



دزدی دریایی در پرتو اسناد بین المللی (۲)

پدیدآورنده (ها) : شجاعلی اصل کلیدر، رضا

حقوق :: نشریه قضاوت :: آذر و دی ۱۳۹۰ - شماره ۷۳

صفحات : از ۵۳ تا ۵۹

آدرس ثابت : <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/888578>

تاریخ دالود : 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.



مقالات مرتبط

- نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی
- نگرشی به مفهوم تروریسم دریایی در مقررات حقوق بین‌الملل
- دزدی دریایی و جرایم سازمان یافته
- بررسی بزه تجاوز به عنف از نگاه جرم‌شناسی
- فرهنگ و گسترش تروریسم و افراطی‌گری در خاورمیانه و شمال آفریقا (با تأکید بر فعالیت‌های داعش)
- جریان قصاص میان مسلمان و غیرمسلمان از منظر فقه اسلامی و حقوق ایران
- چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران
- ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران
- ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی
- الگوی آونگی در تحلیل مطالبات ملی: آزادی و امنیت - استبداد و بحران
- مهم‌ترین جلوه‌های کیفرزدایی در قانون جدید مجازات اسلامی
- جنبه‌های گوناگون «مسئولیت» در حقوق بین‌الملل کیفری

عناوین مشابه

- دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی (۱)
- 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 مسیولیت 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 دوم (پایانی)

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 کشورها 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

۴- ابزارهای قانونی مقابله با دزدی دریایی در اسناد بین‌المللی

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه متعدد خود که به مناسبت وضعیت موجود در سواحل سومالی و خلیج عدن صادر کرده به راهکارهای قانونی متعددی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در این منطقه متوسل گردیده است. این راهکارها، توسل به ابزارهای قانونی در تنظیم رفتار دولت‌ها به هنگام مبارزه با دزدان دریایی در این منطقه است. در این گفتار به بررسی اسناد حاکم بر خشونت‌های ارتكابی در حوزه مذکور که مورد توجه قطعنامه‌های شورای امنیت بوده است خواهیم پرداخت. مسلم است که توسل به اسناد متعدد در قطعنامه‌های شورای امنیت، باز گذاشتن دست دولت‌ها در تسلط کامل بر اوضاع و پر کردن خلاهای قانونی موجود در هر سند برای مبارزه قانونی با مرتکبان این جرایم است. به واقع، تمهیدات و ابزارهای قانونی متعدد مورد اشاره، با توسعه دامنه و قلمرو اقدامات لازم، در راستای جمع‌آوری شواهد و اسناد و

تعقیب مرتکبان این جنایات قدم می‌گذارند. در عین حال، این واقعیت را نباید از نظر دور داشت که ارتکاب دزدی دریایی خود موجب رویدادهای اسفناک دیگری همچون نگرانی‌های زیست‌محیطی می‌گردد.^۱ ضمن آنکه ارتکاب دزدی دریایی، بنا بر تجربه و بر اساس عملکرد این راهزنان، ملازم با ارتکاب دیگر جرایم از جمله گروگانگیری نیز بوده است. در خصوص مورد اخیر، کنوانسیون ۱۹۷۹ راجع به گروگانگیری می‌تواند مبنای قانونی مناسبی در همکاری اعضای این کنوانسیون در مقابله با این پدیده باشد. همچنین کنوانسیون مبارزه با فساد، مصوب سال ۲۰۰۳، سند قانونی دیگری است که اقدام به فراهم آوردن زمینه برای همکاری کشورها در اجرای قانون، تحقیق مشترک، معاضدت قضایی دوجانبه، استرداد، انتقال یا احاله جریان دادرسی و انتقال افراد محکوم می‌باشد. مقررهای مربوط به همکاری بین‌المللی در کنوانسیون اخیر، در بسیاری موارد حتی در فقدان ترتیبات دوجانبه

و مجازات دزدان دریایی دستگیر شده در سواحل سومالی و خلیج عدن، مبنی بر تسلیم دستگیرشدگان به کشورهای دیگر، از جمله کنیا، دیده می‌شود، کمیسیون حقوق بین‌الملل در تدوین ماده مذکور صرفاً به دنبال اعمال صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده بوده و اعمال صلاحیت قضایی کشور ثالث را مدنظر نداشته است. کمیسیون در تفسیر ماده مذکور بیان می‌دارد که اعمال صلاحیت جهانی، تنها محدود به دستگیری و توقیف دزدان و اموال آنها به وسیله همه دولت‌ها می‌گردد؛ اما فقط دولت دستگیرکننده می‌تواند اقدام به محاکمه و مجازات کند. به هر حال، عدم تمایل دولت‌ها به تعقیب و محاکمه دزدان دریایی موجب این گردیده است تا دزدان با فراغ بال بیشتری به اقدامات خود ادامه دهند. در عین حال در راستای مبارزه با بی‌کفایتی و جلوگیری از تخریب این راهزنان در ادامه فعالیت خود، برخی دولت‌ها بر آن شده‌اند تا به انعقاد قرارداد با برخی از دولت‌های همسایه سومالی در خصوص انتقال و محاکمه دزدان در این کشورها اقدام کنند. از جمله اتحادیه اروپا اقدام به تبادل یادداشت با دولت کنیا راجع به شرایط و چگونگی انتقال افراد مظنون به ارتکاب اعمال راهزنی دریایی به دولت کنیا کرده است. همچنین اجلاس بلندپایه ۱۷ کشور غرب اقیانوس هند، خلیج عدن و دریای سرخ که به ابتکار سازمان دریانوردی بین‌المللی در ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ در جیبوتی برگزار گردید منجر به پذیرش «کد رفتاری جیبوتی» توسط این کشورها شد. بر اساس این کد، شرکت‌کنندگان بر تمایل خود مبنی بر همکاری کامل در دستگیری، تحقیق و محاکمه افرادی که مرتکب دزدی دریایی شده یا به نحو معقولی مظنون به ارتکاب راهزنی دریایی، توقیف کشتی یا اموال موجود در آن هستند تأکید کردند. همان‌طور که گفته شد این مطلب از این جهت قابل توجه است که عبارت ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای صلاحیت قضایی دولت‌ها در مبارزه با این پدیده را محدود به دول دستگیرکننده دزدان دریایی می‌کند و لاجرم جبران این نقیصه از طریق انعقاد معاهده خاص و در قالب انتقال اعمال صلاحیت قضایی از دولت دستگیرکننده به دولت محاکمه‌کننده، مواجه با اشکالاتی می‌گردد. به واقع سوال این خواهد بود که دولت‌ها تا چه میزان در انصراف از اعمال صلاحیت قضایی خود در قالب موافقتنامه به نفع دیگر دول مختارند. در این باره، از یک طرف، مواجه با اختیارات و صلاحیت‌های ذاتی کشورها و نحوه اعراض از آن می‌شویم و از سوی دیگر با استانداردهای بین‌المللی در انتقال اعمال صلاحیت قضایی روبه‌رو خواهیم شد.

به طور کلی به نظر می‌رسد از آنجا که صلاحیت قضایی جنبه‌ای از حاکمیت سیاسی کشورها است، آنان این اختیار را دارند که با رضایت خود، حاکمیت‌شان را محدود سازند. با وجود این، جنبه‌های اعمال صلاحیت جزو ذات نظام حاکمیتی یک کشور است و گذشتن و اعراض از آن به نظام حاکمیتی و سیستم حکومتی لطمه وارد کرده جامعه بین‌المللی را در مواجهه با آن موجودیت به عنوان یک کشور دارای حاکمیت مستقل، با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. اما آیا صلاحیت قضایی کشورها از آن جمله است؟ در موارد متعددی دولت‌ها حق اعمال اختیارات صلاحیتی خود در ارتباط با برخی جرائم را به دیگر دولت‌ها واگذار کرده‌اند و دولت اخیر به طور موثر در مقام نماینده دولت انتقال‌دهنده صلاحیت عمل کرده است. از آنجا که چنین ترتیباتی بر رضایت دولت‌ها و صلاحیت سنتی

نیز قابل اجرا نیست. کنفرانس اعضای کنوانسیون مذکور، حمایت قاطع خود را برای استفاده عملی از این کنوانسیون، به عنوان ابزاری، در کمک به حل تهدیدات نوظهور جنایی، همانند دزدی دریایی، اعلام کرده است.

اما در عین حال، موضوعات و تعهدات معاهده‌ای مورد اشاره در فوق از دید قطعنامه‌های اخیر شورای امنیت مغفول مانده است. اما در خصوص موضوعات گفته شده، در قالب حقوق بین‌الملل عام، توسل به اسناد مربوط می‌تواند در حصول هدف کارساز باشد.

الف - کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای ۱۹۸۲

در مقدمه قطعنامه‌های شورای امنیت بر این نکته تأکید می‌شود که «حقوق بین‌الملل، همان‌گونه که در کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای، ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲، بیان گردیده، چارچوب قانونی قابل اعمال را در مبارزه علیه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا، همانند دیگر فعالیت‌های دریایی، تنظیم می‌کند.» از این رو، با قاطعیت می‌توان گفت آن قسمت از کنوانسیون حقوق دریاهای که به موضوع دزدی دریایی اختصاص یافته است، با عنایت به اعلام مذکور در قطعنامه‌های شورای امنیت، جنبه عرفی یافته و در مورد همه

کشورها، صرف‌نظر از وضعیت

عضویت آنها در این معاهده

که به ۱۵۹ کشور می‌رسد،

لازم‌الاجرا خواهد بود. ترتیبات

پیش‌بینی شده در خصوص

دزدی دریایی در این معاهده

و در ارتباط با قطعنامه‌های

اخیر شورای جرائم و جنایات

بین‌المللی دیگر بروز می‌یابد

کنوانسیون در ماده ۱۰۰ تحت

عنوان «تکلیف به همکاری در

ممانعت از دزدی دریایی»،

چنین بیان می‌دارد که «همه

دولت‌ها تا سرحد امکان در راستای سرکوب دزدی دریایی در

دریاهای آزاد یا سایر نقاط خارج از صلاحیت هر دولت، تشریک

مساعی خواهند کرد.»^۲ اگرچه ماهیت نه چندان شنیع این جرم

در مقایسه با دیگر جنایات بین‌المللی که لزوماً چنین صراحتی

در تعقیب و محاکمه مرتکبان آنها دیده نمی‌شود، عمل

دولت‌ها به تعهدات بین‌المللی خود را با سستی‌هایی مواجه

کرده است؛^۳ اما جملگی با احراز وضعیت خاص این کشور در

تهدید صلح و امنیت منطقه بر اساس فصل ۷ منشور ملل متحد

صادر گردیده‌اند. از دولت‌ها، به خصوص کشورهایی که دارای

توانایی‌های نظامی و قابلیت‌های دریایی هستند می‌خواهد که

در مقابله با این پدیده، اقدام عاجل به عمل آورند. از سوی دیگر

انجام این تعهد در تعقیب و محاکمه دزدان دستگیر شده نمود

خواهد یافت. در اعمال این تعهد، ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق

دریاهای بر این امر صراحت دارد که محاکم کشور توقیف‌کننده

کشتی یا هواپیمای متعلق به دزدان دریایی، صلاحیت رسیدگی

و مجازات مجرمان و تصمیم‌گیری راجع به اموال آنها را خواهد

داشت. به عبارت دیگر، برخلاف رویه‌ای که هم‌اکنون در تعقیب

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

امنیت در قطعنامه ۱۸۴۶ در بند ۱۴ اجرایی و قطعنامه ۱۸۹۷ در بند ۱۲ اجرایی از همه دولت‌ها و به خصوص دولت‌های صاحب پرچم، ساحلی و صاحب بندر، دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و دیگر دولت‌هایی که به نوعی بر اساس حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی واجد صلاحیت هستند می‌خواهد که در اعمال صلاحیت و تعقیب و محاکمه افراد مسئول ارتکاب اعمال مذکور در سواحل سومالی با یکدیگر همکاری کنند. به نظر می‌رسد قطعنامه اخیر در صدد رفع خلاهای موجود بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ و ایجاد مبنایی برای همکاری‌های قضایی و غیرقضایی کشورها در مقابله با جرایم صورت گرفته در منطقه است.^۷ اما از آنجا که راهزنی دریایی از آنگونه که مدنظر کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد و خارج از صلاحیت کشورها ارتکاب می‌یابد، حال آنکه عمده حملات صورت گرفته به کشتی‌ها در اطراف سومالی در آب‌های سرزمینی این کشور رخ می‌دهند، محدودیت‌های حقوقی موجود موانعی عملی را در مقابله با جرایم صورت گرفته ایجاد خواهد کرد.^۸ مضافاً اینکه این کشور به دلیل فقدان حاکمیت موثر بر قلمرو خود در نتیجه نبود یک حکومت مقتدر، قادر به تعقیب و محاکمه مجرمان نیز نیست. از این رو، دولت انتقالی سومالی طی نامه‌ای به تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۰۸ به دبیرکل سازمان ملل، تمایل خود را به همکاری با سایر کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای و نیز شورای امنیت در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل این کشور اعلام کرد. به نظر می‌رسد شورای امنیت با عنایت به خلا

قانونی کنوانسیون ۱۹۸۲، به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص ارتکاب جرایم مذکور در پاراگراف ۵ قطعنامه (۲۰۰۸) ۱۸۵۱، اقدام به ارائه مبنایی قانونی دیگر در مبارزه با جرایم صورت گرفته در این منطقه کرده است. توسل به کنوانسیون‌های دیگر، حداقل به دلیل فقدان محدودیت مذکور در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲، انتقال اعمال صلاحیت قضایی را با عنایت به مقرر قطعنامه ۱۸۴۶، به ویژه میان دولت‌های عضو این کنوانسیون‌ها تسهیل خواهد کرد.

ب - کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

در دهه ۱۹۸۰ اخبار متعددی در ارتباط با دزدی کشتی‌ها، آدم‌ربایی در دریا و انفجار عمدی کشتی‌ها، نگرانی‌هایی را در خصوص این اعمال غیرقانونی که سلامت و امنیت کشتی‌ها و مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد به وجود آورد. در نوامبر ۱۹۸۵ این مشکل در چهاردهمین مجمع سازمان دریانوردی بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفت که منجر به پذیرش قطعنامه (۱۴) ۵۸۴ در آن اجلاس شد. این قطعنامه متضمن اقداماتی راجع به ممانعت از اعمال غیرقانونی‌ای بود که سلامتی کشتی‌ها و امنیت مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد و

هر دولت طرف موافقتنامه قرار گرفته است نمی‌تواند به عنوان عاملی برای چالش کشیدن سیستم صلاحیت وستفالیایی و مثالی برای صلاحیت جهانی تلقی گردد. در این ارتباط، قطعنامه ۱۸۹۷ مورخ ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ شورای امنیت در بند ۶ اجرایی، اعمال صلاحیت قضایی دول ثالث بر افراد دستگیر شده در آب‌های سرزمینی سومالی را موقوف به کسب رضایت آن دولت می‌داند.^۹ بنابراین به نظر می‌رسد عدم اعمال صلاحیت و اختیارات ذاتی از سوی کشورها نمی‌تواند عاملی برای تعرض به سیستم حکومتی آن کشورها در مواجهه با جامعه بین‌المللی تلقی گردد. با وجود این، واگذاری این اختیار به دول دیگر، نه به معنای سلب صلاحیت از خود و نه همواره به معنای انتقال صلاحیت است، بلکه با حصول دیگر شرایط، از جمله ارتباط موضوع با کشور اخیر صورت می‌پذیرد.

در عین حال بر این نکته واقفیم که اعمال صلاحیت قضایی در برخی مواقع به عنوان یک تکلیف عرفی و معاهده‌ای بر کشورها عمل می‌کند. توضیح آنکه اینگونه درک از اعمال صلاحیت جهانی کشورها در مقابله با دزدان دریایی از آنجا ناشی می‌شود که بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کشور دستگیرکننده دزد دریایی به تعقیب و محاکمه راهزنان خواهد پرداخت، حال آنکه در اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دیگر جنایات بین‌المللی، چنین تعهد صریحی قابل برداشت نیست، بلکه امکان صرف‌نظر کردن از تعقیب و محاکمه یک مجرم و یا متهم به نفع صلاحیت قضایی کشور دیگر نیز وجود دارد. تفسیر ماده ۲۸ طرح اولیه کمیسیون حقوق بین‌الملل (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای) به صراحت بیان می‌دارد که هر دولتی که فرصت اتخاذ اقدامات ضروری علیه دزدان را داشته، اما در این زمینه قصور می‌ورزد از انجام تعهد بین‌المللی که بر دوشش نهاده شده تخلف ورزیده است.^{۱۰} به نظر می‌رسد اعمال صلاحیت قضایی و محاکمه دزدان توسط کشور دستگیرکننده، به صراحتی که در ماده ۱۰۵ کنوانسیون دیده می‌شود، بیانگر تکلیف معاهده‌ای دولت‌ها در اعمال این تعهد است.^{۱۱} با این مقدمه، اما همان‌گونه که در تشریح ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آمد، قانون حاکم بر این موضوع، یعنی کنوانسیون مذکور، منصرف از انتقال اعمال صلاحیت از دولت دستگیرکننده مجرم یا متهمان به دولت دیگر است.

از سوی دیگر، می‌توان ادعا کرد که صلاحیت جهانی مورد نظر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون، نه یک صلاحیت قضایی جهانی در مفهوم مدرن آن، بلکه یک نوع صلاحیت جهانی در مقوله اجرایی در مبارزه با این پدیده است. این مهم از صراحت ماده مذکور و نیز تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل بر این مقرر قابل درک است. چه اینکه به همه دولت‌ها، حتی دول که به هیچ نحو متأثر از رفتار دزدان نگردیده‌اند، اجازه دستگیری و توقیف کشتی و هواپیمای دزدان در قلمروهای خارج از صلاحیت کشورها را می‌دهد، اما در عین حال با هوشیاری، تعقیب و محاکمه دیگر اعراض از اعمال صلاحیت قضایی به نفع دولت ثالث، از آن‌گونه که کشورهای دستگیرکننده راهزنان دریایی به نفع دولت‌های ثالث انجام می‌دهد، در یک حالت و بر اساس قطعنامه (۲۰۰۸) ۱۸۴۶ و قطعنامه (۲۰۰۹) ۱۸۹۷ قابل توجیه بوده و آن، در صورت احراز عوامل ارتباط میان صلاحیت قضایی کشورها با حادثه مورد نظر است. در توضیح باید گفت شورای

هر دولتی که فرصت اتخاذ اقدامات ضروری علیه دزدان را داشته، اما در این زمینه قصور می‌ورزد از انجام تعهد بین‌المللی که بر دوشش نهاده شده تخلف ورزیده است. به نظر می‌رسد اعمال صلاحیت قضایی و محاکمه دزدان توسط کشور دستگیرکننده، به صراحتی که در ماده ۱۰۵ کنوانسیون دیده می‌شود، بیانگر تکلیف معاهده‌ای دولت‌ها در اعمال این تعهد است

که کنوانسیون حقوق دریاهای را همچون چهارچوبی قانونی تلقی می‌کند که تروریستی گروگان گرفتن کشتی ایتالیایی «آشیل لارو» در اکتبر ۱۹۸۵، به عنوان یکی از اولین اقدامات تروریستی در تاریخ دریانوردی موجب برای انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۸ گردید، اما این رویداد تنها یکی از مواردی بود که منجر به تعبیه این سازوکار به منظور تامین امنیت دریانوردی مرتبط دانسته شده، هر دو رسانه‌های جمعی و اظهارنظرهای دولتی در کنار یکدیگر به کار برده شوند.

با اینکه برخی میان راهزنی در دریای آزاد و راهزنی در دریاهای غیرآزاد که تحت صلاحیت دولت‌ها هستند تفاوت قائل گردیده‌اند و هر کدام از این دو را مشمول صلاحیت و قانونی جداگانه می‌دانند و اعتقاد دارند اعمال که تحت عنوان دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاهای نام برده می‌شود چنانچه در داخل آب‌های سرزمینی کشورها ارتکاب یابد داخل در تعریف دزدی دریایی در دریای آزاد نیستند؛ بلکه تحت عنوان سرقت دریایی در حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرند. اما این موضوع با عنایت به قطعنامه ۱۹۱۶ شورای امنیت که امکان انجام عملیات علیه مجرمان را حتی در داخل قلمرو تحت صلاحیت سومالی و البته با رضایت آن کشور^{۱۱}، می‌دهد نمی‌تواند مانعی برای مقابله و تعقیب این افراد تلقی گردد.^{۱۲} ضمن آنکه وجود گروه‌هایی در سومالی که با القاعده در ارتباط هستند زمینه‌ها لازم برای پیوند دزدی دریایی با تروریسم دریایی و در نتیجه به کارگیری قدر متقین، یعنی کنوانسیون ممانعت از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، را فراهم می‌آورد. که البته محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای را نیز واجد نیست. آنچه مسلم است، برخلاف دزدی دریایی که به نوعی مورد تعریف قرار گرفته و در برخی نواحی و مناطق مشخص دریایی رخ می‌دهد. تروریسم دریایی به خوبی توصیف نشده و می‌تواند در هر منطقه دریای ارتکاب یابد و منافع یک کشور یا مردمش را به شدت متاثر سازد، ضمن آنکه ماهیت حمله می‌تواند اشکال متفاوتی داشته باشد. با وجود این، برخی معتقدند که اسناد و مدارک کمی وجود دارد که نگرانی پیش‌گفته برخی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی، مبنی بر تبانی و ارتباط میان دزدی دریایی و تروریسم را به اثبات برساند، ضمن آنکه اهداف ارتکاب هر یک از این دو جرم نیز متفاوت است. با این حال همان‌گونه که گفته شد، این کنوانسیون می‌تواند به عنوان ابزاری تکمیلی، در برخورد با ارتکاب جرایم مذکور که لزوماً در قالب مولفه‌های دزدی دریایی جای نمی‌گیرند، مورد استناد قرار گیرد. در عین حال، تلاش‌هایی از سوی برخی از کشورها به منظور قرار دادن دزدی دریایی در قالب تعریف جرایم تروریستی در جریان است.^{۱۳} که این خود به نوعی بیانگر قرابت دو جرم مذکور از نظر ماهیت و غایت نهایی ارتکاب آنها است. به علاوه این موضع، نشان از وجود تحول در مفهوم سنتی جرم دزدی دریایی، از نظر تغییر در عناصر ارتکاب آن و نزدیکی این عناصر به مولفه‌های جرایم تروریستی دارد. اما در این میان برخی کشورها از جمله اندونزی، بر این باورند که نباید دزدی دریایی و حمله مسلحانه به کشتی‌ها را به تروریسم مرتبط کرد. البته در این میان، این تفاهم وجود دارد که معضلات دزدی دریایی و تروریسم، از جمله در نتیجه مشکل عظیم‌تر این منطقه و کشور، یعنی بی‌قانونی در جنوب سومالی است.

با آنکه کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز مقید به قلمروی فراتر از

نگرانی عمیق خود را از خطرهای ناشی از افزایش روزافزون حوادثی چون راهزنی دریایی، سرقت مسلحانه و دیگر اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها و بر روی کشتی‌ها و نسبت به مسافران و خدمه آنها اعلام می‌داشت.^{۱۴} در دسامبر ۱۹۸۵ مجمع عمومی سازمان ملل متحد از سازمان بین‌المللی دریانوردی خواست تا معضل تروریسم بر روی کشتی‌ها و علیه آنها را از دید ارائه پیشنهادهایی در خصوص اتخاذ اقدامات مناسب مورد مطالعه قرار دهد. در نوامبر ۱۹۸۶، دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد دادند که سازمان دریانوردی بین‌المللی، کنوانسیونی در خصوص موضوع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، شامل ممنوعیت کامل و جامع اعمال غیرقانونی ارتکاب یافته علیه ایمنی دریانوردی که زندگی انسان‌های بی‌گناه را به خطر می‌اندازد، سلامتی اموال و اشخاص را در معرض خطر قرار می‌دهد، اعمال خدمات‌رسانی دریایی را به شدت متاثر می‌سازد و بنابراین کل جامعه بین‌المللی را نگران می‌کند، تهیه کند. طرح مزبور مورد حمایت قرار گرفت و در مارس ۱۹۸۸ کنفرانسی در روم تشکیل گردید و کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مورد پذیرش شرکت‌کنندگان در کنفرانس قرار گرفت. هدف اصلی این کنوانسیون، اطمینان از اتخاذ اقدام مناسب علیه اشخاصی

است که علیه کشتی‌ها متوسل به اعمال غیرقانونی می‌گردند. این اقدامات غیرقانونی عبارتند از: توقیف کشتی‌ها با اجبار، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که منجر به خسارت یا تخریب کشتی می‌شوند.

این کنوانسیون برای دولت‌های متعاقد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت‌بار مذکور را پیش‌بینی کرده است. از این رو از این کنوانسیون به عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌گردد.

اما قطعنامه‌های (۲۰۰۸) ۱۸۵۱، (۲۰۰۹) ۱۹۸۷ در مقدمه خود با ابراز نگرانی از فقدان توانایی و محدودیت‌های قانونی داخلی^{۱۵} کشورها و روشن نبودن چگونگی انتقال راهزنان دریایی پس از دستگیری، آنها را به عنوان موانعی در برخورد با دزدی دریایی در سواحل سومالی دانسته که حتی در مواردی منجر به آزادی راهزنان، بدون مجازات آنها گردیده است. در نتیجه با تاکید بر کنوانسیون ۱۹۸۸، به جنبه‌های متفاوت این کنوانسیون در جرم‌انگاری اعمال مشمول آن، ایجاد صلاحیت و پذیرش تحویل این افراد توسط اعضا می‌پردازد. این قطعنامه در پاراگراف ۵، با تاکید بر افزایش و تقویت توانایی‌های منطقه‌ای با همکاری دفتر مقابله با جرم و مواد مخدر سازمان ملل متحد در اتخاذ ترتیبات و موافقت‌نامه‌هایی راجع به کشتیرانی منطبق بر کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، به اجرای کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی اشاره می‌کند، به عبارت دیگر، بند مذکور از قطعنامه ۱۸۵۱ به کنوانسیون ۱۹۸۸ به عنوان ابزاری اجرایی در مبارزه و مقابله با راهزنی در دریای آزاد و سرقت مسلحانه در دریا اشاره کرد، حال آن

با عنایت به قطعنامه ۱۹۱۶ شورای امنیت که امکان انجام عملیات علیه مجرمان را حتی در داخل قلمرو تحت صلاحیت سومالی و البته با رضایت آن کشور، می‌دهد نمی‌تواند مانعی برای مقابله و تعقیب این افراد تلقی گردد

مذکور حداقل در قلمرو بیش از یک دولت ارتکاب یابد یا اثر آن در قلمرو بیش از یک دولت، جز دولت محل ارتکاب ظاهر شود. اعمال این کنوانسیون از نظر قلمرو صلاحیتی نسبت به وقایعی که در سواحل سومالی و خلیج عدن ارتکاب می‌یابد از این منظر قابل توجیه است که اولاً: این جرایم در سرزمین سومالی برنامه‌ریزی شده و در کشتی متعلق به کشور صاحب پرچم رخ می‌دهد و یا اینکه حداقل در خارج از قلمرو سرزمینی یک کشور ارتکاب می‌یابد که از این منظور نیز می‌توان شرط فراسرزمینی بودن ارتکاب آن را لحاظ کرد. ثانیاً جرایمی همچون فساد یا پول‌شویی که لاجرم می‌تواند از دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا نیز ناشی شود قلمروی فراتر از یک کشور را خواهد پیمود. از این رو می‌توان پذیرفت که کنوانسیون مذکور می‌تواند مبنای قانونی مناسبی برای همکاری کشورهای عضو در مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه باشد. ثالثاً همان‌گونه که وزیر امور خارجه روسیه در جلسه منتهی به صدور قطعنامه (۲۰۰۸) ۱۸۵۱ در شورای امنیت بیان داشت، امروزه

آب‌های سرزمینی دولت‌ها گردیده است، اما در بند ۲ ماده ۴ قائل به اعمال آن، هنگامی که مجرم یا متهم به ارتکاب جرائم مشمول این کنوانسیون در سرزمین یکی از دولت‌های عضو آن یافت گردد می‌شود. به نظر می‌رسد که همکاری بر اساس این کنوانسیون می‌تواند تأمین‌کننده هدف در حصول به ایمنی دریایی باشد.

کنوانسیون مذکور ۱۵۲ عضو دارد که اعضای آن بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل تجاری جهان از طریق دریا را انجام می‌دهند.

ج - کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی

در بند ۵ قطعنامه (۲۰۰۸) ۱۸۵۱ به همکاری منطقه‌ای در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاهای به منظور مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و اعمال کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی اشاره شده است. اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای چهارچوب قانونی معتبر و از نظر جهانی مقبولی را برای مقابله با دزدی دریایی فراهم می‌آورد اما در طی سال‌ها و به خصوص با توجه به حوادث اخیر، اثبات گردیده که این کنوانسیون برای رویارویی با برخی جرایم ارتكابی در دریا و مقابله با روش‌های پیچیده مورد استفاده توسط مجرمان ناکافی است. کنوانسیون صورت مضیقی از جرم دزدی دریایی را ارائه می‌دهد که عمل در راستای «اهداف شخصی» را از جمله عناصر ارتكابی آن قلمداد می‌کند. مهم‌تر از آن پیچیدگی دزدی دریایی مدرن است که اغلب شامل دیگر اشکال شدید جرایم فراملی، همچون دادوستد غیرقانونی، به خصوص در رابطه با مواد مخدر، سلاح و اشخاص، تجارت قاچاق، فساد، پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم می‌شود. از این رو، پیچیدگی‌های مذکور ضرورت فراهم آوردن پاسخ‌هایی به مراتب متناسب با آنها را، هم در سطح داخلی و هم در سطح بین‌المللی طلب می‌کند که کنوانسیون مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی از آن جمله است. این کنوانسیون که ۱۴۸ عضو دارد، طی قطعنامه شماره ۵۵/۲۵ مجمع عمومی در ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ مورد پذیرش قرار گرفت و اصلی‌ترین سند بین‌المللی در مبارزه با جرایم سازمان‌یافته فراملی تلقی می‌گردد که در ۲۹ سپتامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا گردیده است. در واقع بیشتر موارد دزدی دریایی و جرایم همراه آن در قلمرو کنوانسیون مبارزه با فساد و سه پروتکل منضم به آن در خصوص قاچاق انسان، مهاجران و سلاح می‌گنجد. بر اساس این کنوانسیون، گروه مجرم سازمان یافته به معنای گروهی متشکل از سه نفر یا بیشتر است که برای مدتی وجود داشته و جرایم مشمول این کنوانسیون را به منظور تحصیل مستقیم یا غیرمستقیم منافع مادی انجام می‌دهند. جرایم مشمول این کنوانسیون شامل ارتکاب جرایم شدید، مشمول چهار سال زندان یا مجازات بیشتر (ماده ۵)، پول‌شویی عواید ناشی از جرم، (ماده ۶) و فساد (ماده ۸) می‌گردد. به هر حال با عنایت به جرم‌انگاری این اعمال در قوانین داخلی کشورها، امکان مبارزه با مجرمان در قالب این کنوانسیون فراهم می‌گردد. اما برابر ماده ۳ برای اینکه این کنوانسیون بر جرایم مورد اشاره در آن قابل اعمال باشد باید جرم مورد نظر در ماهیت خود فراملی بوده، شامل یک گروه سازمان یافته فراملی نیز باشد. از این رو لازم است جرم

بديهی است پیگیری‌های قضایی و محاکمه و مجازات دزدان دریایی به واسطه جرم‌انگاری آن در نظام حقوقی داخلی کشورها و نیز ملزم کردن دولت‌ها در دستگیری، تعقیب و محکوم کردن دزدان دریایی تکلیفی مبرهن است که جامعه بین‌المللی باید خود را به آن متعهد نماید

در قرن بیست و یکم، دزدان دریایی به خوبی سازماندهی شده و مجهز گردیده‌اند و اعمال‌شان به نحو فزاینده‌ای گستاخانه و مطالعات‌شان ظالمانه گردیده است. در حال حاضر، نگرانی عمیقی در این رابطه وجود دارد که ارتکاب دزدی دریایی شامل دخالت جنایتکاران سازمان‌یافته بین‌المللی نیز شده است که در حد وسیع اقدام به گروگان گرفتن کشتی‌ها می‌کنند و محموله‌های آنها را به فروش می‌رسانند. این وسعت عمل نیازمند منابع موثر و برنامه‌ریزی بسیار پیچیده است که خود نشان از سازماندهی گروه‌های انجام‌دهنده این اعمال دارد. این نگرانی از جمله برجسته‌ترین نکات اظهار شده توسط نمایندگان کشورها در هشتاد و پنجمین اجلاس کمیته ایمنی دریایی است که در دسامبر ۲۰۰۸ در مقر سازمان دریانوردی بین‌المللی در لندن برگزار گردیده بود. بر این اساس که دزدان دریایی اطلاعات کشتی‌ها را از چه کانال‌هایی دریافت می‌دارند و آیا این اقدام آنها به صورت سازماندهی شده صورت می‌گیرد.^{۱۴}

نتایج و پیشنهادات:

دزدی دریایی به عنوان یک جنایت بین‌المللی تهدیدی علیه ایمنی دریانوردی و اقدامی علیه منافع کل بشریت است. بررسی کنوانسیون‌های بین‌المللی ذی‌ربط و نیز قطعنامه‌های صادره از مجامع بین‌المللی معتبر در زمینه مبارزه با دزدی دریایی حکایت از تدارک گسترده و روند رو به تکامل اقدامات بین‌المللی در این راستا دارد. توافق جهانی بر صلاحیت گسترده کلیه کشورها در مبارزه با این پدیده شوم، نقطه عطفی در این زمینه محسوب می‌شود. اعمال صلاحیت سرزمینی و صلاحیت شخصی و نیز گسترش صلاحیت محاکم در غالب اسناد بین‌المللی ذی‌ربط مدنظر قرار گرفته و مورد پذیرش جامعه بین‌المللی قرار گرفته

اهمیت بالایی برخوردار است. بدیهی است پیگیری‌های قضایی و محاکمه و مجازات دزدان دریایی به واسطه جرم‌انگاری آن در نظام حقوقی داخلی کشورها و نیز ملزم کردن دولت‌ها در دستگیری، تعقیب و محکوم کردن دزدان دریایی تکلیفی مبرهن است که جامعه بین‌المللی باید خود را به آن متعهد نماید. از این رو در خصوص مبارزه با دزدی دریایی تنظیم و تصویب سندی جدید چندان ضرورتی نداشته و در چهارچوب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌توان این پدیده زشت بین‌المللی را ریشه‌کن نمود.

با عنایت به یافته‌ها و نتایج مذکور امور زیر پیشنهاد می‌گردد:

۱- تقویت و نهادینه کردن همکاری دولت‌ها با یکدیگر و سازمان‌های بین‌المللی در کلیه سطوح اعم از بین‌المللی و منطقه‌ای:

این اقدام می‌تواند در قلمروهای مختلف از جمله اطلاع‌رسانی و ایجاد یک سازوکار اعلام خطر فوری، شبیه آن چه که در مورد اعلام فوری بلایای طبیعی در دریا (مانند سونامی) ایجاد شده است، انجام شود.

۲- ایجاد یک گشت‌زنی نهادینه با همکاری یا در چهارچوب سازمان بین‌المللی دریایی.

۳- اتخاذ اقدام‌های موردی:

این اقدام‌ها می‌توانند به طور موردی انجام شوند که از آن جمله، استفاده از سیم خاردار در اطراف کشتی‌ها، نصب دوربین‌های دید در شب، استفاده از توپ‌های آب فشار، پرتاب بشکه‌های آب بر روی قایق‌های دزدان دریایی، چرخش ۳۶۰ درجه کشتی‌ها برای ایجاد امواج و جلوگیری از نزدیک شدن کشتی دزدان دریایی، می‌باشند.^{۱۵} البته باید توجه داشت که اثر این اقدام‌ها نسبی می‌باشد.

۴- استفاده از گارد مسلح در کشتی‌ها:

بدون ورود به بحث‌ها و مجادلاتی ناشی از حضور افراد مسلح در کشتی‌های تجاری به نظر می‌رسد بتوان از وجود شرکت‌های امنیتی و مستخدمان مسلح آنها در کشتی‌ها برای مقابله با دزدان دریایی استفاده نمود.^{۱۶}

۵- امحا و خشکاندن بسترهای اصلی جنایت دزدی دریایی: به نظر می‌رسد که مبارزه با فقر، امحا دیکتاتوری و نظام‌های سیاسی اقتدارگرا، رعایت حقوق بشر و برقراری حکومت قانون بتوانند عوامل موثری در پیشگیری از ارتکاب جنایت دزدی دریایی باشند. با امحا این عوامل می‌توان هرگونه مستمسکی را از دست دزدان دریایی برای ارتکاب جنایت دزدی دریایی خارج کرد.

۶- جلوگیری از مداخله سایر کشورها:

در مواردی مداخله و تحریک سایر کشورها در ارتکاب دزدی دریایی موثر است که باید مانع از آن شد. در این مورد می‌توان برای مثال به مداخله کور اریتره و کمک آن کشور به شورشیان سومالی اشاره نمود. این مداخله سبب عدم برقراری صلح و امنیت در این کشور شده، بستر مناسبی را برای ارتکاب دزدی دریایی فراهم می‌کند.

۷- اتخاذ شیوه‌های مداخله نظامی برای آنکه حملات دزدان دریایی را با خطر و هزینه بیشتری مواجه کند.

۸- ضبط و مصادره اموال مسروقه:

است. در این میان بهره‌گیری از کلیه امکانات لازم برای برخورد با دزدی دریایی حتی استفاده از کشتی جنگی مورد تأکید قرار گرفته است. واکاوی سیر تحول حقوق بین‌الملل دزدی دریایی و به ویژه قطعنامه‌های اخیرالصدور شورای امنیت نشان از تحول نوینی دارد که شورای امنیت سال‌هاست با تفسیری موسع از منشور ملل متحد و تحت عناوین مختلف از جمله مداخله بشردوستانه، مبارزه با تروریسم و مبارزه با دزدی دریایی در امور داخلی کشورهای عضو ملل متحد مداخله می‌نماید. شکی نیست که اقدامات و تصمیمات موصوف در متن قطعنامه فوق‌الاشعار با روح حاکم بر بند ۷ ماده ۲ منشور که سازمان ملل متحد را از مداخله در امور داخلی کشورها منع می‌نماید، منافات دارد. اتخاذ چنین تصمیماتی توسط رکن حافظ صلح و امنیت بین‌المللی ملل متحد به واسطه گسترش صلاحیت‌های سازمان‌ها و نهادهای بین‌الملل دریایی و غیردریایی به تضییق حاکمیت کشورها از یک طرف و از طرف دیگر به امنیتی و نظامی نمودن فضای کشتیرانی بین‌المللی می‌انجامد. بی‌شک عدم واکنش مجامع حقوقی بین‌المللی و موضع‌گیری دولت‌های عضو ملل متحد نسبت به رویه اتخاذی شورای امنیت، دست این رکن دائمی ملل متحد را در گسترش اختیارات خود باز می‌گذارد و تداوم چنین وضعیتی به تحدید هرچه بیشتر حق حاکمیت ملی کشورهای عضو ملل متحد و البته تهدید آنها منتهی می‌گردد. لذا شایسته است همه مجامع علمی حقوقی بین‌المللی و نیز مراجع رسمی کشورها در تجزیه و تحلیل این قطعنامه‌ها و پیامدها و آثار حقوقی آن مذاقه بیشتری نموده و دولت‌ها را در اعلام مواضع جدی و قاطع یاری نمایند.

بدون تردید، سکوت مجامع علمی و عدم مواضع قاطعانه دولت‌ها، شورای امنیت را در تداوم چنین روندی در راستای ایجاد رویه‌های حقوقی تحدیدکننده حاکمیت‌ها جسورتر می‌سازد که در صورت موضع‌گیری منفعلانه بایستی به ناچار به قواعدی تن داد که هیچ مبنای توجهی در حقوق بین‌المللی و به طور خاص در منشور ملل متحد ندارد.

از طرف دیگر در واکاوی ریشه‌ها و بررسی دلایل اساسی وقوع دزدی دریایی در سواحل سومالی باید به این مهم توجه نمود که با برخورد‌های مقطعی نمی‌توان به صورت ریشه‌ای با این پدیده شوم مبارزه نمود. اکنون به نظر می‌رسد تکلیفی که بر عهده جامعه بین‌الملل به ویژه سازمان ملل متحد سنگینی می‌نماید این است که با تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین‌المللی در حوزه‌های مختلف اطلاع‌رسانی، اعلام خطر، گشت‌زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی ذی‌ربط و استفاده از گارد امنیتی در کشتی‌های تجاری، به توسعه همه‌جانبه سومالی به ویژه امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی همچون فقر، دیکتاتوری و بازگشت آرامش و ثبات به این کشور و اصلاح وضعیت اقتصادی و اجتماعی این کشور و جلوگیری از دخالت سایر کشورها در امور داخلی سومالی (همانند اریتره) کمک نماید. در این راستا شورای امنیت سازمان ملل متحد بایستی توجه ویژه‌ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که به نحوی از انحاء صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر انداخته است، لذا در چنین شرایطی به نظر می‌رسد استقرار نیروهای حافظ صلح بین‌المللی از سوی سازمان ملل متحد اقدامی مهم در راستای بهبود وضعیت در این کشور بوده و اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سومالی از درجه

محاكمه دزدان توسط دول ثالث، جز دول دستگیرکننده، صرفا در راستای مجوز قطعنامه‌های شورای امنیت و تنها منحصر به وضعیت خاص سومالی است نمی‌توان آن را مردود دانست.

۸- بنابراین با گذر زمان، رژیم حقوقی حاکم، فقدان موثر بودن خود در سرکوب دزدی دریایی معاصر را اثبات کرده است. این نقص به طور خاص در بحث تعریف دزدی دریایی و رژیم حقوقی حاکم بر این مقوله، یعنی تعهدات دولت‌ها در قالب دیگر معاهدات، در کنار کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ظهور یافته است.

۹- در مقدمه کنوانسیون ۱۹۸۸ نسبت به قطعنامه مذکور تاکید می‌گردد.

۱۰- در اجلاس ۲۶ ژانویه ۲۰۰۹ جیبوتی دولت‌های شرکت‌کننده تمایل‌شان را به بررسی مجدد قوانین داخلی خود به منظور اطمینان از اینکه قوانین الزام‌آور در جرم‌انگاری دادرسی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و چارچوب راهنمایی لازم در اعمال صلاحیت، تحقیق و تعقیب متهمان و مجرمان وجود دارد اعلام کردند.

۱۱- بند ۷ قطعنامه ۱۸۱۶ حق تعقیب و مقابله با راهزنان دریایی و دزدی مسلحانه در دریای سرزمینی سومالی را علاوه بر آب‌های آزاد، با درخواست دول انتقالی‌سومالی تنها برای کشورهایی که با دولت انتقالی همکاری می‌کنند پیش‌بینی می‌کند. در این راستا دبیرکل سامان ملل متحد در بند ۵۴ از گزارش خود به شماره S/2008/709 مورخه ۱۷ نوامبر ۲۰۰۸ دولت‌های همکار با دولت انتقالی سومالی را دول کانال، دانمارک، فرانسه، هند، روسیه، اسپانیا و آمریکا اعلام می‌کند.

۱۲- کمیته کارشناسان جامعه ملل برای توسعه تدریجی حقوقی بین‌المللی در گزارش خود در ژانویه ۱۹۲۶ با طرح سوالی چنین ادامه می‌دهد: «آیا ممکن است که یک کشتی جنگی، دزدان دریایی را در آب‌های سرزمینی یک دولت خارجی تعقیب و دستگیر کند، بدون آنکه حقوق حاکمیتی آن دولت را نقض کند؟» سپس ادامه می‌دهد: «تحت شرایط معمولی، حاکمیت آن سرزمین به تنهایی در آب‌های سرزمینی خود حق حمایت از اطبای خود و منافع بین‌المللی را داراست. با وجود این در مورد اعمالی که به منظور حفظ و پاسداری از روابط بین‌المللی صورت می‌گیرد، فرض رضایت ضمنی دولت سرزمینی مبنی بر ادامه تعقیب، هرگاه تصور اینکه نتواند با موفقیت تعقیب را ادامه دهد، معقول خواهد بود.»

۱۳- اظهارات نماینده عربستان در هشتماد و پنجمین اجلاس کمیته ایمنی دریایی، دسامبر ۲۰۰۸، گزارش نماینده ثابت سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان دریانوردی بین‌المللی، آذرماه ۱۳۸۷، لندن. آرشیو اداره کل حقوقی بین‌المللی وزارت امور خارجه.

۱۴- گزارش نمایندگی دائم سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان دریانوردی بین‌المللی آذرماه ۱۳۸۷، لندن. آرشیو اداره کل حقوقی بین‌المللی وزارت امور خارجه.

۱۵- اغلب این اقدام‌ها توسط کشتی‌های نفت‌کش ایرانی انجام می‌شوند.

۱۶- استفاده از شرکت‌های امنیتی سازکاری است که برای برقراری امنیت در برخی از کشورها از جمله عراق مورد استفاده قرار گرفته است.

کلیه اموال مسروقه باید از دزدان دریایی ضبط و مصادره شده، به صاحبان اصلی یا ذوی‌الحقوق آنان عودت داده شوند.

۱۰- اموال دزدان دریایی مصادره شوند.

۱۱- صلاحیت جهانی برای محاکمه و مجازات دزدان دریایی تقویت و اجرا شود.

۱۲- دولت‌ها به جرم‌انگاری این جنایت در نظام حقوق داخلی خود مبادرت نمایند.

۱۳- دزدی دریایی، سرقت مسلحانه در دریا و یا هرگونه «خشونت در دریا» از جمله «تروریسم دریایی» در فهرست جنایات واقع در صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری قرار گیرد. به نظر می‌رسد پیشنهاد افزایش این جرایم در کنفرانس بازنگری اساسنامه دیوان، که قرار است از ۳۱ می در شهر کامپالا (بایتخت اوگاندا) برگزار شود با مخالفت چندانی روبه‌رو نشود.

پی‌نوشت‌ها:

۱- به عنوان مثال حمله دزدان دریایی به یک تانکر نفتکش می‌تواند منجر به یک حادثه زیست‌محیطی عظیم و جبران‌ناپذیر گردد.

۲- در عین حال این نظر نیز وجود دارد که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای صرفا به صلاحیت و اختیارات دولت‌ها عضو در مبارزه با دزدی دریایی اشاره دارد. در واقع از این مواد نه تعهد به جرم‌انگاری قابل استنباط است و نه الزام به تعقیب و محاکمه. این امر خود مانعی در مبارزه موثر با این معضل جهانی محسوب می‌گردد.

۳- این در حالی است که برخی از نویسندگان بر این باور هستند که «در حالی که بیشتر جنایات مشمول صلاحیت جهانی تعهدی برای تعقیب قضایی برای دولت‌ها بار نمی‌کنند، دزدی دریایی به عنوان یک استثنای آشکار در این خصوص جلوه می‌کند.»

۴- همچنین بند ۱۱ قطعنامه مذکور بر اجرای عدالت، بنا بر درخواست دولت انتقالی سومالی و با اطلاع دبیرکل ملل متحد نسبت به افرادی که سرزمین سومالی را محلی برای برنامهریزی، تسهیل و انجام دزدی دریایی قرار داده‌اند توسط دیگر کشورها اشاره دارد.

۵- قربان‌پور، محمد، تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی پاسخ به دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجله حقوقی بین‌المللی، سال بیست و ششم، شماره ۴۱، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ص ۲۲۵.

۶- برخی نویسندگان معتقدند ترتیبات مقرر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در حقیقت آشتی نظر حقوق‌دانان اثبات‌گرا که که معتقدند به قانون‌گذاری و محاکمه داخلی جرم دزدی دریایی بوده‌اند و حقوق‌دانان پیرو مکتب حقوق طبیعی که به اعمال صلاحیت جهانی در ماکمه و برخورد با دزدان دریایی اعتقاد دارند است. بنابراین، ترتیبات این ماده را بیشتر یک حقوق مطلوب (ferende delege) یا توسعه تدریجی حقوقی بین‌المللی در این زمینه می‌دانند تا تدوین یک حقوق بین‌الملل عرفی. رجوع کنید به: <http://ssrn.com>

۷- اما اگر در پاسخ چنین استدلال شود که تعقیب و