانون آیین دادرسی کیفری هر کشوری محکوم یا تبرئه شده است مجدداً مورد تعقیب و مجازات قرار داد. اینکه مجرم این اصل اگر قبلاً با استناد به سایر اصول صلاحیتی (سرزمینی، شخصی، مبتنی بر مجنی علیه و واقعی) مورد تعقیب و محاکمه و مجازات قرار گرفته باشد، مجدداً مورد با استناد بر این اصل قابل مجازات نیست. در این خصوص باید متهم در محل وقوع جرم محاکمه و تبرئه نشده باشد و یا در صورت محکومیت مجازات کلاً یا بعضاً درباره او اجرا نشده باشد. در این رابطه دو عقیده وجود دارد، عقیده اول که تقریباً همه کشورها آن را پذیرفته اند این است که مجرم صرفاً یکبار قابل تعقیب و مجازات است و برای جرمی که یکبار بخاطر آن تحت تعقیب قرار گرفته و مجازات شده نمی توان او را مجدداً مورد مجازات قرار داد اما طبق عقیده دوم کشور متبوع می تواند راساً به تعقیب، محاکمه و مجازات مجرم بپردازد، هر چند که مجرم قبلاً مطابق قانون محل جرم مجازات شده باشد که ایران نیز از جمله کشورهایی است که این عقیده را پذیرفته و در قانون خود تدوین کرده است. مثلاً ماده ۱-۶۸۹ قانون آیین دادرسی کیفری فرانسه در این مورد می گوید (برای اجرای قراردادهای بین المللی که در موارد زیر پیش بینی شده هر شخصی که خارج از قلمرو فرانسه برای یکی از جرائم احصا شده در این مواد مجرم شناخته شده و در فرانسه یافت شود، بوسیله دادگاه های فرانسه تعقیب و محاکمه می شود. (پوربافرانی، ۱۳۹۸). براین اساس طبق قانون خود محاکمه متهمین را پذیرفته، ولی در مورد تعیین مجازات (ماهیت و میزان) حکم خاصی ندارد. همچنین در ماده ۶۹۲ قاعده منع محاکمه مجدد در

صلاحیت جهانی را پذیرفته است. همچنین در ماده ۲۷ قانون مجازات لبنان می گوید: غیر از جنایات مذکور در ماده ۱۹ مربوط به اصل صلاحیت واقعی و جرائم ارتكابی در سرزمین لبنان، تعقیب لبنانی یا بیگانه در لبنان برای اعمالی که بخاطر آن در خارج محاکمه نهایی شده باشد جایز نیست، همچنین تعقیب او جایز نیست اگر حکم در مورد او اجرا شده باشد یا به واسطه مرور زمان یا عفو ساقط شده باشد (سمیر، ۱۹۹۲). بر اساس قاعده منع محاکمه مجدد که مورد پذیرش در بسیاری از حقوق داخلی کشور و اسناد بین المللی قرار گرفته، در صورتی که دزدان دریایی در یک دادگاه داخلی یا بین المللی محاکمه و مجازات شده باشند یا اینکه در دادگاهی به اتهامات آنها رسیدگی و مجازات شده باشند یا اینکه رای بر برائت آنها صادر شده باشد در هیچ دادگاه دیگری قابل محاکمه نخواهند بود این یعنی قبول قاعده منع محاکمه مجدد که یکی از ویژگیهای اصل صلاحیت جهانی است. ماده ۹ قانون مجازات ۱۳۹۲ ایران که در مورد اصل صلاحیت جهانی است بیان میدارد: مرتکب جرائمی که به موجب قانون خاص یا عهدنامه ها و مقررات بین المللی، مرتکب در هر کشوری یافت شود، در همان کشور محاکمه می شود، اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می گردد. متأسفانه در ماده ۹ قانون مجازات اسلامی قانونگذار نسبت به صلاحیت دادگاه های ایران از این نظر هیچ گونه قیدی قرار نداده است، نتیجه آنکه در محاکمه دزدان دریایی دستگیر شده در قلمرو سرزمینی ایران هیچ مانعی برای محاکمه مجدد آنها وجود ندارد و این امر برخلاف عدالت و مقتضیات دادرسی منصفانه است. در این خصوص ایران باید اول به تصویب عهدنامه توسط مجلس شورای اسلامی بپردازد و در مرحله بعد عمل مورد بحث در قانون کیفری ایران وصف مجرمانه داشته باشد.

#### چالشهای بین المللی دزدی دریایی

با توجه به اینکه مناطق مختلفی از جهان گریبانگیر پدیده شوم و خطرناک دزدی دریایی شده است و این مناطق به لحاظ وسعت بسیار زیاد، با خطر و تهدیدات بسیاری روبرو است، و عدم حمایت کشورهای صاحب پرچم از استقرار نیروهای مسلح و حمل سلاح روی کشتیهای تجاری، از جمله چالشهای بین المللی پیش روی مناطق گرفتار شده در حملات دزدی دریایی است. در ذیل به برخی خلاءهای قانونی که در رابطه با دزدی دریایی در امنیت دریانوردی، تعقیب کیفری و پیشگیری از آن وجود دارد اشاره می شود:

#### - اختلال در امنیت دریانوردی

امروزه بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بین المللی جهان از طریق انواع کشتی ها، نفتکش ها و سایر شناورهای مختص این امور صورت می گیرد. رشد روز افزون دزدی دریایی که موجبات به چالش کشیدن حمل و نقل دریایی هم از بعد مسافربری و هم تجارت دریایی گردیده است. سازمان بین المللی دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی نقش موثر و غیر قابل انکاری را ایفا نموده است. برنامه مقابله با دزدی دریایی سازمان بین المللی دریانوردی از سال ۱۹۹۰ شروع شده است و آیمو در خصوص مقابله با دزدی دریایی در سال های اخیر، نقش فعال و موثری در ایجاد یک کانون هماهنگی بین المللی و منطقه ای داشته است. علاوه بر اقدامات سازمان های بین المللی، به اقدامات منطقه ای کشورها از جمله دو موافقتنامه در همکاری های منطقه ای برای مقابله با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در آسیا (۲۰۰۶) و دستور العمل رفتاری جیوتی می توان اشاره کرد. در این خصوص آزادی رفت و آمد دریایی یکی از اصول اساسی و اولیه حقوق بین المللی دریاها می باشد با توجه به این اصل، همه کشورها اعم از دارای ساحل (قابل دسترسی به آب های آزاد و یا بسته)، حق آزادی دریانوردی را دارند.

شرکت های کشتی رانی با توجه به تهدید های موجود در مسیرهای حمل و نقل دریایی سعی می کنند که مسیرهای کم ریسک را انتخاب نمایند. از سویی برخی از کشورهای جهان جهت افزایش امنیت کشتی های خود، اقدام به اعزام ناوهای جنگی به مناطقی که دارای ریسک دزدان دریایی می باشد می نمایند. در مسیر حمل و نقل بین المللی که چند کشور را در

این خصوص درگیر می کند لازم است کشورها با یکدیگر تعامل داشته و امنیت فرآیند حمل و نقل بار را تامین کنند. با توجه به خطرات مختلف در مسیرهای حمل بار این مسئله باعث شده تا از همان ابتدا شاهد تدابیر امنیتی مختلفی برای کنترل این بحران ها باشیم. امروزه با توجه به پدیده دزدی دریایی به شکل نوین آن این مسئله اهمیت بسیار زیادی پیدا کرده است و در این خصوص شاهد تلاش های زیادی جهت از بین بردن این چالش در امر حمل بار هستیم. گرچه دولت ها ناچارند برای حفظ منافع اقتصادی خویش مسیرهایی حمل و نقل خود را امن و ایمن کنند تا شرکت های حمل کننده بار، صادرکنندگان و وارد کنندگان و... از مسیرهای دیگری برای حمل بار خود استفاده نکنند. حملات دزدان دریایی هزینه های اقتصادی نیز در پی خواهد داشت. از جمله تغییر مسیر کشتی ها و طولانی شدن مدت سفر، افزایش حق بیمه دریایی در مسیرهای کشتیرانی به خاطر وجود دزدان دریایی، استفاده از تجهیزات امنیتی و گاردهای ساحلی، پرداخت باج و خراج به دزدان دریایی، هزینه خدمه و هزینه تعقیب و حبس دزدان دریایی را می توان نام برد.

### ۱- خلاءهای موجود در تعقیب کیفری دزدان دریایی

#### ۱- دادرسی منصفانه

اقدامات دولت ها جهت محاکمه دزدان دریایی به نوعی نمی تواند با توجه به قوانین و رویه دادرسی داخلی، تضمین کننده رفتارهای انسانی و دادرسی منصفانه باشد. براین اساس اتفاق نظر عمومی جامعه بین المللی این است که دادگاه های بین المللی در مقایسه با محاکم داخلی، کمتر در معرض دخالت های سیاسی و نقض بی طرفی هستند و با وضع قوانین و مقررات ویژه از توانایی بیشتری برای تضمین دادرسی منصفانه و رعایت حقوق متهمان برخوردارند. به موجب کنوانسیون منع اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۹۸۸، در تمام دادرسی های مربوط به دزدی دریایی، رعایت مجموعه ی حقوق دادرسی منصفانه و از جمله حق خوانده راجع به آگاهی از وضعیت اتهام و حق ملاقات با نماینده ی کشور متبوع متهم بدون تاخیر الزامی است.

#### ۲- رویه واحد در دستگیری دزدان دریایی

از ملاحظات مربوط به چشم انداز تاریخی به این نتیجه رهنمون می شویم که حقوق حاکم بر دزدی دریایی همواره و از بدو پیدایش و علی رغم نشیب و فرازهایی که از حیث تعریف و تبیین دامنه ی جرم، صلاحیت دستگیری و محاکمه مجرمین و صلاحیت جهانی به خود دیده است، از مجرای حقوق بین المللی و همگام با مقتضیات تاریخی در مسیر رشد و تکامل بوده و به ارتقاء خود ادامه می دهد. گرچه دزدی دریایی طبق قوانین بین المللی یک جرم جهانی به شمار می رود اما دستگیری و محاکمه دزدان دریایی کار آسانی نیست و در ارتباط با محاکمه و مجازات آنان هنوز یک رویه قضایی واحد که جامع و کارآمد باشد تهیه نشده و کشورهای دستگیر کننده نیز معمولاً به جهت هزینه های بالا از انتقال دادن دزدان به کشورشان صرفنظر کرده و این وظیفه را به کشورهای همسایه سپرده اند. برخی کشورها به دلیل مسائل مربوط با حقوق بشر و یا برگزاری دادگاه های عادلانه و همچنین ترس از تقاضای پناهندگی دزدان دریایی تمایلی به تعقیب قضایی و محاکمه قرار دادن آنها ندارند. در این خصوص کسانی که مسئولیت پیگیری قضایی و محاکمه مظنونین را بر عهده دارند نیز با مشکلاتی از قبیل دسترسی به شاهدان معتبر (خصوصاً اگر این شاهدان خدمه و پرسنل کشتی های تجاری در حال تردد باشند) مواجه هستند. با توجه به این، دوم مسئله مهم از منظر قضایی مطرح می شود، اول جرم انگاری (دزدی دریایی) و دوم ملزم کردن کشورها در دستگیری، تعقیب و مجازات دزدان دریایی است. آنچه مسلم است قوانین داخلی کشورهای درگیر و همچنین نگرانی های موجود از جهت نادیده گرفته شدن حقوق متهمان مانعی در راه محاکمه دزدان دریایی شده اند. با توجه به وجود اختلاف فراوان در مقررات و قوانین شکلی و ماهوی و همچنین نوع و میزان مجازات اعمال شده در مورد دزدان دریایی در رویه



قضایی داخلی کشورها، وجود یک دادگاه کیفری بین المللی با یکسان سازی شیوه برخورد، دادرسی و مجازات دزدان دریایی در جهت رویه ای واحد، گسترش صلاحیت دیوان بین المللی کیفری یا ایجاد دادگاه های تلفیقی بین المللی در این زمینه می تواند بسیار موثر باشد.

### ۳- ملاحظات حقوق بشری در مقابله دزدی دریایی

رعایت ملاحظات حقوق بشر در فرآیند مقابله کیفری با مرتکبان دزدی دریایی با چالش هایی از قبیل رعایت مهلت معقول بازداشت و نگهداری متهمان در عرشه کشتی، مقام صادر کننده قرار بازداشت افراد دستگیرشده و محاکمه متهمان به دزدی دریایی در کشور ثالث مواجهه بوده که شایسته توجه و بررسی می باشد. شورا در قطعنامه های گوناگون خود در رابطه با دزدی دریایی از جمله قطعنامه ۱۹۱۸ به اجرای حقوق بشر توجه نموده و کشورها را بر رعایت ملاحظات حقوق بشری در جهت مبارزه با دزدان دریایی ملزم نموده است. با توجه به حملات دزدان دریایی و بوجود آمدن خسارات فراوان به منافع کشورها برخی کشورها با شدت عمل تمام با این گونه افراد برخورد کرده و توجهی به حقوق آنها ندارند.

### - کاستی های کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای

در دو کنوانسیون ۱۹۵۸ ماده ۱۴ و ۱۹۸۲ ماده ۱۰۰ مشاهده میشود، تعهد دولتها، به همکاری جهت مقابله با دزدی دریایی و نه مقابله با این جرایم میباشد، البته با وجود صراحتی که در مفاد مواد مذکور وجود دارد، برخی از صاحب نظران تعهد دولتها را در زمینه دزدی دریایی به دو بخش تعهد به همکاری و تعهد به مقابله، تفکیک کرده اند و معتقدند این تعهد دولتها بر اساس (حقوق قراردادی و حقوق عرفی) بین المللی ایجاد شده است. از سوی دیگر، ارتکاب دزدی دریایی به ارتکاب این جرم به اهداف شخصی محدود شده است، بنابراین هرگونه اقدامی که با اهداف غیر شخص صورت پذیرد، دزدی دریایی محسوب نمیگردد، مشکل دیگر در تعریف دزدی دریایی آن است که اقدام دزدان دریایی به واسطه حمله یک کشتی علیه کشتی صورت میگیرد، ضمن اینکه مشخص نیست ارتکاب دزدی دریایی در مناطق ورای دریای سرزمین باید لزوما توسط یک کشتی دیگر صورت گیرد یا نه، چرا که این موضوع به طور واضح در بند مربوط مشخص نشده است، یعنی در حالی که در بند ۱ (الف) مربوط به دریاهای آزاد به اقدام علیه کشتی دیگر اشاره میکند در بند ۲ (الف) مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی، کلمه دیگر حذف شده است. به علاوه مفهوم کلمه غیرقانونی و اینکه این اقدام غیرقانونی باید بر اساس قوانین داخلی احصا گردد و یا بر اساس قوانین بین المللی، به درستی مشخص نمیشود. آنچه مسلم است خلاءهای قانونی جهت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی که چه در قطعنامه های شورای امنیت و چه در مواردی چون محاکمه دزدان دریایی در دادگاه بین المللی، کشور ثالث و غیره دیده میشود زیرا باید در رابطه با محاکمه دزدان دریایی ملاحظات حقوق بشری، دادرسی منصفانه و به دور از تعصبات کشورها و تدوین قوانین موضوعه کشورها در نظر گرفته شود و در این رابطه مهمترین نکته میتوان به اراده قوی کشورها جهت مبارزه با جرم دزدی دریایی در عرصه بین الملل اشاره کرد.

### راهکارهای پیشگیری با دزدی دریایی

در مورد پیشگیری از وقوع این جرایم راه حل هایی ارائه شده است از جمله، تقویت توانمندیهای نظامی، حقوقی و سیاسی دریانوردی از طریق اقدامات پیشگیرانه جهت ممانعت از ورود دزدان دریایی به کشتی و آموزش و راهنمایی فرمانده، خدمه و مالکان کشتی در مورد اتخاذ تدابیر امنیتی و همچنین تجهیز کشتیهای تجاری به تسلیحات دفاعی و نظامی تقویت توان تکنولوژی ایمنی دریایی با استفاده از فرستنده های رادیویی و سازگار ردیابی ماهواره ای همکاری منطقه ای کشورها، تنظیم چهارچوب حقوقی مناسب و تقویت قانون گذاری بین المللی برای مقابله با دزدی دریایی و الزام دولتها به دستگیری، تعقیب

و محاکمه ی دزدان دریایی، ایجاد دادگاه خاص منطقه ای جهت محاکمه دزدان دریایی، استفاده از گارد امنیتی در کشتیهای تجاری است.

### قطعنامه های شورای امنیت برای مقابله با دزدی دریایی

در فصل هفتم منشور ملل متحد این طور که آمده است که مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین المللی و هم چنین توسل به قوه قهریه برای ادعای صلح بر عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. ماده ۱۰۵ کنوانسیون صلاحیت جهانی که موارد دزدی دریایی را تدوین کرد که به معنای آن است که هر کشوری میتواند کشتی دزدان دریایی را در دریایی آزاد متوقف کند. اما محاکمه دزدان دریایی باید در دادگاههای کشوری برگزار شود که دزدان دریایی را توقیف کرده است. تاریخ تصویب این معاهده نشانگر این موضوع است که ماده یاد شده قصد داشته است انتقال دزدان را به کشور ثالث منع کند. تاکنون هیچ دادگاهی برخلاف ماده ۱۰۵ معاهده حقوق دریاها حکم صادر نکرده، اما این امر ممکن است در مورد تحویل دزدان دریایی اسیر شده توسط انگلستان که به کنیا برای محاکمه تحویل داده شدند اتفاق بیافتد، کشور انگلیس در سال ۲۰۰۸ و در پی افزایش دزدی دریایی طی یادداشت تفاهمی با کنیا اقدام به تحویل دزدان دریایی اسیر شده نمودند، زیرا برخی کشورها درصدد ایجاد محل و یا امکاناتی برای محاکمه دزدان دریایی بودند که شامل یک دیوان بین المللی و یا دادگاه داخلی در سایر کشورها ی این منطقه باشد. به دو دلیل این دولت ها اینکار را انجام داده اند، اول اینکه اگر این دولت ها دزدان دریایی را در محاکم داخلی خود محاکمه نمایند به نوعی آنها را مشمول نظام قضایی خود کرده است که در نتیجه این مجرمین می توانند تقاضای پناهندگی نمایند و مشکلاتی را برای این دولت ها به بار آورند. دوم اینکه این دولت ها ملزم به رعایت برخی هنجارهای حقوق بشری نیز هستند، بدین ترتیب اگر این دزدان را به کشور متبوعشان بفرستند ممکن است با بدرفتاری مواجه شوند و یا به دلیل ضعف و فساد دولت ها اصلا محاکمه ای در کار نباشد. به دلیل آن که حقوق بین الملل، دزدی دریایی را به عنوان عملی تعریف کرده که در دریاهای آزاد رخ میدهد، اختیار افزایش یافته ای که به دولتها اعطا شده تا اقدامات نظامی را علیه دزدان اعمال کنند ممکن است شامل اختیار برای تحت تعقیب قرار دادن نشود. حق تعقیب فوری (مدام) که در دریای سرزمینی طبق ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها وضع شده، حقی که کشور ساحلی نسبت به کشتی های خارجی که وارد آبهای داخلی شده و ناقض قوانین و نظامات کشور ساحلی شده باشد اعمال می شود. براساس این حق، تعقیبی که در آبهای سرزمینی شروع شده و در آبهای آزاد بین المللی ادامه داشته باشد با ورود کشتی دزدان دریایی به آبهای سرزمینی کشور دیگر از نظر کنوانسیون حقوق دریاها امکانپذیر نیست. در واقع تعقیب فوری تا مرزهای کشور ثالث تبیین شده است و با ورود به آبهای ساحلی کشور دیگر این تعقیب متوقف می شود. با وجود این حمله به (کشتی تحت معاهده سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت حمل و نقل دریایی (SUA۳۲) قابل مجازات است. این معاهده محدود به انجام اقدامات در دریای آزاد نسبت به شکلی قابل بحث صلاحیت کشورها را برای اسارت مهاجمان گسترش داده است. با این حال اعمال معاهده با مشکلاتی مواجه است؛ اما با وجود این مسایل و مشکلات در زمینه دزدی دریایی باعث افزایش انگیزه بین المللی در جهت استفاده از این معاهده متروک شده است.

اعمال صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی دارای ریشه عرفی است و هنوز به قوت خود باقی است. و براساس آن تمامی دولت ها می توانند دزدان دریایی را بدون در نظر گرفتن ملیت آنها، دستگیر و مجازات نمایند. با توجه به تعریف دزدی دریایی در اسناد بین المللی و دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ که مهمترین اسناد بین المللی در رابطه با این موضوع هستند در شرایط کنونی، مقررات مذکور اگرچه لازم و ضروری هستند اما کافی نیستند و خلاءها و نواقص حقوقی هم در قوق داخلی کشورها و هم قوانین بین الملل وجود دارد که باعث بی کیفر مانی دزدان دریایی می گردد. با توجه به محاکمه دزدان دریایی براساس

معاهدات بین المللی راه حل هایی موجود در اسناد بین المللی پاسخگوی نیازهای کنونی نمی باشد. بررسی های کنوانسیون های بین المللی ذی ربط و قطعنامه های صادره از مجامع بین المللی معتبر نشان از تکوین و تکامل اقدامات بین المللی در این راستا دارد، از جمله می توان به گسترش قلمرو مکانی مبارزه با دزدی دریایی، توقف کشتی ها، تسلیحات و سایر مواردی که در جهت ارتکاب دزدی دریایی به کار می روند، اشاره کرد. جامعه بین الملل در جهت مبارزه و ریشه کن کردن این پدیده شوم، ناچار به تنظیم چهارچوب حقوقی مقابله با دزدی دریایی است. تقویت قانون گذاری بین المللی برای مقابله با دزدی دریایی، تصریح در تصویب قوانین جدید مبارزه با دزدی دریایی و ایجاد دادگاه منطقه ای خاص محاکمه دزدان دریایی و الزام دولت ها به دستگیری، تعقیب و محاکمه ی دزدان دریایی می تواند از جمله پیشنهادات موثر در این زمینه باشد.

### اقدامات الزامی کشورها در مقابل دزدی دریایی

#### - حق تعقیب فوری در دریای آزاد:

حق تعقیب فوری کشورها در مقابل دزدی دریایی در ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ تبیین شده، که میتوان به عنوان ابزاری برای ارتقای نظم عمومی قلمداد کرد، هر دولتی میتواند کشتی دزدان دریایی را در دریاهای آزاد توقیف و دزدان دریایی را تعقیب نماید، تعقیب فوری یکی از استثنائات وارده بر محدودیت صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم است که در صورت وقوع دزدی دریایی به کشتیهای جنگی تمام دولتها حق بازرسی و توقف آن کشتی مظنون را اعطا مینماید، در این رابطه دو نظریه وجود دارد عده ای میگویند تعقیب فوری صلاحیت فراسرزمینی است اما عده ای دیگر بر این عقیده اند که تعقیب فوری صلاحیت فراسرزمینی نیست بلکه ادامه و مکمل اقدامات اجرایی شروع شده بر اساس صلاحیت سرزمینی است . (colombos – c , (the international law of sea), p ۱۶۸. طبق بند الف ماده ۱۱۱ فقط در صورتی می-توان و خارج از دریای سرزمینی یا منطقه نظارت ادامه یابد که در تعقیب وقفه نیافتاده باشد.

#### - الزام به همکاری و کمک رسانی:

همه کشورها باید تا سرحد امکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند (ماده ۱۴ عهدنامه دریایی آزاد و ماده ۱۰۰ عهدنامه حقوق دریاهای). همچنین یکی از جلوه های این الزام را میتوان در کمک رسانی، کشورها در مواقع بروز خطر در دریای آزاد به کشتی های گرفتار در دام دزدان دریایی است (ماده ۱۲ عهد نامه ی دریایی آزاد و ماده ۹۸ عهد نامه ی حقوق دریاهای)

#### - حق بازدید و بازرسی کشتیها:

اصولاً مسئله بازرسی کشتی یکی از مباحثی است که در حمایت از حقوقی که کنوانسیون حقوق دریاهای دولت ساطی در آبهای مجاورش در نظر گرفته در قوانین دریایی کشورها مدنظر قرار میگیرد. و هیچ کشوری حق بازرسی و بازدید کشتی دیگر را ندارد مگر آن که دلایل جدی سوء ظن وجود داشته باشد .

حق بازدید و بازرسی در متن ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بیان میدارد:

الف) به جز در مواردی که اعمال مداخله گرانه از اختیارات اعمال شده به وسیله یک معاهده ناشی میشود یک کشتی جنگی که در دریاهای آزاد با یک کشتی خارجی، که از مصونیت کامل برخوردار است، مواجه میشود نمیتواند به آن وارد شود، مگر این که دلایل منطقی برای این شک و ظن وجود داشته باشد؛ (کشتیهای جنگی و دولتی غیر تجاری را نمیتوان مورد بازدید و بازرسی قرار داد)

۱) کشتی به راهزنی اشتغال دارد

۲) کشتی به تجارت برده اشتغال دارد

۳) کشتی به پخش غیرمجاز اشتغال دارد و کشور صاحب پرچم کشتی جنگی برای تعقیب آن صلاحیت دارد .  
۴) کشتی بدون تابعیت است.

۵) اگرچه پرچم یک کشور خارجی را حمل مینماید و یا از نشان دادن پرچم خود امتناع میورزد، اما در واقع همان تابعیت کشتی خارجی را دارد .

ب) در موارد بند الف کشتی خارجی میتواند رسیدگی کرده و حق کشتی را برای حمل پرچم خود احراز نماید. بدین منظور او میتواند قایقی را تحت فرماندهی یک افسر به کشتی مظنون بفرستد. اگر پس از بررسی مدارک هنوز ظن و شک باقی باشد او میتواند در داخل کشتی بازرسی بیشتر به عمل آورد و این بازرسی باید با رعایت تمام ملاحظات ممکن انجام شود.

ج) اگر شک بی اساس باشد، مشروط بر این که کشتی که به آن وارد شده‌اند هیچ عملی را که شک را توجیه کند انجام نداده باشد، در این صورت خسارت و ضرری که ممکن است وارد شده باشد جبران خواهد شد .

د) این مقررات عینا با ملاحظات مقتضی در خصوص هواپیماهای نظامی اعمال خواهند شد .

### - حق توقف و ضبط:

همه کشورها میتوانند در دریای آزاد یا هر مکانی که در حوزه ی صلاحیت هیچ کشوری نباشد. کشتی یا ناو هوایی دزدی دریایی و یا کشتی یا ناو هوایی را که در تصرف و اختیار دزدان دریایی است، توقیف و ضبط نموده اشخاص و اموال موجود در آن را بازداشت و ضبط کنند توقیف و ضبط فقط میتواند به وسیله کشتیهای جنگی یا ناو هوایی نظامی یا سایر کشتیهای ناو هوایی که دارای علائم مشخصه ی خارجی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار باشند، صورت گیرد (ماده ۲۱ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۷ عهدنامه حقوق دریاها). آنچه مسلم است جامعه جهانی با الزام سایر کشورها در جهت همکاری، بازدید و توقیف و تعقیب فوری در سدد ایجاد امنیت دریاها و برقراری صلح و نظام امنیت دریانوردی است.

### محاکمه دزدان دریایی در کشور ثالث

با توجه به اصل صلاحیت جهانی، کشورهای دستگیرکننده محاکمه دزدی دریایی را بر عهده دارند، در حالی که شکل اولیه استفاده از این صلاحیت، در موارد دزدی دریایی منسوخ شده است که شامل این تعریف می شده است: جرمی در جایی واقع شده است که در صلاحیت سرزمینی هیچ کشوری نیست. خارج از قلمرو دولت ها براین اساس طبق اصل صلاحیت جهانی هر که مجرم را می یافت می توانست او را مجازات نماید، اما امروزه، صلاحیت جهانی تغییر شکل و ماهیت داده و دولت ها به موجب قوانین خاص در حقوق داخلی خود یا به موجب معاهدات بین المللی برای خویش صلاحیت جهانی وضع نموده اند که قادر به رسیدگی به جرائم واقع شده در قلمرو دولت های دیگر نیز است و میتواند زمینه ای بالقوه برای کمک به حل مسأله رو به گسترش دزدی دریایی باشند.

ماده ۱۹ کنوانسیون دریای آزاد و ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح دارد که دادگاههای کشوری که اقدام به توقیف و ضبط نموده اند، میتوانند در مورد مجازاتهای مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد کشتی و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی تقصیر و ذیحق انجام گیرد تصمیم گیری نمایند. (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰). یعنی اگرچه دزدی دریایی از جمله جرائمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار میگیرد و با توجه به این اصل، همه کشورها میتوانند دزدان دریایی را تعقیب و محاکمه کنند، اما تنها کشوری میتواند این صلاحیت را جاری کند که خود دزدان دریایی را دستگیر کند و این مانع حقوقی برای سایر کشورهاست زیرا تاریخچه تدوین کنوانسیون حقوق دریاها نشانگر آن است تدوین این مقررات با هدف منتقل نشدن متهمان به کشور ثالث است.

تاکنون هیچ دادگاهی بر خلاف ماده ۱۰۵ معاهده حقوق دریاها حکم صادره نکرد. در این رابطه و با توجه به خلاء صلاحیتی موجود، بسیاری از کشورها پیشنهاد انعقاد قرارداد دو طرفه با دولت های منطقه را مناسب تشخیص داده اند، اولین موافقت نامه از این دست بین کشور آمریکا و کنیا در سال ۲۰۰۶ منعقد گردید، اما مورد استقبال سایر کشورها واقع نگردید، در سال ۲۰۰۸ و طی قطعنامه ۱۸۵۱ شورای سازمان ملل از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای جهت عملکرد موثر در رابطه با مقابله با دزدان دریایی، درخواست کرد چنین موافقت نامه هایی را به امضا برسانند. دومین توافقنامه مشابه ای را جمهوری سشیل در سال ۲۰۱۰ جهت همکاری با کشورهای منطقه به امضا رسانده است.

### محاکمه دزدان دریایی در دادگاه کیفری بین المللی (ICC)

یکی از راهکارهای مطرح شده جهت محاکمه مرتکبان دزدی دریایی رسیدگی در دادگاه کیفری ICC است اگرچه این می-تواند یک راهکار مثبت و بلند مدت باشد اما در عرصه بین المللی با مشکلاتی از قبیل عدم ذکر جرم دزدی دریایی در اساسنامه دادگاه، هزینه های بالای مالی و نبود ظرفیت حقوقی و ارتباط مکانی مواجهه بوده است، این دادگاه با اعمال یک نوع صلاحیت تکمیلی میتواند مشکل و خلاء بی مجازات ماندن فعلی دزدان دریایی را تا حدودی حل نماید. با توجه به نبودن ظرفیت حقوقی کافی و تجربه لازم برای رسیدگی محاکم داخلی به جرایم مهم بین المللی، دشوار بودن رسیدگی بدون تعصب و بی طرفانه به پرونده و جرم (Joyner, 2009). در این راستا رسیدگی محاکم بین المللی بر اساس مقتضیات دادرسی عادلانه میتوانند به یکسان سازی حقوق کیفری و مجازاتها و متحد الشکل شدن آنها کمک کنند.

به موجب ماده ۱۵ اساسنامه، دیوان نسبت به رسیدگی به چهار جرم صلاحیت دارد؛ نسل کشی، جرایم علیه بشریت، جنایت جنگی و تجاوز، دیوان پس از تأسیس، صلاحیت رسیدگی به هر چهار جرم را در صورتی که پس از لازم الاجرا شدن اساسنامه ارتکاب یافته باشند، خواهد داشت (دیپیم، ۱۳۸۴). همان گونه که مشخص است جرم دزدی دریایی در صلاحیت دیوان کیفری بین المللی قرار ندارد. جرم دزدی دریایی ابتدا باید در شمار جرایم مشمول صلاحیت دیوان قرار بگیرد و بدین ترتیب میتواند خلاء صلاحیتی موجود درباره دزدی دریایی را به مشابه جرایم قبلی پر نموده، اما اینکار با موانع و مشکلاتی روبرو میباشد، از جمله ایرادات وارده میتوان به ارتباط مکانی دادگاه با جرم دزدی دریایی، هزینه های مالی محاکمه جرم دزدی دریایی، ظرفیت حقوقی و تجربه دادگاه، توانایی دیوان برای تضمین و رعایت بی طرفی و اصول دادرسی منصفانه دادگاه کیفری جهت امکان رسیدگی به جرم دزدی دریایی قلمداد کرد از جمله راهکارهای مثبت دادگاه بین المللی این است که با تأسیس شعب ویژه در مناطقی که دزدی دریایی افزایش یافته، در محدود کشورهای منطقه تشکیل شده و صلاحیت آن بر اساس محدوده جغرافیایی با ویژگیهای منطقه ای از نظر تعریف جرم و ارکان تشکیل دهنده آن باشد در عین رعایت یک شکل واحد رسیدگی از لحاظ آیین دادرسی و شکلی اعمال قوانین حقوقی میتواند باشد.

### نتیجه گیری

در سال های اخیر وبا افزایش حملات دزدان دریایی در نقاط مختلف دنیا که بخش وسیعی از منافع کشورها را مورد حمله قرار داده است، اقدامات مختلفی اجرایی شده یا پیشنهاد بکارگیری آنها مطرح گردیده است. در این پیوند سازمان ملل قوانین و مقررات قابل توجهی را برای مقابله با دزدان تصویب و ابلاغ کرده است. با توجه به مبانی اصول صلاحیت و در راستای بی کیفرمانی متهمان دزدی دریایی و با توجه به خلاءهای قانونی موجود چه در عرصه بین الملل و چه در قوانین موضوعه کشورها، سازمان ها و نهادهای بین المللی نسبت به این موضوع واکنش نشان داده و درصدد برطرف کردن موانع و سازوکاری مطلوب در جهت تعقیب کیفری و محاکمه متهمان به دزدی دریایی هستند. آمار نشان می دهد که دزدی دریایی دائما در حال افزایش بوده و توجه جهانی را به خود جلب کرده است. در بعد بین المللی شورای امنیت سازمان ملل متحد بارها با صدور

قطعنامه، دزدی دریایی را خطری برای صلح و امنیت بین المللی دانسته است و کشورها را ملزم به همکاری در این زمینه نموده است. امروزه با به خطر افتادن منافع اقتصادی کشورها و چالش اساسی در حمل و نقل بین المللی در عرصه دریاها و آبراه های بین المللی باوجود دزدان دریایی، برخلاف گذشته که دولت ها تمایل چندانی برای محاکمه دزدان دریایی از خود نشان نمیدادند، بسیاری از کشورها اقدامات و پیش بینی های قانونی و قضایی را برای محاکمه کیفری مرتکبان دزدی دریایی آغاز نموده اند و تا حدود زیادی از حالت انفعالی که تا به امروز به آن دچار بودند خارج گشته اند.

باتوجه به زمان تدوین مقررات کنوانسیون ها که از یک سو دزدی دریایی جرمی حائز اهمیت تلقی نمی شد و از سوی دیگر در آن دوران حق حاکمیت دولتها همیشه و همه جا مقدم بر ضرورت مقابله دزدی دریایی صورت گرفته است. بر این اساس تمام اقدامات صورت گرفته در طول قرن گذشته، بدون توجه به اینکه چه نهادی آن را برعهده گرفته از جمله (کمیته جامعه بین الملل، کمیسیون حقوق بین المللی، کنوانسیون حقوق دریاها) فاقد شاخصه فوری و ضرورت مبارزه با دزدی دریایی بوده اند. حال آنکه باتوجه به آمار موجود که نشانگر رو به رشد بودن این پدیده بین المللی است، لازم است جامعه جهانی به دلیل تغییرات زمانی و مکانی ارتکاب دزدی دریایی راه حل های حقوقی مناسب و به شیوه ای نو به مبارزه با آن پردازند. انگلستان اولین کشوری است که قانونی علیه دزدان دریایی در سال ۱۶۹۸ تصویب نموده و بدان پرداخته است. دزدی دریایی در حقوق انگلستان در دوران هنری سوم تحت (نظام کامن لا) قرار گرفت و بر این اساس کسی که دزد و یا مرتکب دزدی می شد مرتکب همان جرمی شده بود که یک سارق در خشکی مرتکب می شود. در سال ۱۸۵۳ تعریف جدیدی از این جرم در قوانین داخلی خود نمود: تمام کسانی که مرتکب جرم دزدی عدوانی یا تصرف یک کشتی و یا کالاهای آن در دریای آزاد شوند، بدون توجه به اصلیت آن ها و یا پرچمی که با آن دریانوردی می کنند بر اساس حقوق بین الملل، دزدی دریایی تلقی می شدند. براساس قانون سال ۱۸۲۰ آمریکا، دزدی دریایی عبارت است از عمل دزدی ای که در دریا رخ داده باشد اما قانون کنونی آمریکا دزدی دریایی را اینگونه تعریف نموده: هر سرقت و یا قتل که در دریای آزاد صورت گیرد اعلام جنگ علیه ایالات متحده محسوب می شود. در این خصوص و براساس تعریف حقوق بین الملل، ایالات متحده قانونی داخلی بر مبنای زندانی کردن دزدان دریایی که در هر نقطه از آبهای بین المللی صرف نظر از ملیت دزد یا قربانیان مبادرت به دزدی دریایی دارد. در زمینه حقوق داخلی در رابطه با بحران دزدی دریایی و مقابله با آن، قانون مجازات اسلامی ایران در مواد ۹ و ۸، ۳، ۴ و دادگاه های ایرانی صلاحیت رسیدگی به اتهامات مرتکبان دزدی دریایی را دارند اما همچنان خلاءها و نواقصی نیز دارد. از جمله اینکه هیچ یک از مواد قانونی مندرج در حقوق موضوعه ایران با تعریف دزدی دریایی وفق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها قابل انطباق نیست. باتوجه به عدم جرم انگاری دزدی دریایی به عنوان جرمی مستقل و نبود ضمانت اجرای متناسب برای مقابله با دزدی دریایی که براساس آن نظام قضایی ایران بتواند عمل کند، ضرورت وضع یک قانون خاص در مقابله با بحران دزدی دریایی احساس می شود. گرچه قابل ذکر است جرم مذکور براساس عناوین مجرمانه در حقوق داخلی مانند قتل، سرقت و آدم ربایی قابل تعقیب است و بر این اساس به مجازات مرتکبان می پردازد. در این خصوص به نظر می رسد ایران در بعد داخلی به اصلاح قوانین داخلی و رفع ابهامات و نواقص قوانین حقوقی پردازد و در بعد بین المللی به عنوان یکی از اعضاء جامعه بین المللی و در قالب همکاری با جامعه بین المللی عضو کنوانسیون های مربوطه گردد.

با توجه به رشد رو به افزون دزدی دریایی، از جمله راهکارهای جامعه بین الملل باید به یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم، اضافه شدن این جرم به جرایم در صلاحیت دادگاه کیفری بین المللی، بسیج عمومی برای حضور نظامی نیروهای نظامی خود در منطقه، افزایش گشت زنی دریایی، اسکورت شناورهای تجاری و همکاری کشورهای منطقه ای اشاره کرد. اعضای جامعه بین الملل دریافته اند که بدون ورود هماهنگ، یکپارچه، منسجم و دسته جمعی به موضوع و در نتیجه همکاری تنگاتنگ نمی توان با این پدیده مبارزه کرد.

منابع

- قانون مجازات اسلامی ایران ۱۳۹۲  
کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها  
کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد  
پوربافرانی، حسن. ۱۳۹۸، حقوق جزای بین الملل، انتشارات جنگل / چاپ دوازدهم  
دیهم، علیرضا. ۱۳۸۴، در آمدی بر حقوق کیفری بین المللی در پرتو اساسنامه دیوان کیفری بین المللی، وزارت امور خارجه،  
موسسه چاپ و انتشارات  
زمانی، سید قاسم. حسینی اکبرنژاد، هاله. ۱۳۸۴، اصل صلاحیت جهانی در آیین دیوان کیفری بین المللی، پژوهش حقوق و  
سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶  
سجادپور، سید محمد کاظم. عبدالحسینی، ارغوان. ۱۳۹۶، ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی، فصلنامه سیاست خارجی، سال  
۳۱، شماره ۳  
کاظمی، سید سجاد. حیدری، سجاد. ۱۳۹۸، محاکمه دزدان دریایی در دادگاه کیفری بین المللی (ICC)، فصلنامه مطالعات بین  
المللی، سال، شماره ۲  
کاظمی، سید سجاد. ۱۴۰۰، محاکمه دزدان دریایی در کشور ثالث (پرونده ویژه کشور کنیا)، فصلنامه پژوهش های حقوق میان  
رشته ای، دوره دوم، شماره اول  
کاظمی، سید سجاد. ۱۳۹۹، ملاحظات حقوق بشری در مقابله با پدیده دزدی دریایی، فصلنامه حقوق بشر  
موسوی، سید فضل الله. موسوی، سید مهدی. جدیدی، انسیه. ۱۳۹۰، چالش های کنونی حقوق بین الملل در مورد اعمال  
صلاحیت نسبت به دزدی دریایی، پژوهش حقوقی، شماره ۳۲