



دزدی دریایی در پرتو اسناد بین المللی (۱)

حقوق :: نشریه قضاوت :: مهر و آبان ۱۳۹۰ - شماره ۷۲

صفحات : از ۵۸ تا ۶۲

آدرس ثابت : <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/888564>

تاریخ دانلود : ۱۴۰۳/۱۱/۲۱

مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) جهت ارائه مجلات عرضه شده در پایگاه، مجوز لازم را از صاحبان مجلات، دریافت نموده است، بر این اساس همه حقوق مادی برآمده از ورود اطلاعات مقالات، مجلات و تألیفات موجود در پایگاه، متعلق به "مرکز نور" می باشد. بنابر این، هرگونه نشر و عرضه مقالات در قالب نوشتار و تصویر به صورت کاغذی و مانند آن، یا به صورت دیجیتالی که حاصل و بر گرفته از این پایگاه باشد، نیازمند کسب مجوز لازم، از صاحبان مجلات و مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی (نور) می باشد و تخلف از آن موجب پیگرد قانونی است. به منظور کسب اطلاعات بیشتر به صفحه [قوانین و مقررات](#) استفاده از پایگاه مجلات تخصصی نور مراجعه فرمائید.



- نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی
- دزدی دریایی: اهداف و انگیزه‌ها
- چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی
- ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران
- چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران
- مبانی و مدل کیفرگذاری تعزیری (مطالعه موردی در جرایم علیه امنیت)
- شورای امنیت سازمان ملل متحد و مسئله دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن
- درآمدی بر یکسان‌انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)
- کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا
- امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی
- چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه موثر با دزدی دریایی
- منابع مالی و معیارهای تخصیص بودجه در دولت اسلامی

عناوین مشابه

- دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی (۲)
- حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی
- نقش دولت در امنیت اخلاقی اطفال در فضای سایبر در پرتو اسناد بین‌المللی
- محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC)
- بررسی و تحلیل آثار ناشی از دزدی دریایی بر صلح و امنیت جهانی با تأکید بر اسناد بین‌المللی
- قابلیت پیش‌بینی ضرر در مسیولیت قراردادی در پرتو کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی
- حقوق زنان در حوزه حقوق شهری در پرتو اسناد بین‌المللی حقوق بشر
- محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه‌های بین‌المللی؛ چالش‌ها و راهکارها
- بررسی و تحلیل ابعاد مسئولیت دولت‌ها در رابطه با جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی دریایی از منظر حقوق اسناد و آرای دادگاه‌های بین‌المللی
- عدم مشروعیت اقدامات یک‌جانبه‌ی دولت‌ها در اعمال تحریم در پرتو اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق بشری

دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی

◀ رضا شجاعی اصل کلیبر

کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی

قسمت اول

چکیده: دزدی دریایی به طور ساده عبارت است از هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد. دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده است و مغفول مانده است. به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقی مانده است. در واقع دزدی دریایی کم‌وبیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و با توجه به نیازهای خود کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. اهمیت دزدی دریایی از آن جهت نیست که دزدان ناکام گذاشته شوند بلکه از آن حیث قابل پردازش است که اولاً کمابیش مبادلات اقتصادی و تجاری کشورها از طریق دریا صورت می‌گیرد و ثانیاً کمتر کسی باور دارد که دزدی دریایی همچنان وجود دارد و انجام می‌شود. چنانچه ذهنیت افراد از دزدی دریایی همان ذهنیتی است که در کارتن‌ها و فیلم‌ها القا شده است. دزدی دریایی پیشینه‌ای بسیار طولانی دارد و به ۱۳ قرن قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد، در کنار تجارت برده به عنوان یکی از مصادیق جنایات بین‌المللی، اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با مرتکبین آنها از دیرباز فراهم بوده است. گفته می‌شود مجازات مرتکبان این نوع افعال به یک ارزش بین‌المللی در تمام جهان تبدیل شده و از سوی همه انسان‌ها مورد پذیرش قرار گرفته است. از این رهگذر دولت‌ها برای عمل به اصول اخلاقی - و اجرای عدالت - باید اقدام به محاکمه دزدان دریایی کنند و یا لاقلاً معتقد به محاکمه آنان باشند. رشد فزاینده دزدی دریایی در سال‌های اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران ۱ در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین‌المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروهای دریایی‌شان به خلیج عدن و سواحل سومالی کرده‌اند. در این رابطه شورای امنیت سازمان ملل متحد با عنایت به اختیارات خود بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد مجموعه قطعنامه‌هایی را به تصویب رسانده که به کشورهای اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدان دریایی می‌دهد. این تحولات، این تصور که دزدی دریایی را همچون برده‌داری به موضوعی متروک در حقوق بین‌الملل بدل کند، به کنار نهاد و بار دیگر توجه جامعه بین‌المللی را به خود جلب کرد. دولت‌ها به‌رغم اختیارات نسبتاً وسیع عرفی و معاهده‌ای در مبارزه با این پدیده، در تعقیب قضایی دزدان بازداشت شده خود را به نوعی در تنگنا می‌بینند. این مهم به خصوص در مطالعه دزدان دستگیر شده در کشورهای ثالث، نمود بیشتری یافته است. در این تحقیق ضمن اشاره به موقعیت جرم دزدی دریایی در حقوق جزای بین‌الملل، تاریخچه دزدی دریایی، تعریف، انواع و اصول صلاحیتی مقابله با آن، راهکارهای مقابله با جرم دزدی دریایی در اسناد بین‌المللی و همچنین دزدی دریایی در سومالی مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، اسناد بین‌المللی، جامعه بین‌المللی، صلاحیت جهانی

تاریخ تأیید: ۹۰/۶/۲۳

R.shojaei.A@yahoo.com

تاریخ وصول: ۹۰/۱/۲۷

نویسنده پاسخگو: کانون وکلای دادگستری تهران

۱- دزدی دریایی؛ جنایتی کهن، ظهوری جدید

تاریخ راهزنی دریایی، برابر منابع، مدارک و اسناد معتبر یک دوره زمانی بیش از سه هزار ساله را در بر می‌گیرد. بدیهی است که بیان و نمایش یک چنین تاریخ بلندمدت، گوناگون و پراشعاب در صفحاتی محدود و به طور خلاصه و فشرده امکان‌پذیر نیست. یک گفتار با عنوان «تاریخ راهزنی دریایی» که بخواهد به راستی شایسته چنین نامی باشد، شامل چندین هزار صفحه می‌شود لذا، کسانی که این حقیقت را مطالعه می‌کنند، تمام آن چیزهایی که شاید زمانی درباره راهزنی دریایی خوانده یا شنیده‌اند، در این تحقیق نخواهند یافت.

مساله دیگر این است که در یک تحقیق مستند درباره تاریخ دزدی دریایی باید انتخاب و گزینشی متفاوت از کتاب‌های رمان و داستان‌های خیالی که در این‌باره نوشته شده و به طور گسترده در تمام دنیا انتشار یافته‌اند، در نظر گرفت. در کتاب‌های داستانی راهزنی دریایی معمولاً نویسندگان

مبالغه می‌کنند و اغلب واقعیت‌ها به داستان‌های ترسناک یا به نمایشنامه‌های سرود و آهنگ‌دار تبدیل می‌شوند. در چنین کتاب‌هایی، دزدان دریایی با چهره‌هایی تیره، رذل و خبیث هستند و اینکه قهرمانی تابان و درخشان توصیف می‌شوند؛ به هر حال در تمام این داستان‌ها، تمام چهره‌های عجیب و غریبی که راهزنی دریایی در طول قرن‌ها ارائه کرده است، اغلب اوقات نقش اصلی را بازی می‌کنند و اصولاً این داستان‌ها در تاریخ راهزنی دریایی محلی از اعراب ندارند.

تاریخ واقعی راهزنی دریایی بخشی از تاریخ جهان است. این تاریخ همچون جزء تجزیه‌ناپذیری با تاریخ تجارت و بازرگانی، تاریخ جنگ، تاریخ سیاسی و تاریخ حقوق و قضایی در هم آمیخته است. این امر را می‌توان با مطالعه زندگی‌نامه بسیاری از دزدان دریایی معروف به طور مستقیم دریافت. آنها زندگی کاری خود را به عنوان دزد باج‌گیر و چاقوکش‌های خرده پا و کوچک شروع کردند، بعد در ماموریت مردان با نفوذ پشت صحنه، ناخدای کشتی‌های

می‌باشند، معذک سوالي که مطرح است اینکه آیا این تعاریف جایگزین رویه‌های عرفی شده یا نوعی همزیستی با آنها دارند؟ به ویژه این مساله در خصوص دولت‌هایی که عضو کنوانسیون‌های حقوق دریاها نیستند مطرح می‌شود.

به تعاریف مندرج در کنوانسیون‌ها، باید تعاریف موسع دیگری را نیز افزود. تعاریفی که طبق آنها برخی با استفاده از قیاس پاره‌ای از حوادث و رخداد‌های دریایی را دزدی دریایی یا مشابه آن لحاظ می‌کنند. در این مورد می‌توان به اعلامیه واشنگتن مورخ ۶ فوریه ۱۹۲۲ و موافقت‌نامه نیون^۵ مورخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۳۴ اشاره نمود.

بالاخره بر این تعاریف باید تعاریفی که شاغلان کارهای دریایی در مورد دزدی دریایی ارائه می‌نمایند اضافه شود. برای مثال برای بیمه‌گران، دزدی دریایی می‌تواند دارای انگیزه سیاسی باشد و از این منظر در زمره مجموعه «خطرات جنگ» طبقه‌بندی گردد. این نوع برداشت بسیار فراتر از برداشت نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی از دزدی دریایی است.

بحث عرفی دزدی دریایی ریشه در حقوق دریا دارد. اگرچه وجود آن در این نظم حقوقی مشکلی را ایجاد کند، اما ثبات و استحکام آن فارغ از هرگونه مشکلی نیست. اگرچه محتوای آن از نظر سرکوب یعنی شناخت صلاحیت برای هر دولت جهت توقیف کشتی دزدان دریایی و اعمال صلاحیت قضایی بر آن چندان محل بحث و مناقشه نیست، اما در عوض تعریف عرفی دزدی دریایی به طور دقیق و به آسانی قابل فهم و قبول نیست. برخی از نویسندگان بر این نظر بودند که یک تعریف چندان باارزشی از دزدی دریایی در عرف وجود نداشته است، اما اگرچه این نظر درست نمی‌نماید.

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

ب- از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو)

از آنجا که تعریف دزدی دریایی بر نتیجه محاسبات نهایی آماری ارتکاب جرم مذکور تاثیر مستقیم دارد، لذا تعاریف ارائه شده توسط سازمان‌های بین‌المللی متفاوت بوده است. دفتر دریانوردی بین‌المللی^۶ که یک سازمان با مبنای مالی صنعتی است و بسیاری از اعضای آن در زمره شرکت‌های بیمه‌اند تعریف بسیار وسیع‌تری از دزدی دریایی ارائه می‌دهد که نتیجتاً شمار بیشتری از حوادث را مشمول این جرم قرار می‌دهد. این سازمان دزدی دریایی را چنین تعریف می‌کند:

«عمل سوار شدن» به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف و یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل».

با این تعریف می‌توان اینگونه برداشت کرد که شرکت‌های بیمه از بابت افزایش شمار این دزدی‌ها نگرانی به خود راه نمی‌دهند، چرا که از آنها می‌توان به عنوان ابزاری برای توجیه ساختار نرخ بیمه و درآمد‌های بیمه‌ای ویژه آنها در مناطق تحت تسلط دزدان استفاده کرد. دیگر سازمان‌ها همچون اتاق‌های محلی بازرگانی و مراجع اداره‌کننده بنادر کشورها، تعریف بسیار محدودتری از دزدی دریایی دارند تا به این ترتیب، شمار دزدها را در حداقل ممکن ارائه دهند. هدف آنان از این رویکرد نشان دادن سلامت و امنیت بندرشان برای متقاعد ساختن مشتریان به استفاده از تسهیلات و امکانات بندر است.^۸

راهزنی دریایی شدند و در این منصب اغلب به عنوان قهرمانان ملی شناخته شدند و بالاخره آنها را دریادارهای نیروی دریایی سلطنتی خواندند. زندگی «فرانسیس دریک» تنها نمونه کوچکی از چنین زندگی‌نامه‌هایی می‌باشد. بنابراین شاعر معروف آلمانی «گوته»^۲ حق دارد - در نمایشنامه خود «فاوست» - از قول شیطان بگوید «جنگ، تجارت و راهزنی، هر سه یگانه‌اند و جدایی‌ناپذیر».

آری چنین است و نیز به این دلیل است که پایان دوران راهزنی دریایی زمانی قابل پیش‌بینی و متصور است که اغلب کشورهای جهان با هم به این توافق و تفاهم برسند که جنگ را تحریم کرده و آن را غیرقانونی شمارند، تجارت و بازرگانی در صلح را پیشه کنند و بر پهنه دریاها نیز حقوق یکدیگر را رعایت نمایند. اگر زمانی به این هدف برسیم، آنگاه باقیمانده عملیات راهزنی دریایی - مانند آنچه که مثلاً در برابر سواحل ویتنام یا دریای کارائیب هنوز هم رخ می‌دهد - برای همیشه از زمین برخواهد بست.^۳

۲- تعریف دزدی دریایی

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

دزدی دریایی در واقع حاوی این ویژگی است که همزمان هم یک بحث حقوق بین‌الملل است و هم یک بحث حقوق داخلی، صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده و سرکوب کیفری این عمل، یعنی جرم‌انگاری و مجازات آن به هر صورت مستلزم مداخله حقوق داخلی است به ویژه آنکه با فقدان یک محکمه کیفری بین‌المللی دائمی برای برخورد با دزدی دریایی نیز روبه‌رو هستیم. بدین ترتیب قوانین داخلی مختلفی در مورد دزدی دریایی وجود دارند. این قوانین در اغلب حالات در تعریف خود از جرم، فقط بر اتباع و کشتی‌های تحت پرچم یک دولت یا بر کشتی‌ها و اشخاص موجود در آب‌های تحت صلاحیت ملی آن دولت اعمال می‌گردند. البته دولت‌ها الزامی نیز برای تصویب قوانین خاص ندارند. این قوانین جملگی منطبق با تعریف بین‌المللی از دزدی دریایی نمی‌باشند و به ویژه در مورد مجازات‌ها نیز هماهنگ نیستند.

به طور کلی دزدی دریایی را از سه جهت می‌توان تعریف کرد: ۱- از دیدگاه عرف ۲- از دیدگاه سازمان دریایی بین‌المللی (ایمو) ۳- از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ و کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد مصوب ۱۹۵۸.

الف - از دیدگاه عرف

دزدی دریایی از دیدگاه عرف «شامل همه اقدامات خشونت‌آمیز غیرقانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی علیه کشتی‌های دیگر یا اشخاص و اموال داخل آنها در دریای آزاد»^۴ دانسته شده است که قدمت آن به تاریخ دست‌اندازی بشر و تسلط او بر دریاها بازمی‌گردد. در آن زمان، مسیرهای دریایی عمدتاً به تجارت مورد استفاده قرار می‌گرفت و بنابراین به مقوله دزدی دریایی به مثابه عملی که امنیت دریانوردی و تجارت را بر هم می‌زند تکرسته می‌شد. از این رو در سیر تحولات احصای اعمال مشمول دزدی دریایی، در ابتدا اقدام به محکومیت و جرم‌انگاری اعمال گردید که مغایر اهداف مذکور تلقی می‌شدند. با وجود این دخالت‌های مجاری بین‌المللی و عملکرد قانون‌گذاری دولت‌ها در ارائه تعاریف گوناگون از جرم دزدی دریایی در اسناد و معاهدات بین‌المللی بی‌تاثیر نبوده است.

اگرچه تعاریف معاهداتی دزدی دریایی به نوعی تدوین‌کننده عرف

راهنمای تحقیقات کیفری در خصوص جرایم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌هاست. سرقت مسلحانه کشتی را چنین تعریف کرده است: «اقدام غیرقانونی خشونت‌بار یا توقیف یا غارت یا تهدید به غارت یا توقیف کشتی‌ها علیه اشخاص یا اموال روی آنها با اهداف شخصی در درون قلمرو کشوری که دارای صلاحیت بر این جرایم است.»^{۱۱} بنا بر تعریف فوق توقیف یا غارت کشتی‌ها در پرتو ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز واقع می‌شوند و تهدید به ارتکاب این اعمال نیز مصداق سرقت مسلحانه کشتی‌ها می‌باشد مهمترین تفاوت این جرم با دزدی دریایی در محل ارتکاب آن است که شامل بنادر و آب‌های سرزمینی و حتی آب‌های داخلی کشورها می‌گردد.

در ماده ۲ موافقت‌نامه منطقه‌ای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا^{۱۲} که در سال ۲۰۰۵ به امضای کشورهای بنگلادش، برونئی، دارالسلام، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ژاپن، کره، لائوس، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، سریلانکا، تایلند و ویتنام رسید، سرقت مسلحانه کشتی‌ها به معنی هر اقدام غیرقانونی و خشونت‌بار یا بازداشت یا غارت کشتی‌ها، اشخاص یا اموال موجود در آنها در درون قلمرو صلاحیت کشورهای مقصد یا مشارکت داوطلبانه و آگاهانه در چنین اعمالی و یا تشویق یا تسهیل عامدانه این اقدامات ذکر شده است.^{۱۳}

انطباق تعریف سنتی از صلاحیت جهانی با تعریف دزدی دریایی، به طور خاص به مولفه اعمال صلاحیت بر ارتکاب این عمل در دریای آزاد یا خارج از صلاحیت دولت‌ها بازمی‌گردد. «در تعریف سنتی از صلاحیت جهانی، قلمرو اعمال این صلاحیت را فقط در محیطی خارج از قلمرو حاکمیت دولت‌ها می‌دانستند و در آن زمان این قلمرو، تنها دریای آزاد بود. لذا جرم دزدی دریایی اولین جرمی است که اکثر دولت‌ها تمایل به اعمال صلاحیت جهانی در مورد آن را داشته‌اند.»^{۱۴} «اعمال صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی دارای ریشه عرفی است و بر اساس آن، تمامی دولت‌ها می‌توانند دزدان دریایی را بدون در نظر گرفتن ملیت‌شان دستگیر و مجازات کنند. درست است این اصل صلاحیتی از حقوق عرفی نشأت گرفته و هنوز به قوت خود باقی است، اما تدوین و تکوین آن را می‌توان در معاهدات ملاحظه کرد. بنابراین، اعمال صلاحیت نسبت به دزدان، در حال حاضر بر اساس معاهدات اعمال می‌شود. بر این اساس، کشورهای عضو، متعهد به دستگیری و مجازات دزدان دریایی هستند، مشروط بر اینکه دزدان در دریاهای آزاد یا در قلمرو دولت ذیربط دستگیر شوند.»^{۱۵} در این راستا ضروری است به شناسایی عناصر تأثیرگذار بر ارتکاب دزدی دریایی بپردازیم.

۳- عناصر تشکیل‌دهنده جرم دزدی دریایی

همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عنصری است. جرایم بین‌المللی به معنی نقض آن دسته از قواعد بین‌المللی است که در حقوق عرفی یا قراردادی بین‌المللی موجب مسئولیت کیفری است و غایت آنها حمایت از ارزش‌های مورد احترام جامعه بین‌المللی می‌باشد. بنابراین هر عمل مجرمانه‌ای لزوماً به معنی جرم بین‌المللی نبوده و نقض هر مقرره بین‌المللی نیز جرم بین‌المللی تلقی نمی‌گردد. برای تحقق جرم بین‌المللی الزاماً می‌بایست عمل ارتكابی نقض یک قاعده بین‌المللی اعم از عرفی یا قراردادی بوده و همچنین این اقدام موجب مسئولیت کیفری فردی باشد. مبنای جرم‌انگاری در جرایم بین‌المللی احترام به ارزش‌های جامعه بین‌المللی می‌باشد که در عرف یا معاهدات بین‌المللی از آنها حراست شده است. جرایمی چون نسل‌کشی، جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره این جرایم می‌باشند.^{۱۶}

در میان جرایم بین‌المللی، دزدی دریایی قدمت بیشتری دارد. دزدی دریایی فی‌نفسه جرمی علیه ارزش‌های جامعه بین‌المللی نمی‌باشد بلکه بیشتر موجب به مخاطره افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی

ج- از دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای مصوب ۱۹۵۸ و کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد مصوب ۱۹۵۸

در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی بر اساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با تصویب شصت‌مین کشور امضاکننده اجرایی شد. بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو، دزدی دریایی این‌گونه تعریف شده است:

«راهزنی از هر یک از اعمال زیر تشکیل می‌گردد:

الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱- در دریای آزاد علیه کشتی یا هواپیمای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما.
۲- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور.

ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌نامند.

ج) هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کند.»^{۱۷}

تعریف اخیر ارائه‌دهنده یک مبنای معاهده‌ای از جرم دزدی دریایی است که البته دربرگیرنده

تعریف عرفی این جرم نیز می‌شود.^{۱۸}

بنابر تعریف فوق:

۱) اقدام به هرگونه خشونت خواه به قصد تصاحب اموال و خواه به قصد اخذ باج یا شکنجه و آزار یا سلب آزادی مسافران و خدمه

توقیف یا غارت کشتی‌ها در پرتو ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز واقع می‌شوند و تهدید به ارتکاب این اعمال نیز مصداق سرقت مسلحانه کشتی‌ها می‌باشد مهمترین تفاوت این جرم با دزدی دریایی در محل ارتکاب آن است که شامل بنادر و آب‌های سرزمینی و حتی آب‌های داخلی کشورها می‌گردد

مشمول تعریف دزدی دریایی است.

۲) محدوده جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی، دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌هاست.

۳) تعریف دزدی دریایی بر اقدامات صورت گرفته توسط هواپیمای خصوصی یا علیه این هواپیما در صورت انطباق شرایط فوق صدق می‌نماید.

۴) عمل دزدی دریایی توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیمای خصوصی و علیه هواپیماها یا کشتی‌های خصوصی صورت می‌پذیرد. بنابراین اقدام به دزدی دریایی توسط کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی، علیه آنها از تعریف دزدی دریایی خارج است.

۵) صرف شورش خدمه این کشتی‌ها یا هواپیما و کنترل آنان بر کشتی یا هواپیما مصداق دزدی دریایی نبوده بلکه لازم است اقدام به کنترل به قصد ارتکاب اعمال مادی دزدی دریایی باشد یا در عمل چنین اقداماتی صورت پذیرد.

اما خلا حقوقی تعاریف فوق عدم تعیین تکلیف در مورد اقدامات مصداق دزدی دریایی در آب‌های تحت صلاحیت دولت‌هاست. در راستای رفع این ابهام کمیته ایمنی سازمان بین‌المللی دریایی در قطعنامه (۲۲) ۹۹۲ که

دزدی دریایی است. بنابراین اقدامات غیرعمدی همچون حوادث دریایی منجر به قتل افراد یا تخریب کشتی‌ها و محموله آنها از شمول تعریف دزدی دریایی خروج موضوعی دارد.

از آنجا که جامعه بین‌المللی در حال حاضر فاقد سازوکار اجرایی جهت محاکمه دزدان دریایی در محاکم بین‌المللی است اقدام به تعقیب و محاکمه آنان توسط محاکم ملی صورت می‌پذیرد. بنابراین ضابطه احراز علم و عمد وابسته به مقررات داخلی کشورهاست.

در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه معاهدات و طرح‌های مربوط به تدوین حقوق بین‌الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی، بر «شخصی بودن اهداف دزدان» در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی، اتفاق نظر وجود دارد.

این امر هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ و هم در کنوانسیون ۱۹۸۵ مورد اشاره قرار گرفته است. همچنین در طرح کمیته حقوقدانان جامعه ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین‌الملل در ۱۹۲۶^{۲۰} این کمیته ضمن تأکید بر این مولفه، آن را عاملی متمایزکننده میان اعمال دولتی و غیر آن که مالا بر تعریف جرم دزدی دریایی و اعمالی غیر از آن تأثیرگذار است می‌داند. از این رو انگیزه تحصیل مال، به عنوان عنصر معنوی در جرم دزدی دریایی مورد موافقت همه حقوقدانان قرار نگرفته است، چه اینکه توسل به اعمال خشونت‌آمیز می‌تواند نه انگیزه مادی، بلکه نفرت یا انتقام و خونخواهی باشد. به نظر می‌رسد انگیزه مادی را نباید بیش از حد بزرگ جلوه داد، زیرا بررسی جامع‌تر انگیزه‌های دزدی دریایی را محدود و محصور می‌کند. بهتر آن است که به عنوان اصلی کلی به ماهیت خارجی این اقدامات،

بدون ورود بیش از حد به انگیزه‌های دزدی دریایی پرداخته شود؛^{۲۱} ضمن آنکه قبول ارتکاب دزدی دریایی در راستای یک هدف شخصی می‌تواند خود دربرگیرنده تمام انگیزه‌های مطرح در ارتکاب این جرم باشد. به نظر می‌رسد کمیسیون

به‌رغم عدم توافق میان حقوق‌دانان در ارائه یک معیار مشخص به عنوان عنصر معنوی جرم دزدی دریایی و نیز سکوت معنادار کنوانسیون‌های بین‌المللی در این رابطه، تقریباً این توافق وجود دارد که اعمال صورت گرفته چنانچه با اهداف و انگیزه‌های سیاسی ارتکاب دریایی باشند در قالب دزدی دریایی قرار نخواهند گرفت

حقوق بین‌الملل نیز در هنگام تدوین کنوانسیون راجع به دریای آزاد ۱۹۵۸، گرایش به همین دیدگاه داشته است. این کمیسیون در تفسیر ماده ۳۹ طرح خود راجع به موضوع معتقد است: «قصد دزدی»^{۲۲} (برای ارتکاب دزدی دریایی) لازم نیست. اعمال دزدی دریایی ممکن است با احساس تنفرآمیز و انتقام، نه صرفاً انگیزه کسب مال همراه باشد.^{۲۳}

با این حال، به دلیل تشتت فراوان در ارائه تعریف مشخص از جرم دزدی دریایی،^{۲۴} برخی به این اعتقاد استوار رسیده‌اند که اصولاً نظامی تحت عنوان حقوق بین‌الملل دزدی دریایی وجود ندارد؛ البته جز در حقوق داخلی برخی کشورها که به منظور حفاظت از تجارت خود یا ایجاد منافع امپریالیستی اقدام به تعبیه مقرره‌هایی در این زمینه می‌کنند یا در تئوری‌های کسانی که ترجیح می‌دهند نگرش اخلاقی خود را به عنوان قانون معرفی کنند.

به‌رغم عدم توافق میان حقوق‌دانان در ارائه یک معیار مشخص به عنوان عنصر معنوی جرم دزدی دریایی و نیز سکوت معنادار کنوانسیون‌های بین‌المللی در این رابطه، تقریباً این توافق وجود دارد که اعمال صورت گرفته

می‌گردد. آنچه که باعث حساسیت دولت‌ها و در نتیجه تدوین مقررات و حتی پیش‌بینی اصل صلاحیت جهانی برای این جرم گردیده آن است که این جرم غالباً با اقداماتی همچون قتل، شکنجه، غرق نمودن قربانیان و یا ضرب و جرح آنان توأم است.^{۱۷} شاید به همین دلیل است که در تعاریفی که از دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و نیز کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شد خشونت یکی از مولفه‌های اصلی در تعریف دزدی دریایی می‌باشد. جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق عرفی ریشه داشته و از قرن هفدهم میلادی مورد توجه جامعه بین‌المللی بوده است. در رسیدگی این جرم می‌بایست عناصر سه‌گانه و اوضاع و احوال آن احراز گردد:

الف - عنصر مادی

برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال مادی ممنوعه ضروری است. اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت‌بار، تخریب یا ایراد خسارت توأم با قهر و غلبه، اعمال کنترل بر کشتی به قصد دزدی دریایی توسط خدمه شورش‌ی یا به کارگیری آن در جهت ارتکاب اقدامات فوق از مصادیق دزدی دریایی است. این مصادیق در تعاریف مندرج در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در حقوق دریاهای و کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شده‌اند. در سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی اعمالی چون کنترل زورمندانه یا تهدیدآمیز کشتی، اعمال خشونت علیه اشخاص موجود در آن، تخریب یا ایراد آسیب به کشتی یا محموله آن یا تاسیسات دریانوردی، قرار دادن یا وارد نمودن مواد یا وسایل مخرب یا آسیب‌رسان به کشتی یا محموله آن، ارسال اطلاعات نادرست، تهدید یا هدف اجبار فیزیکی یا قضایی فردی جهت ارتکاب عملی یا خودداری از انجام عملی از جمله مصادیق ممنوعه و عناصر مادی می‌باشد.

بنابراین ملاحظه می‌شود که دایره شمول ممنوعیت در کنوانسیون ۱۹۸۸ دارای جامعیت بیشتری است.

آنچه به وضوح تشتت در تعریف جرم دزدی دریایی را نمایان می‌سازد، توجه به اعمال مشمول تعریف این جرم به عنوان عناصر مادی آن است. در حالی که کمیته حقوقدانان جامعه ملل «محرومیت از مال و اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد»^{۱۸} را به عنوان عنصر مادی دزدی دریایی می‌داند، کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول علیه هر کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی‌ها مشمول دزدی دریایی می‌دانند؛ ضمن اینکه بر اساس این دو کنوانسیون، مشارکت و معاونت در ارتکاب دزدی دریایی، معادل مباشرت در ارتکاب این جرم تلقی گردیده است. در حالی که کمیسیون حقوق بین‌الملل؛ در تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ معتقد بود که دزدی دریایی می‌تواند نه تنها توسط کشتی‌ها بلکه در دریای آزاد توسط یک هواپیما علیه کشتی نیز صورت پذیرد، در عین حال بر این نظر بود که اعمال صورت گرفته در هوا توسط یک هواپیما علیه هواپیمای دیگری به سختی می‌تواند در قالب تعریف جرم دزدی دریایی گنجانده شود. از این رو در ماده ۳۹ طرح آن کمیسیون، ارتکاب هرگونه عمل خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول تنها علیه دیگر کشتی‌ها یا اموال و اشخاص موجود در آن کشتی‌ها به عنوان دزدی دریایی تلقی گردیده است. همچنین کمیسیون حقوق بین‌الملل در تغییر کنوانسیون مذکور معتقد است اعمال صورت گرفته بر عرصه یک کشتی توسط خدمه خود آن کشتی یا مسافران، اعمال مشمول دزدی دریایی تلقی نمی‌شوند.^{۱۹}

ب - عنصر روانی

تعاریف مذکور در سه کنوانسیون مذکور حاوی عناصر عمد در ارتکاب

چنانچه با اهداف و انگیزه‌های سیاسی ارتکاب یافته باشند در قالب دزدی دریایی قرار نخواهند گرفت. ماده یک مقررات پیش‌نویس ممانعت از دزدی دریایی، تهیه شده توسط کمیته حقوق دانان جامعه ملل بر این مهم اشاره صریح دارد.

ج - عنصر قانونی

عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌باشد. کنوانسیون‌های مذکور دولت‌ها را ملزم به محاکمه و مجازات دزدان دریایی بر اساس مقررات داخلی خود می‌نماید. موقعیت معاهدات در نظام حقوق داخلی امری است که در کشورهای مختلف متفاوت است. به عنوان مثال مطابق اصل ۵۵ قانون اساسی فرانسه معاهدات بر قوانین داخلی این کشور برتر بوده و در صورت تعارض بین معاهدات و قوانین داخلی اولویت با معاهدات بین‌المللی است. در ایران طبق ماده ۹ قانون مدنی معاهدات در حکم قوانین داخلی می‌باشد. در نبود قوانین داخلی خاص در زمینه جرم‌انگاری و تعیین مجازات برای جرایم دریایی، تعقیب و محاکمه و مجازات مرتکبان این جرایم لاجرم در پرتو عمومات قانون و همچون جرایم عادی صورت می‌پذیرد. به عنوان مثال با سرقت کشتی یا محموله آن در دریای آزاد می‌بایست همانند سرقت به مثابه یک جرم عادی برخورد گردد.

د - شرایط و اوضاع و احوال جرم

مشخصه اصلی جرم دزدی دریایی و وجه تمایز آن در جرم سرقت مسلحانه کشتی‌ها آن است که مطابق تعاریف ارائه شده این جرم در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت می‌پذیرد. بنابراین یکی از شرایط این جرم وقوع آن در این اماکن است. از سوی دیگر جرم مذکور توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی علیه کشتی‌ها صورت می‌پذیرد. از این رو ارتکاب جرم دزدی دریایی توسط نوآگان دولتی یا نظامی که از آن به عنوان راهزنی تفویضی^{۲۵} یاد می‌شود، با تعاریف کنونی دزدی دریایی تلقی نمی‌گردد. هدف از دزدی دریایی نیز می‌بایست اهداف شخصی باشد. آنچه‌آن که در مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در مورد دزدی دریایی و تعریف سازمان بین‌المللی دریایی از جرم راهزنی مسلحانه کشتی‌ها گذشت در صورتی که اقدامات خشونت‌بار علیه کشتی‌ها یا هواپیما در پی نیل به اهداف سیاسی، مکتبی یا مذهبی با حمایت دولت یا گروه‌های سیاسی صورت پذیرد موضوع مصداق تروریسم دریایی می‌باشد.^{۲۶} مطابق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، اقدامات مادی موضوع آن کنوانسیون می‌بایست منجر به اخلال در ایمنی دریانوردی کشتی نیز بشود.

پی‌نوشت‌ها:

- ۱- گروه عملیات ویژه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، شامل ناو خارک و ناوشکن جنگی سیلان هم‌اکنون در خلیج عدن حضور دارند، به نقل از سایت خبری تابناک، ۳۰ مهر ۱۳۸۹
- ۲- Johann, Goethe از مشاهیر نویسندگان و شعرا آلمانی (۱۸۳۲) - (۱۷۴۹ میلادی) و بزرگترین شخصیت ادبی قرن نوزدهم در اروپا بود. مهمترین آثار ادبی او عبارتند از: ورتر فاوست، ایفیژنی، آگمونت، سال‌های ویلهلم مایستر، نامزدی گورنت، هرمان ودوروته، دیوان شرقی و غربی و نغمه‌های روسی، نقل از فرهنگ فارسی، دکتر محمد معین، ج ۶: ص ۱۷۳۲.
- ۳- پروفسور ولفکانک تارنوسکی، راهزنان دریایی، ترجمه بهروز بیضایی، انتشارات قدیانی، چاپ پنجم، ۱۳۸۶، ص ۲.
- ۴- رابین، چرچیل و آلن لو، حقوق بین‌الملل دریاهای، ترجمه بهمن آقایی،

۱۳۶۷، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت علوم خارجه، ص ۲۸۶
Nyon -۵

۶- متن سخنرانی آقای دکتر ابراهیم بیگ‌زاده در همایش حقوق بین‌الملل و دزدی دریایی در مورخه ۱۳۸۷/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی

IMO -۷

۸- wydajewski L. Kenneth and White Brainl "piracy against Defense self ship Commerical" JEEE/MTS .۰۲ .OCEABS "Terrorism maritime and ۱۱۷۱ - ۱۱۶۴ PP.۲۰۰۲.OC.VOL۲

۹- پورنوری، منصور، حبیبی، محمد، حقوق بین‌الملل دریاهای، کنوانسیون حقوق دریاهای (مصوب ۱۹۸۲)، بهار ۱۳۸۶، چاپ سوم، ص ۸۹.

۱۰- بر اساس حقوق عرفی حاکم در دوران قبل، تنها سرقت به عنوان دزدی دریایی قلمداد می‌شد و جرائم مشمول در تعاریف اخیر، مذکور در کنوانسیون‌های بین‌المللی که به مراتب شدیدتر از سرقت هستند خارج از حقوق بین‌الملل قرار داشتند.

۱۱- Robbery armed and piracy act on Reporte ۲۷.۱۹ .cir / ۴ .mnc .imo .Ship Against ۲۰۰۸ Nowmber

۱۲- combating on Agreement cooperation Regional Asia in ships against Robbery Armed and piracy

Robbery On Agreement Cooperation Regional Asia in ships Against

۱۴- حامد، سهیلا، صلاحیت جهانی، (پایان‌نامه کارشناسی ارشد)، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۳، ص ۷-۶.

۱۵- Zehenhaa 'law international under jurisdiction universal'

۱۶- کاسسه، آنتونیو، حقوق بین‌الملل کیفری، ترجمه حسین پیران، اردشیر امیرارجمند، زهرا موسوی، ص ۲۸، انتشارات جنگل، ۱۳۸۷

۱۷- کاسسه، آنتونیو، حقوق بین‌الملل کیفری، ترجمه حسین پیران، اردشیر امیرارجمند، زهرا موسوی، ص ۲۸، انتشارات جنگل، ۱۳۸۷

۱۸- journal American the .piracy .۶.NO Quastionnaire ۳.No.۲۰ .Vol .Law international of ۲۲۸.p.۱۹۲۶۲۲

۱۹- .commission Law international the of book Year ۲۸۲.p.۱۱.vpl .۱۹۵۶

۲۰- ۲۲۹-۲۲۲ pp.cit.op .۶.Priacy.No Quastionnair .See ۲۲۴.p.Ibid

۲۱- furandi Animas ۲۲ .commission Low international the of book Year ۲۸۲.p.۱۱.vol .۱۹۵۶

۲۴- ماده ۱ یادداشت همکاری اتحادیه اروپا و دولت کنیا در رابطه با انتقال افراد مظنون به دزدی دریایی به دولت کنیا که توسط نیروی دریایی اتحادیه در منطقه دستگیر شده‌اند، در تعریف Piracy، عبارت مورد اشاره

در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای در ۱۹۸۲ را به عنوان تعریف مورد توافق دو طرف عنوان می‌دارد. همچنین قطعنامه‌های شورای امنیت در موضع دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای را به عنوان مبنای قانونی مبارزه با دزدی دریایی می‌شناسد که حداقل نتیجه حاصل از این موضع‌گیری، قبول تعریف ارائه شده در این کنوانسیون از دزدی دریایی است.

privateering -۲۵

۲۶- آنتونیو کاسسه همان ص ۱۵۳.