

Challenges of Criminalizing Piracy as a Terrorist Act in Light of International Law

1. Seyyed Yaser Miri: PhD Student, Department of Law, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran
2. Farid Azadbakht*: Assistant Professor, Department of International Law, Faculty of Law and Political Science, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran. Email: Faridazadbakht2014@gmail.com (Corresponding Author)
3. Masoud Ghasemi: Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Faculty of Law and Political Science, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran

ABSTRACT

Piracy, as a threat to human security and maritime transport, is one of the oldest international crimes, which has been a subject of discussion in international law for many years and has been addressed in numerous international treaties. Although today piracy is subject to universal jurisdiction, allowing all countries to exercise jurisdiction over the crime, due to the sensitive nature of the offense, its global scope, and its impact on maritime crews, fleets, and international trade, it is crucial that it be prosecuted through the International Criminal Court. For this purpose, criminalizing piracy in the statute of the Court is essential and significant. In this regard, identifying instances of piracy and the challenges ahead is necessary. The research question addressed in this study is: What are the challenges related to piracy in international criminal law? The major challenge in this context is the implementation of rules related to piracy within the legal framework of jurisdiction that states have in prosecuting this crime. The descriptive-analytical and library research methods were employed.

Keywords: *maritime trade, international law, piracy, International Court*

How to cite: Miri, S. Y., Azadbakht, F., & Ghasemi, M.. (2025). Challenges of Criminalizing Piracy as a Terrorist Act in Light of International Law. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 7(3), 308-323.

© 2025 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 07 November 2024
Revise Date: 01 January 2025
Accept Date: 11 January 2025
Publish Date: 04 October 2025



چالش‌های جرم انگاری دزدی دریایی به مثابه اقدام تروریستی در پرتو حقوق بین‌الملل

۱. سیدياسر میری: دانشجوی دوره دکتری، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران
۲. فرید آزادبخت: استادیار، گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران. پست الکترونیک: Faridazadbakht2014@gmail.com (نویسنده مسئول)
۳. مسعود قاسمی: استادیار، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

چکیده

با توجه به جهانی شدن و تعاملات گسترده اقتصادی و فرهنگی، تدوین قوانین مناسب برای حفاظت از حقوق مالکیت فکری می‌تواند نقش مؤثری در پیشرفت اقتصادی و فرهنگی کشورها داشته باشد. هدف مقاله حاضر بررسی این سوال است که رویکرد حقوق ایران و اسناد بین‌المللی در حمایت از مالکیت فکری در فضای مجازی چگونه است؟ این مقاله توصیفی تحلیلی است و با استفاده از روش کتابخانه‌ای به بررسی موضوع مورد اشاره پرداخته است. یافته‌ها نشان داد در ایران، برخی مسائل مربوط به حقوق مالکیت فکری به‌ویژه در حوزه فناوری‌های جدید و دیجیتال به‌طور کامل پوشش داده نشده است. این در حالی است که قوانین بین‌المللی، با توجه به پیشرفت‌های سریع در فناوری‌های دیجیتال، چارچوب‌های به‌روزتری برای مقابله با این مشکلات ارائه داده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که هرچند قوانین داخلی ایران در برخی زمینه‌ها با قوانین بین‌المللی مشابه است، اما در عمل، مشکلاتی در اجرای مؤثر این قوانین وجود دارد. برای بهبود حمایت از حقوق مالکیت فکری در ایران، نیاز به به‌روزرسانی قوانین و ایجاد سیستم‌های اجرایی مؤثر و به‌روز وجود دارد. همچنین، توجه به نیازهای جدید در فضای دیجیتال و اینترنت و هم‌راستا کردن قوانین داخلی با استانداردهای بین‌المللی از جمله اقدامات ضروری برای ارتقاء حمایت از حقوق مالکیت فکری در ایران است.

واژگان کلیدی: حقوق مالکیت فکری، فضای مجازی، فناوری‌های دیجیتال، حقوق ایران، اسناد بین‌المللی.

نحوه استناددهی: میری، سیدياسر، آزادبخت، فرید، و قاسمی، مسعود. (۱۴۰۴). چالش‌های جرم انگاری دزدی دریایی به مثابه اقدام تروریستی در پرتو حقوق بین‌الملل. پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۷(۳)، ۳۲۳-۳۰۸.

© ۱۴۰۴ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۱۶ آبان ۱۴۰۳

تاریخ بازنگری: ۱۲ دی ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش: ۲۲ دی ۱۴۰۳

تاریخ چاپ: ۱۲ مهر ۱۴۰۴

دزد دریایی از قدیمی‌ترین جنایات بین‌المللی است و در طول تاریخ به عنوان دشمن تمام انسان‌ها محکوم شده (Sohn, 2016). از آشکارترین و نمایان‌ترین صفت‌ها آن تهدید برضد امنیت و آزادی دریانوردی است. به وجود آمدن جرایم دریایی به زمانی مربوط می‌شود که انسان‌ها در دریا کار و فعالیت می‌نمودند. توسعه مناطق تجاری به وسیله حمل و نقل دریایی دلیل اصلی رشد دزدی و اقدامات و کارهای غارت کردن داخل دریاهاست. کشورها و دولت‌ها مبارزه می‌کردند بر ضد این اقدامات و گاهی وقت‌ها نیز از این اقدامات و کارها به سود و نفع خود بهره می‌بردند. این جرم تهدیدی برضد اقتصاد جهانی و حمل و نقل کالاها به طور خاص نفت و انرژی به حساب می‌آید. دولت‌ها علی‌الخصوص بعد از اعلامیه ۱۸۱۵ پاریس به صورت ویژه بر ضد این جرایم مبارزه و جنگ کردند و کارها و اقدامات غیر قانونی راهزنی به صورت ویژه کاهش پیدا کرد. در عصر حاضر از چالش‌های مهم جامعه بین‌المللی، فعالیت‌های دزدی دریایی است؛ که روز به روز به فزونی می‌رود.

تعریف دزدی دریایی

دزدی دریایی از منظر و دیدگاه عرفی

دزدی دریایی از منظر و دید عرف ریشه در تمامی و همه فعالیت‌ها و اقدامات که بهره گرفته از خشونت که منشا و مبنای غیرقانونی، نفی و از بین بردن مالکیت و بازداشت به نیت و اهداف بهره بردن و سود و خیر و منفعت شخصی به وسیله کارمندان یا سرنشینان در داخلی کشتی در دریایی آزاد اشاره شده است. که پیشینه آن به زمان تغییر و دستکاری انسان و تسلط او به دریاهای برمی‌گردد. موضوع عرفی دزدی دریایی جایگاه آن در حقوق دریا است، هرچند که با این وجود در این نظم حقوقی اختلالی را به باعث نشده است. لیکن ثبات و پایداری آن جدا از هر نوع مشکلی نیست هرچند که برخی از مولفان بر این باور هستند که تعریف منسجم و جامع و مانعی وجود ندارد از دزدی دریایی. تفاوت‌های که بین تعریف‌های مطرح شده وجود دارد در قوانین موجود در داخل کشور باعث رعایت کردن نوعی احتیاط در مورد یک تعریف عرفی دقیق از دزدی دریایی است، تعریفی که نشان دهنده نوعی رویه منسجم و واحد کشورها و دولت‌هاست. هرچند که ربط دادن به کارها و فعالیت‌های همراه با خشونت بار کفایت می‌کند که بین دزدی دریایی و دیگر جرائم دریایی معتقد به جدایی و تفاوت می‌باشد.

تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد

این کنوانسیون در واقع تجلی تدوین حقوق بین‌المللی عرفی تلقی می‌شود که دزدی دریایی‌گنجانده شده در ماده‌های ۱۵ تا ۱۹ بیان کرده و به نحوه رفتار و برخورد با دزدی دریایی اشاره کرده است. بر اساس مواد آشکار و واضح ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۹۳ دریای آزاد، دزدی دریایی دربرگیرنده اقدامات و فعالیت‌های زیر می‌باشد:

۱. هر فعل و یا اقدام غیر قانونی: دست اندازی، توقیف یا چپاول و غارت که به منظور و هدف‌های شخصی به واسطه کارکنان یا مسافران داخل در یک کشتی شخصی همچنین داخل در یک هواپیمای شخصی:

الف) داخل دریای آزاد به ضرر کشتی دیگری یا هواپیمای دیگری یا به ضرر و علیه شخص‌ها یا مال و دارایی که در داخل این کشتی یا هواپیما (ب) در جایی که از تسلط و حوزه نفوذ و صلاحیت و منطقه‌ای که دولت‌ها در آن اعمال قانون می‌کنند خارج می‌باشد.

۲. حاضر بودن و نقش داشتن در هرگونه اقدام و فعالیت به شیوه داوطلبانه در بهره بردن و استفاده کردن از یک کشتی و هواپیما با داشتن علم و آگاهی که برای دزدی دریایی استفاده می‌شود.

به هر طریق و راهکاری که مسبب تحریک و آسان سازی همراه با آگاهی و انجام اعمالی و اقداماتی که در زیر پاراگراف ۱ یا زیر پاراگراف ۲ این ماده مطرح شده است. بر اساس ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد اگر کارکنان کشتی یا هواپیما دست به شورش بزنند و در دست بگیرند کنترل هواپیما یا کشتی و برای اهداف خصوصی خود باعث دست انداختن و تعدی، فعل و اقدام آن‌ها دزدی دریایی به حساب خواهد آمد. از شمولیت تعریف دزدی دریایی خارج می‌شود در مواردی که کارکنان یا مسافران در داخل کشتی برضد و علیه کشتی یا اموال و اشخاص سوار بر کشتی مرتکب دست انداختن و تعدی می‌شوند.

عناصر جرم دزدی دریایی

عنصر مادی

در رابطه با مورد اول از جمله عناصر. عنصر مادی در حالی که بر اساس نظریه کمیته متشکل از حقوقدانان جامعه ملل، محروم کردن یا محروم شدن از دارایی و مال و فعالیت و اقدامات خشونت آمیز برضد اشخاص به عنوان تشکیل دهنده و سازنده عنصر مادی جرم دزدی دریایی تعریف شده است.

مورد دوم از عناصر ذکر شده عنصر مادی جرم دزدی دریایی اعمالی که در حوزه آب‌های سرزمینی هر کشور و دولت به وقوع می‌پیوندد، شامل تعرف دزدی دریایی نمی‌شود. هرچند اگر این اقدامات و فعالیت‌ها به شیوه توقیف غیر قانونی کشتی مورد هدف به وسیله کشتی مهاجم و فقط برای هدف‌های شخصی از جمله دریافت و گرفتن پول یا به گروگان گرفتن اشخاص به وقوع می‌پیوندد .

عنصر معنوی

کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاهای تصویب شده ۱۹۸۲، دزدی دریایی را به عنوان یک عمل و فعل غیرقانونی همراه با خشونت نیل به توقیف همراه با خشونت خلاف قانون می‌داند که برای رسیدن به اهداف و نیت‌های شخصی به وقوع می‌پیوندد. این ویژگی و موضوع عامل اصلی اختلاف و تفاوت تروریسم دریایی و راهزنی دریایی می‌باشد. که با نیت‌ها سیاسی قرین می‌باشد. در ارتباط با عنصر معنوی در وقوع و رخ دادن دزدی دریایی، در اکثر موارد بر خصوصی بودن هدف اصرار ورزیده اند. و هدف‌ها دزدان در فعالیت‌ها و اقدام‌های دربرگیرنده جرم دزدی دریایی دیدگاه‌های متحد و هماهنگ وجود دارد.

پیش نویس کنوانسیون راهزنی دریایی هاروارد در سال ۱۹۳۲

تیم پژوهشی هاروارد پیش نویس ۱۹ ماده‌ای را تهیه و تدوین کرد و آن را به عنوان "پیش نویس توافق نامه در مورد راهزنی دریایی و دیدگاه‌ها انتشار دادند (Batir, 2011). در ماده ۳ پیش نویس هاروارد اینچنین ذکر شده (Rubin, 1988)؛ در واقع، دزدی دریایی شامل اقدامات و فعالیت‌های زیر می‌باشد که در سرزمین‌هایی رخ داده و به وقوع پیوسته که زیر نظر دولت و تحت اداره حاکمیت نیست. هرنوع خشونت با هدف و نیت سرقت، تجاوز، جراحت، بردگی، اسیرکردن فرد و شخص کشتن یا هجوم از طریق دریا یا هوا با نیت دزدیدن، تجاوز، جراحت، به بردگی گرفتن یا از بین بردن و نابودی شخص بدون وجود داشتن حق و یا به نیت از سر گرفتن و دنبال کردن حقی و..... اگر آن اقدام‌ها و فعل‌ها شروع شده در عرشه کشتی باشد، آن کشتی یا کشتی‌های که به همدیگر حمله می‌کنند و حمله ور می‌شوند نباید دولتی باشند یا یکی از آن‌ها دولتی باشد باید هر دوی آن‌ها از جمله دزدان دریایی باشند.

کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و راهزنی دریایی

در کنوانسیون ژنو دریای آزاد، دزدی دریایی با انجام دادن هر یک از اعمال و اقدامات زیر به وقوع می‌پیوندد:

اعمال و اقدامات همراه با خشونت، به گروگان گرفتن یا غارت کردن که به وسیله خدمه یا مسافران انجام می‌شود نیل به هدف خصوصی و شخصی و اعمال و به کاربردن اقدامات همراه با خشونت غیرقانونی که از حوزه صلاحیت دولت‌ها خارج است به عمل آید...

با توجه در متن ماده که در بالاتر به آن اشاره کردیم می‌توان متوجه شد که موارد مهم ذکر شده در پیش نویس هاروارد ۱۹۳۲ در ارتباط با تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ نیز ذکر شده است که عبارت اند از:

به هرگونه خشونت و یا سرقتی که صورت می‌گیرد:

- باید در دریاهای آزاد و یا در منطقه‌هایی خارج از صلاحیت دولتی صورت بگیرد.
- باید به وسیله افراد شخصی صورت بگیرد.
- فعل یا اقدام خشونت باید به وسیله بعضی کشتی‌های شخصی صورت بگیرد.
- باید بین دو کشتی رخ بدهد و یکی از کشتی‌ها در برابر دیگری باشد (Campbell, 2011; Guilfoyle, 2011).

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و راهزنی دریایی

ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دزدی دریایی را به شیوه‌ای تعریف کرده است که اقدامات و فعالیت‌های زیر را شامل می‌شود.

الف - هر نوع اقدام و فعالیت همراه با خشونت غیر قانونی، یا توقیف، یا هرنوع چپاول و غارت که در راستای هدف‌ها و نیت‌های شخصی به وسیله خدمه یا مسافرین یک کشتی شخصی یا یک هواپیمای شخصی در موارد مورد اشاره ارتکاب یافته:

۱- در دریای آزاد برضد و علیه یک کشتی شخصی یا هواپیمای شخصی و یا بر علیه افراد و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها؛

۲- علیه یک کشتی، هواپیما، افراد یا اموال در جایی که در تحت جاکمیت و صلاحیت هیچ دولتی و کشوری نباشد.

ب- هرنوع همکاری به صورت داوطلبانه در استفاده یک کشتی یا یک هواپیما، اگر علم و آگاهی داشته باشد از این واقعیت که چنین بهره جستن و به کار بردن آن کشتی یا هواپیما را به کشتی دزدان دریایی یا هواپیمای دزدان هوایی تبدیل خواهد کرد.

پ- هر عمل و واکنشی که مسبب به حاضر کردن و آماده سازی برای انجام فعالیت‌ها و که به آن‌ها در بالاتر اشاره شد.

ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و شرط اقدام غیرقانونی

ماده ۱۰۱ کنوانسیون‌ناشماره کرده است: ((به هر عمل همراه با خشونت که جنبه قانونی ندارد، یا توقیف، یا هرگونه چپاول و غارت که...))؛ در تعریفی که ذکر شده در این ماده با وجود اینکه معنای کلمه "توقیف" را می‌توان درک کرد ولی معنا و دامنه عمل "اقدام همراه با خشونت به شیوه غیر قانونی" مبهم مانده است و علت اساسی و اصلی این عدم قاطع بودن این می‌باشد که شمولیت و حوزه فعالیت و اقدام همراه با خشونت غیر قانونی به وسیله سیستم‌های حقوقی داخلی و ملی تعیین خواهد شد.

ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و شرط اهداف خصوصی

در متن کنوانسیون، هیچ شرح و توضیحی در رابطه با مفهوم اصطلاح "اهداف خصوصی" ذکر نشده. از این دید و نظر، درباره مفهوم این عبارت، اتفاق نظر وجود ندارد. بر اساس یک دیدگاه، این اقدام به معنی و مفهوم اقداماتی که همراه با خشونت بای بهره اقتصادی و مالی ست. به بیانی دیگر، اعمالی که توام با خشونت باشد برای مقاصد سیاسی یا طرز تفکری خاص، نمی‌توان این مورد را دزدی دریایی نامید (Priddy & Casey-Maslen, 2012) و همانطور که قبلاً بیان شد، این اقدامات را از جمله جرایم تروریستی می‌توان مطرح کرد.

شرط اهداف خصوصی (یعنی اینکه اعمال انجام شده برای اهداف سیاسی به عنوان دزدی دریایی پذیرفته نمی‌شود)، اصلی ترین ویژگی امکان تفکیک دزدی دریایی از تروریسم است. و حتی اگر اقداماتی که برای اهداف سیاسی انجام می‌شود، به صورت گروگان گیری یا توقیف مسافران یا حمله به کشتی اتفاق بیفتد، تروریسم دریایی تلقی می‌شود، نه دزدی دریایی (Hodgkinson, 2015). روشن و مبین ست که قبول کردن این طرز تفکر دامنه دزدی دریایی را بسیار محدود خواهد کرد.

ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ و شرط دریای آزاد

عنصری که ایجاد کننده محدودیت در تعریف مفهوم دزدی دریایی در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و حقوق دریاها ۱۹۸۲ می‌شود شرط "دریای آزاد (high sea)" است. دو شکل از محدودیت‌های جغرافیایی در تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارد. طبق این کنوانسیون، فعالیت‌ها و اقدامات غیرقانونی باید یا در دریاهای آزاد یا در مکانی انجام شود که در صلاحیت سرزمینی هیچکدام از دولت‌ها نباشد. امروزه، بیشتر اقداماتی و اعمالی تشکیل دهنده دزدی دریایی هستند، در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی در صلاحیت و اختیارات سرزمینی کشورها و دولت‌ها انجام می‌پذیرد. یعنی فقط قسمتی از آن‌ها در دریاهای آزاد صورت می‌گیرد. این اعمال در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی دولت‌ها به علت قدرت‌های مستقل دول در این مناطق به عنوان راهزنی دریایی در قالب کنوانسیون ۱۹۸۲ در نظر گرفته نخواهد شد؛ و فقط اعمال و اقدامات صورت گرفته در دریاهای آزاد، به عنوان دزدی دریایی قلمداد خواهد شد.

کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ (SUA)

این کنوانسیون از آن دسته کنوانسیون‌های ست که بر ضد و علیه تروریست دریایی تدوین شده است. که برای رویارویی و تقابل با تروریسم دریایی تدوین شده و به مرحله اجرا گذاشته شده. نیت هدف اصلی و اساسی این کنوانسیون اطمینان از به کارگیری فعالیت و اقدام مناسب بر علیه افرادی می‌باشد که بر علیه کشتی‌ها متوسل به فعالیت و اقدامات غیرقانونی میشوند. این فعالیت‌ها و اقدامات غیرقانونی شامل: توقیف کشتی‌ها با استفاده از زور و اجبار، خشونت علیه افراد موجود بر عرشه کشتیها و توسل به وسیله و ابزاری که باعث به خسارت رسیدن یا تخریب و از بین رفتن کشتی خواهد شد. این کنوانسیون برای دولت‌های متعاهد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب فعالیت‌ها و اعمال خشونت بار مذکور را پیش بینی کرده است (Ghorbanpour, 2009). از این کنوانسیون به عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌گردد.

قطعهنامه‌های ۱۸۵۱/S/RES/ (2008) و 1987/S/RES/ (2009) در مقدمه‌های خود با ابراز نگرانی از فقدان توانایی و محدودیت‌های قانونی داخلی کشورها و روشن نبودن چگونگی انتقال راهزنان دریایی پس از دستگیری، آن‌ها را به عنوان موانعی در برخورد با دزدی دریایی در سواحل سومالی دانسته‌اند که حتی در مواردی منجر به آزادی راهزنان، بدون مجازات آن‌ها گردیده است. در نتیجه، این قطعهنامه‌ها با تأکید بر کنوانسیون ۱۹۸۸ به جنبه‌های متفاوت این کنوانسیون در جرم انگاری اعمال مشمول آن، ایجاد صلاحیت و پذیرش تحویل این افراد توسط اعضا می‌پردازد. در حقیقت وجود گروه‌هایی در سومالی که با القاعده در ارتباط هستند، زمینه‌های لازم برای پیوند دزدی دریایی با تروریسم دریایی و در نتیجه به کارگیری قدر متیقن (یعنی کنوانسیون ممانعت از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی) را فراهم می‌آورد و البته شایان توجه است که این کنوانسیون برخی محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را ندارد. آنچه مسلم است، برخلاف دزدی دریایی که به نوعی مورد تعریف قرار گرفته و فقط در برخی نواحی و مناطق مشخص دریایی رخ میدهد، تروریسم دریایی به خوبی توصیف نشده و نیز

می‌تواند در هر منطقه دریایی ارتکاب یابد و منافع یک کشور یا تابعش را به شدت متأثر سازد؛ ضمن آنکه ماهیت حمله می‌تواند با شیوه و شکل‌های متفاوت باشد.

تعدیل شرط دریای آزاد در تعقیب دزدان دریایی

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ با این تصور و پیش فرضیه وجود آمده است که تمام دولت‌ها و کشورها در آب‌هایی که تحت حاکمیت آن‌ها می‌باشد و البته منظور حاکمیت موثر می‌باشد و از قدرت کافی برای انجام کلیه اقدامات و فعالیت‌های لازم در این مناطق برخوردار می‌باشند. به عبارت دیگر، دولت‌هایی و کشورهایی که در مورد آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی قدرت و توان لازم ضروری و موثر، در نظر گرفته نمی‌شوند (Topal, 2010). بنابراین، دزدی دریایی به عنوان جرمی پذیرفته شد که فقط در دریاهای آزاد قابل انجام است. در گزارش‌های تدوین شده به وسیله سازمان بین المللی دریانوردی اشاره شده است که فعالیت‌ها و اقدامات شکل دهنده در ارتباط با دزدی دریایی در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی، باید در چارچوب سرقت مسلحانه در دریامورد ارزیابی قرار بگیرد. سازمان بین المللی دریانوردی تنها تعریف سرقت مسلحانه در دریا را ارائه کرده و این تعریف برای کشورها دولت‌ها الزام آور نمی‌باشد.

(www.hellenicshippingnews.com)

گنجاندن شرط اعمال صلاحیت قضایی اجباری در ارتباط با دزدی دریایی

همانطور که به صورت صراحت در حقوق عرفی و همچنین در کنوانسیون‌های مختلف مطرح شده، تمامی کشورها صلاحیت رسیدگی به جرم دزدی دریایی را دارا می‌باشند. و این صلاحیت در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ تنظیم شده. این ماده به دولت‌ها این اجازه را داده است که درباره دزدی دریایی قضاوت کنند، اما هیچگونه تعهدی را بر دوش دولت‌ها برای پیگرد قانونی این جرم نگذاشته است. این وضعیت باعث می‌شود دولت‌ها نسبت به تعقیب راهزنان دریایی رغبت و علاقه‌ای نداشته باشند و به دلایلی از جمله نبود مقررات مربوط به دزدی دریایی در قوانین ملی و داخلی خود، بار مالی مرتبط با محاکمه و نگهداری مجرمان و احتمال نقض حقوق بشر، تنها و صرفاً با خلع سلاح آن‌ها را آزاد کنند. بنابراین، باید قوانین و مقرراتی وضع شود که دامنه ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ را کنترل کند تا هم صلاحیت رسیدگی به دزدی دریایی باقی باشد و هم دولت‌ها را مجبور کند تا شکاف موجود در قوانین داخلی خود را پر کنند. در صورت وضع اینچنین قواعد و مقرراتی، دولت‌ها نمی‌توانند علیه کنوانسیون عمل کرده و از اعمال قضاوت بر دزدان دریایی شانه خالی کنند. بر این اساس کشورهای عضو کنوانسیون شکاف‌های موجود در قوانین داخلی خود در ارتباط با دزدی دریایی را پر کرده و اصلی‌ترین مانع در مورد رسیدگی را برطرف می‌کنند. به این ترتیب، اگر دولت‌های عضو مقدمات لازم را در قانون ملی خود به کار نگیرند و از اعمال صلاحیت قضایی بر دزدان دریایی خودداری کنند، باعث به وجود آمدن مسئولیت آن‌ها می‌شود.

حقوق و تکالیف دولت‌ها و کشورها در مقابله با دزدی دریایی

کمک رساندن و همکاری کردن

طبق ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها (۱۹۸۲) و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو (۱۹۵۸) در ارتباط با دریاهای آزاد همه دولت‌ها و کشورها باید تا جایی که امکان دارد برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر جایی که در تحت صلاحیت هیچکدام از دولت‌ها یا کشورها نباشد با هم همکاری داشته باشند. طبق تعریف‌های بیان و ذکر شده در رابطه با دزدی دریایی در کنوانسیون‌های مرتبط و

همچنین عرف بین المللی، دزدی دریایی جرم بین المللی شناخته خواهد شد. و فعالیت‌ها و اقدامات قهری به وسیله دولت‌ها و کشورها در رابطه با دزدان دریایی اجازه داده شده.

حق ضبط و توقیف

ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) اشاره کرده است که همه دولت‌ها و کشورها این توانایی را دارند که کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی همچنین افراد و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف بکنند. توقیف یا ضبط باید به وسیله کشتی‌های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در اختیار دولت می‌باشد و مجاز به این اقدام و فعل می‌باشد به وقوع بپیوندد.

حق محاکمه و تعقیب قانونی

در رابطه با صلاحیت مجازات و محاکمه دزدان دریایی هم کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) بیان می‌کند دادگاه‌های دولت و کشوری که دست به توقیف و ضبط نموده است، این صلاحیت و توانایی را دارد در مورد مجازات‌های مربوط و نیز درباره تدابیری که باید در ارتباط با مجازات‌های مربوط و همچنین تدابیری که باید در مورد کشتی، هواپیما و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی‌تقصیر و صاحب حق صورت بگیرد، اتخاذ تصمیم کنند. (ماده ۱۹ عهدنامه دریای آزاد (۱۹۵۸) و ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)).

تحلیل عملکرد سازمان‌های بین المللی در مقابله با دزدی دریایی

در این قسمت در ابتدا به تحلیل عملکرد سازمان‌های بین المللی دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و سپس عملکرد شورای امنیت و قطع نامه‌های آن پرداخته می‌شود.

گفتار اول: سازمان‌های بین المللی

بند اول: سازمان بین المللی دریانوردی

از سال ۱۹۷۹ دزدی دریایی مورد توجه سازمان بین المللی دریانوردی (international maritime organization) قرار گرفت و مجمع عمومی سازمان تا کنون قطع نامه‌ها و دستور العمل‌های چندی از جمله قطعنامه مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد توقیف غیر قانونی کشتی‌ها و محموله آن، قطعنامه مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها، قطعنامه‌های مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱، ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در خصوص پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه، قطعنامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد راهنمای تحقیق جرایم مذکور و قطعنامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه مشخصا در آب‌های سومالی در این رابطه صادر نموده است. مجمع در آخرین اقدام خود در نیمه اول دسامبر ۲۰۰۹ میدادی به صدور قطعنامه (۲۶) A/۰۱۰۲۵ در زمینه قواعد رفتاری برای بازجویی و تحقیق از جرایم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا و قطعنامه (۲۶) A/۰۱۰۲۶ در زمینه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی و خلیج عدن همت گماشت.

بر اساس تصمیمی که کمیته ایمنی دریایی آیمو در شصت و ششمین اجلاس آن در ژوئن ۱۹۹۶ اتخاذ نموده، دبیر کل آیمو موظف است پس از ماه مارس هر سال، گزارش سالیانه و مختصری را در خصوص اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی را که طی سال قبل ارتکاب یافته و به سازمان گزارش شده است، تهیه نماید.

نکته حائز اهمیت این است که حملات گزارش شده نسبت به قایق‌های صیادی و کشتی‌های کشورمان تنها مشمول بر یک مورد بوده در حالی که در طی سال‌های اخیر میلادی شاهد بیش از ۳۰ مورد حمله به کشتی‌های ایرانی و قایق‌های صیادی توسط دزدان دریایی سومالی و نیز

گروگانگیری اتباع کشورمان در جریان این حمات بوده ایم. به طوری که آخرین گزارشات حاکی از آن است که حمات ذکر شده نه تنها در آب‌های ساحلی و دریای سرزمینی ایران، بلکه در آب‌های آزاد بین المللی ارتکاب یافته است. (برای مثال، در تاریخ ۸۹/۱۲/۲۸ یک فروند لنج صیادی ایرانی به شماره ثبت ۴/۳۹۶۲ به همراه ۱۵ سرنشین در آب‌های آزاد توسط دزدان ربوده شده که اطاعاتی از سرنوشت لنج مذکور در دسترس نیست).

بر همین اساس به نظر می‌رسد اطلاع رسانی دقیق و به موقع از حمات ارتکابی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا به دفتر سازمان آیمو (IMO) و پیگیری ثبت آن‌ها توسط دبیر خانه سازمان مذکور از اهمیت بسیاری برخوردار بوده و می‌بایست مورد توجه مسئولان امر در سازمان بنادر و دریانوردی قرار بگیرد. شایان ذکر است که در کنار این سازمان نمی‌توان از نقش نیروی دریایی ایران در مقابله با حوادث دزدی دریانوردی در آب‌های بین المللی چشم پوشی کرد. به عنوان مثال در تاریخ ۲۰۱۱/۵/۸ برخی رسانه‌های خبری روسیه با انعکاس خبر نجات نفتکش اماراتی از دست دزدان دریایی توسط دریادان نیروی دریایی کشورمان، از این اقدام به عنوان یک عمل بشر دوستانه یاد کرد. از آن جایی که نقش این سازمان (IMO) نیز مقابله با خطرات و دزدی دریایی و ایمنی کشتی رانی تجاری است، از سال‌ها پیش تلاش نموده است با تهیه و تنظیم قطع نامه‌ها و دستور العمل‌های متعدد عملیاتی و حقوقی با دزدی دریایی مبارزه نماید. به عنوان نمونه در قطع نامه شماره ۲۲(۹۲۳)، A. Res. مورخ ۲۹ nov. 2001. مجمع سازمان بین المللی دریایی از کشورهای عضو خواسته است که با توجه به وظایف کشورهای صاحب پرچم طبق حقوق بین الملل دریاها، از جمله مواد ۹۱ و ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (راجع به شرایط ثبت کشتی و تکالیف دولت‌های صاحب پرچم در مورد اعمال موثر صاحبیت نسبت به کشتی‌های تحت پرچم) اقدامات احتیاطی ازم را در مورد تعیین شرایط ثبت کشتی‌ها و جلوگیری از ایجاد ثبت مضاعف و کنترل دقیق تحقق شرایط ابطال ثبت کشتی قبل از ثبت مجدد آن به عمل آورند تا زمینه استفاده کشتی‌های دارای ثبت مضاعف برای دزدی دریایی منتفی شود. همچنین در قطع نامه شماره ۹۲۲(۲۲) A. Res. مورخ ۲۲Nov ۲۰۰۱ کد عملیاتی نسبتاً مفصلی در مورد چگونگی انجام تحقیقات قضایی و تامین دلایل ارتکاب جرم دزدی دریایی تدوین و اجرای آن به کشورهای عضو توصیه شده است.

قطع نامه مجمع سازمان بین المللی دریایی به شماره ۲۶(۱۰۲۶) resolution A.1026 مورخ December 2002

تحت عنوان "دزدان دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های ساحل سومالی" صادر شده و حاوی نکات و راه نمایی‌های عملیاتی و حقوقی قابل توجهی در زمینه نحوه مقابله با دزدی دریایی و چگونگی هماهنگی بین کشورها در این زمینه است. به جرات می‌توان گفت زمینه سازی اولیه برای صدور اغلب قطع نامه‌های شورای امنیت سازمان ملل در خصوص مقابله با دزدی دریایی در سال‌های اخیر توسط سازمان بین المللی دریایی فراهم شده است.

مقدمات اولیه آخرین نشست منطقه‌ای در کشور جیبوتی جهت تدوین یک موافقت نامه منطقه‌ای برای مقابله موثر عملیاتی و قضایی با دزدی دریایی در سازمان بین المللی دریایی فراهم شده و در ژانویه ۲۰۰۹ منتهی به تصویب موافقت نامه‌ای تحت عنوان "کد عملیاتی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های اقیانوس هند و خلیج عدن" گردید.

گفتنی است که بعد از واقعه یازدهم سپتامبر، با صدور قطع نامه‌ای از سوی سازمان ملل، سازمان بین المللی دریایی موظف است اقداماتی را در رابطه با جلوگیری از اعمال تروریستی در بخش کشتیرانی و بنادر انجام دهد. بر همین اساس آیین نامه بین المللی کشتی‌ها و بنادر در

سازمان بین المللی دریایی تدوین و با نوعی تکلف و در واقع برای فراهم کردن مقدمات ازم اجرا شدن فوری آن، آیین نامه مذکور به کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا الحاق گردید که هم اکنون اجرای آیین نامه مزبور بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. این نکته نیز خالی از لطف نیست که در اسناد و گزارش‌های سازمان بین المللی دریایی راجع به "دزدی دریایی" معموا دو اصاح "Piracy" (دزدی دریایی) و "Armed robbery" (سرقت مسلحانه) به صورت مترادف در کنار یکدیگر ذکر می‌شود با این حال بین این دو اصطاح تفاوت وجود دارد.

Armed robbery در قطع نامه شماره (۲۶) ۰۱۰۲۶ A مجمع سازمان بین المللی دریایی مصوب ۲۰۰۹ December ۲، به صورت زیر تعریف شده است.

"هر نوع عمل غیر قانونی خشونت آمیز یا توقیف یاهر عمل غارتگرانه، یا تهدید به اعمال مزبور، به غیر از دزدی دریایی، که برای مقاصد خصوصی علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال روی کشتی مزبور، در آبهای داخلی، مجمع الجزایری یا دریای سرزمینی یک دولت ارتکاب یافته باشد.

سازمان بین المللی دریایی تعریفی از دزدی دریایی ارائه نموده است بر این اساس "عمل سوار شدن به هر گونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هر گونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل "دزدی دریایی نامیده می‌شود. در همین راستا این سازمان چندین قطع نامه صادر کرده است که به طور تفصیلی نام برده می‌شود:

قطعنامه A. 461 (XI) مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد مصادره غیر قانونی و خود سرانه کشتی و محموله‌های آن:

در این قطعنامه سازمان به دولت‌ها توصیه نمود که مطابق قوانین ملی و بین المللی تدابیر تقنینی و اجرایی مناسب را جهت سرکوب این اقدامات (دزدی دریایی و سرقت و گروگان گیری کشتی) به عمل آورده و به دبیر کل ایمو گزارش دهند، همچنین از شورا می‌خواهد که موضوع را در اولویت مطالعات خود قرار دهد.

قطعنامه A. ۵۴۵ (XIII) مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط به دزدیدریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

مجمع عمومی ایمو از دولت‌ها می‌خواهد که تمام اقدامات ضروری را جهت پیشگیری و سرکوب تمام اشکال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه به عمل آورند. و همچنین از دولت‌ها و سازمان‌های ذی نفع دعوت به عمل می‌آورد تا به مالکان کشتی‌ها، گردانندگان و خدمه کشتی‌ها توصیه ازم را جهت پیشگیری از دزدی دریایی به عمل آورده و از دولت‌ها می‌خواهد که وقایع دزدی دریایی را به سازمان گزارش داده و شورای سازمان نیز موضوع را مورد بررسی قرار داده تا اقدامات بیشتری صورت پذیرد. در ضمن مجمع عمومی ایمو ابراز نگرانی شدید از وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های کوچک در لنگرگاه‌ها و خطر فزاینده آن برای دریانوردی و محیط زیست دریایی می‌نماید.

قطعنامه مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱ در مورد پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

در این قطعنامه این سازمان (IMO) از دولت‌ها می‌خواهد که تاش‌های خود در پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی در آب‌های مجاور ساحل خود قوت ببخشند و نیز در همین راستا با دولت‌های همسایه همکاری ازم را به وجود بیاورند و خطرات دزدی دریایی را به وسیله سیستم رادیویی، مخابراتی به کشتی‌های که از آب‌های آن‌ها عبور می‌کنند. قطعنامه ذکرشده از دول و کشورها خواستار است که راهکارهایی را به کار ببرند و اتخاذ کنند تا کشتی‌های حامل پرچم خود را به انجام اقدامات احتیاطی در قبال دزدی دریایی به عمل آورده و اطلاعات در رابطه با

دزدی دریایی را به مسئولین مربوطه در دولت متبوع خود انتقال دهند. از دبیر کل خواستارند ضمن انتشار و اعلام کردن دستور العمل‌های منظم و دقیق از دولت‌های نیازمند کمک فنی از طریق سمینارها و کارگاه‌های ملی و منطقه‌ای حمایت نماید.

قطعه‌نامه ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در ارتباط با پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

مجمع عمومی ای‌مو متشکل از گروه کاری مختص دزدی دریایی در تنگه مالاکا به وسیله دبیر کل مورد استقبال واقع شد و خواستار همکاری دولت‌های که عضو هستند در مناطقی که به عنوان مناطقی که تاثیر می‌پذیرند از دزدی دریایی تعیین شده. اقدامات و کارهای مهم و ضروری جهت سرکوب و پیشگیری دزدی دریایی بوجود آورده و توافق نامه‌هایی را با دولت همسایه منعقد کنند و مراکز هماهنگی نجات ملی و دیگر کارگزاری‌های مربوط را ایجاد نمایند و کشتی‌های حامل پرچم دولت‌ها وقایع دزدی دریایی را به ایستگاه‌های نجات و مراکز مستقر در خشکی اطلاع دهند و از کمیته ایمنی دریا تقاضا می‌کند تا در رابطه با مورد قبول واقع شدن یک علامت مشخص و تعیین شده برای به کار گیری کشتی‌ها زمانی که مورد تهدید و حمله قرار می‌گیرند.

قطعه‌نامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد شیوه‌های بررسی و تحقیق جرایم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

در این قطعه‌نامه مجمع عمومی ای‌مو از مقررات کنوانسیون سرکوب اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ و پروتکل آن و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا در مورد دزدی دریایی و فقدان قوانین مناسب در برخی کشورها یاد می‌کند و در ضمن از دولت‌ها می‌خواهد در صورت ارتکاب دزدی دریایی همه اقدامات ازم را بر اساس صاحبیت خود به عمل آورند.

قطعه‌نامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

این قطعه‌نامه ضمن یادآوری مواد ۱۰۰ و ۱۰۵ و ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهادر مورد ضرورت و ضروری بودن تعامل و همکاری و هماهنگی دولت‌ها و کشورها به کاربردن صلاحیت کیفری در رابطه با دزدی دریایی همچنین استفاده از ابزار بازرسیکردن و دستور به ایستادن و توقف کشتی‌ها در رابطه با قطعه‌نامه قبلی اصرار و پافشاری ورزید. همچنین جلب نظر و دقت شورای امنیت در مورد دزدی دریایی و موارد ویژه و خاص در ارتباط با دزدی دریایی

دفتر بین‌المللی دریانوردی و مرکز گزارشات دزدی دریایی

این سازمان که به عنوان سازمانی غیر انتفاعی است، همزمان و مصادف با به اوج رسیدن تهدیدات و حمله‌های دزدان دریایی به عنوان متصدی تخصصی و صاحب نظردر مقابله و رویارویی با انواع جنایات به وقوع پیویسته در دریا و دزدی دریایی وابسته به اتاق بازرگانی بین‌المللی (Icc) (international chamber of commerce) در سال ۱۹۸۱ تاسیس شد که تا کنون نقش بسزایی در تامین امنیت در سواحل دریایی عمده جهان ایفا کرده است. مقر این دفتر که در کشور مالزی در شهر کوالالمپور قرار دارد و به عنوان یک سازمان هماهنگ کننده عمل می‌نماید.

از جمله کارها و وظایف این دفتر گرفتن و جمع کردن اطلاعات گزارش‌ها در مورد تهدیدات و حمله دزدهای دریایی و نقد و بررسی و تحلیل و تجزیه آین آمار و گزارشات در رابطه با موضوع مطرح و ذکر شده.

سازمان ملل متحد و ارگان‌های مربوطه

سازمان ملل سعی و کوشش خودش را برای تقویت توان و پتانسیل‌های قانونی و قضایی دولت‌های عضو برای ضمانت محاکمه اشخاصی که به آن‌ها در مورد دزدی دریایی شک داشتند. با استفاده از روش یکسان سازی قانون داخلی کشورها با قوانین موجود در حقوق بین‌الملل و

سطح جهانی که وجود دارد. این سازمان به وسیله دفتر امور حقوقی خود با کمک اتحادیه اروپا به تهیه پیش نویس اصول راهنما برای کشورهای که به استراد مظنونین به دزدی دریایی به کشور کنیا مبادرت می کنند، اقدام نموده است. به علاوه نیروهای حافظ صلح سازمان ملل نیز نقش موثری در حفظ صلح و امنیت نسبی در کشور سومالی ایفا نموده است. مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی قطع نامه ۵۴/۳۱ به تاریخ ۱۸ ژانویه ۲۰۰۰، نگرانی خودش را افزایش و بیشتر شدن تهدید بر علیه کشتیرانی به وسیله دزدی دریایی و راهزنی به صورت مسلح در دریا مطرح کرد. به علاوه با قدردانی از اقدامات فعالیت های سازمان بین المللی دریانوردی، از دولت ها و کشورها خواستار هماهنگی و همکاری های مربوطه با سازمان در جهت مقابله و جلوگیری از افزایش دزدی و راهزنی دریایی. این همکاری ها شامل مواردی مثل ایجاد قواعد رفتاری و راه و روش استاندارد درباره تحقیق در مورد تهدید کردن و حمله کردن به کشتی ها و تحت تعقیب قرار دادن مهاجمان ایجاد بنماید و تقاضای خود را برای هماهنگی همکاری و مساعدت دول و کشورها را مطرح نمود. راهکارهای سازمان ایمو که متولی امر است در برابر پیشگیری و یا پیشگیری و مبارزه با تهدیدات و حمله های دزدی دریایی و راهزنی مساحانه را از همکاری در سطح منطقه ای و پیدا کردن علت یا همکاری در بررسی ها و گزارشات در ارتباط و رابطه به مواردی که ارتکاب یافته است اجرا کند و کسانی که مرتکب این جرائم شده اند را برای استفاده و بهره گرفتن از قانون و مقررات حقوق بین الملل محاکمه و مجازات کنند. همچنین به طور خاص ویژه و جدی از کشورها و دولت ها تقاضا می نماید تا با عضو شدن در کنوانسیون منع اقدامات غیر قانونی برضد ایمنی دریانوردی و پروتکل آن، به ضمانت اجرا و به کار بردن قواعد و قوانین موثر و تلاش و همکاری متمر ثمر و مفید. (تقی زاده، ۲۰۰، ۱۳۹۰)

پلیس بین الملل

سازمان پلیس جنایی بین الملل در سال ۲۰۰۶، در صدد جمع آوری اطاعات مرتبط با دزدی دریایی و راهزنی های مسلحانه علیه کشتی ها در آسیای جنوبی و آفریقا و تسهیل تعقیب کیفری مجرمین بین المللی توسط دفاتر ملی اینترپل (NCB) international bureau (Interpol) عبارتند از نهادها و دفاتر پلیس بین الملل در کشورهای عضو که با برقراری ارتباط میان نهادهای حکومتی، بویژه آژانس های دریایی و سازمان مرکزی اینترپل، به منزله واسطه ای برای کسب اطاعات ازم از سازکارهای پلیس داخلی و تعقیب کیفری مجرمین دریایی توسط آنان محسوب می شود) و جوامع بین المللی دریانوردی بر آمد. پلیس بین الملل با به کار گیری دفاتر داخلی خود نقش موثری را در تعقیب جرایم، جلب مدارک و اسناد، بازداشت مجرمین، ضبط اموال نامشروع و توصیه به محاکمه یا استرداد مجرمین ایفا می نماید. به علاوه پلیس بین الملل با برقراری ارتباط موثر با مراکز ملی خود قادر است شبکه اطاعاتی کار آمدی را برای مقابله با جرائم دریایی فراهم نماید. به طوری که گزارش حوادث دریایی ارائه شده توسط هر یک از دفاتر ملی مذکور برای تعقیب قضایی موثر، به نحوی فوری و ایمن در اختیار سایر دفاتر اینترپل قرار داده می شود. هنگامی که اطلاعات جرایم با جزئیات کامل به مرکز جهانی پلیس بین الملل در مقر خود که در لیون فرانسه می باشد دریافت گردید، بعد از بررسی و تبیین و شناسایی روش ها و الگوهای جرم، اقدام به توصیه می نماید و همچنین کارهای حمایتی جهانی برای مقابله با آن همت می گمارد.

شایان ذکر است که فعالیت پلیس بین الملل در مبارزه با جرایم ارتکابی در دریای بویژه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در گزارش سال ۲۰۱۰ شورای امنیت به مجمع عمومی ملل متحد مورد تقدیر قرار گرفته است. به علاوه شورا در قطعنامه ۲۰۲۰ خود مصوب ۲۲ نوامبر ۲۰۱۱، ضمن تقدیر از اقدامات موثر اینترپل در ایجاد یک مرکز اطلاعات جهانی در خصوص دزدی دریایی در سواحل سومالی و

تسهیل اجرای قانون در خصوص مرتکبین این جرم و جرائم همرا آن، تمام کشورها را ملزم می‌نماید از طریق کانال‌های مناسب، اطلاعات مناسب را در اختیار پلیس بین الملل قرار دهد.

گروه تماس

گروه تماس برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن در ۱۴ ژانویه ۲۰۰۹ برای تسهیل همکاری میان دولت‌ها و سازمان‌ها برای سرکوبی دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن و در پی صدور قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ تشکیل گردید. گروه تماس برای مقابله با دزدی دریایی تاکنون در پنج گروه کاری فعالیت نموده است: گروه کاری اول که به ابتکار انگلیستان و با حمایت سازمان بین المللی دریانوردی آغاز به فعالیت نمود، به اقدامات مربوط به همکاری نظامی و کاربردی و انتقال اطلاعات و ایجاد مرکز همکاری منطقه‌ای برای مقابله می‌پردازد. گروه کاری دوم که به ابتکار دانمارک و با حمایت دفتر مقابله با جرایم و مواد مخدر ملل متحد، به مباحث حقوقی مربوط به دزدی دریایی می‌پردازد. گروه کاری سوم با ابتکار ایالات متحد آمریکا و با حمایت آیمو، در ارتباط با خود ایمنی کشتی رانی و سایر توانمندی‌های مقابله با بحران دزدی دریایی است. گروه چهارم به ابتکار مصر، اقداماتی را در زمینه بهبود تاش‌های دیپلماتیکی و کسب اطاعات مشترک پیرامون تمام جنبه‌های دزدی دریایی به انجام رسانیده است و در نهایت گروه پنجم که پیشنهاد تشکیل آن در نهمین اجلاس جامع در تاریخ ۱۴ جوی ۲۰۱۱ با موضوع "جریانات مالی غیر قانونی مرتبط با دزدی دریایی در سواحل سومالی" با اجماع کشورهای عضو به تصویب رسید.

اقدامات شورای امنیت

اولین ماده از فصل هفت که ذکر شده است: "عمل در رابطه با تهدید بر علیه صلح، نقض صلح و اعمال تجاوز" مدون شده است، ماده ۳۹ می‌باشد. بر اساس این ماده: "شورای امنیت بودن هر نوع تهدید ضد صلح، از بین بردن صلح یا فعل و اقدام به تجاوز آشکارا و روشن باشد. اقدام به نمودن توصیه خواهد کرد و یا اتخاذ تصمیم گرفته خواهد شد.

با دقت نظر در مطالب مطرح شده شورای امنیت سازمان ملل متحد در استفاده و به کاربردن ماده ۳۹ مسئولیت حائز اهمیت و حیاتی دارد.

۱. تشخیص و آشکار سازی جرائم بین المللی تهدید بر علیه و ضد صلح، زیر پا گذاشتن و نادیده گرفتن صلح و فعل و عمل تجاوز.

۲. تصمیم‌گیری و به کار بردن توصیه در مورد به کاربردن و به مرحله اجرا درآوردن اقدامات ضروری و مهم بنیل به تامین امنیت جهانی و حفظ صلح

در مورد موضوع دزدی دریایی، شورای امنیت سازمان ملل متحد به استفاده از فصل هفتم منشور، به طور ویژه و خاص حق رسیدگی و داری صلاحیت تام در این مورد حفظ صلح است. زیرا همان طور که بیان و ذکر شد جرم دزدی دریایی از جمله جرائم اولیه می‌باشد که بدارای ویژگی بین المللی و جهانی و می‌باشد. بر این اساس شورا دار حق رسیدگی به موضوع است آن هم به طور خاص و ویژه و در این مورد قطعنامه‌های متعددی را در سال‌های ۲۰۰۸، ۲۰۰۹، ۲۰۱۰، ۲۰۱۲ صادر شده.

با رشد بی‌سابقه دزدی دریایی، شورای امنیت قطعنامه‌هایی را صادر نموده که مجوز حقوقی استفاده از زور را در تعقیب دزدی دریایی به شکل بی‌سابقه صادر می‌کند. (شورای امنیت دزدی دریایی را به خودی خود، تهدیدی علیه صلح و امنیت تلقی نکرده، بلکه به این عقیده می‌باشد که دزدی دریایی، به بحران سومالی، که تهدیدی علیه صلح است دامن می‌زند و این امر نگرانی جامعه بین المللی را در بر دارد).

در حالی که تعریف سنتی از دزدی دریایی بر اساس حقوق بین الملل، پاسخ نظامی سایر کشورها را در قلمرو دریایی یک کشور، منع می‌کند، تجزیه و تحلیل قطعنامه‌های شورای امنیت، حکایت از تحولی نوین دارد.

به طوری که می‌توان گسترش صاحبیت سازمان‌ها و نهادهای بین المللی در تضعیف حاکمیت کشورها و امنیتی نمودن فضای کشتی رانی بین‌المللی و پیامدهای ساختاری در این صنعت را، از آثار حقوقی این قطع نامه‌ها دانست. با نگاهی به قطع نامه‌های شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی پی می‌بریم که بیشترین قطع نامه‌ها در رابطه با دزدی دریایی در سواحل سومالی است و صدور پنج قطعنامه در سال ۲۰۰۸ بیانگر آگاهی جامعه بین المللی از رشد دزدی دریایی است. این قطع نامه‌ها حوزه قواعد حقوق بین الملل را راجع به دزدی دریایی گسترش می‌دهد.

قطعنامه ۱۸۱۴ به لحاظ اصولی مربوط به حمایت از تحویل کمک‌های انسان دوستانه به سومالی است و وارد بحث‌های جزئی نمی‌شود. قطعنامه ۱۸۳۸ به طور کلی به اقدامات مربوطه در دریاهای آزاد می‌پردازد و از دولت‌ها می‌خواهد در پیروی از حقوق بین الملل از کلیه اقدامات و ابزارهای ضروری در دریاهای آزاد و سواحل سومالی استفاده نمایند، تا با دزدی دریایی مقابله نمایند. ابزارهای ضروری معموا به نیروهای نظامی تفسیر می‌شود.

علاوه بر این شورای امنیت تصریح می‌کند این اقدامات باید با کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل و مقررات مربوط هم خوانی داشته باشد قطعنامه‌های ۱۸۱۶ (ژوئن ۲۰۰۸)، ۱۸۴۶ (دسامبر ۲۰۰۸)، و ۱۸۵۱ (۱۸ دسامبر ۲۰۰۸) به اقدامات در آب‌های سرزمین سومالی و حتی در خشکی آن می‌پردازد. قطعنامه ۱۸۱۶ تنها برای ۶ ماه عملیاتی شد اما توسط قطعنامه ۱۸۴۶ در ۲ دسامبر ۲۰۰۸ مجددا تمدید شد.

قطعنامه ۱۸۵۱ از این هم جلوتر رفت و عملیات مقابله با دزدی دریایی و اتحاد کلیه اقدامات ضروری در خاک سومالی، پیگیری نمود. اختیار اعطا شده در قطعنامه‌های ۱۸۴۶، ۱۸۵۱ در دسامبر ۲۰۰۹ پایان یافت اما در ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ قطعنامه ۱۸۹۷ برای ۱۲ ماه دیگر مقررات مشابهی را وضع نمود.

قطعنامه‌های ۱۸۹۷، ۱۸۵۱، ۱۸۴۶ همگی فراخوانی هستند برای کشورها، سازمان‌های بین المللی و منطقه‌ای تا در نبرد بر علیه دزدی دریایی، فعانه عمل کنند. اعمالی چون ضبط و توقیف قایق، کشتی، ساح‌ها و سایر تجهیزات مورد استفاده دزدان دریایی، برای موفقیت به این همکاری نیاز دارند به عاوه قطعنامه ۱۸۵۱ اقتضا دارد رفتار دولت‌ها در این حوزه با حقوق بین المللی بشر دوستانه سازگار باشد.

البته این نکته شایان ذکر است که ورود در عرصه همکاری در این زمینه‌ها، باید با جلب رضایت (دولت فدرال انتقالی سومالی و آگاه ساختن دبیر کل باشد.

تمام قطعنامه‌های شورای امنیت بر لزوم اخذ رضای سومالی در موارد ورود به خاک یا دریای سرزمینی آن، تاکید دارد و صراحتا بیان می‌کند این استثناء تنها در مورد دزدی دریایی سومالی اتفاق می‌افتد و به هیچ وجه عرف تلقی نمی‌گردد.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافع وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

EXTENDED SUMMARY

Piracy, recognized as one of the oldest international crimes, has historically been condemned as a universal threat to humanity. Its most evident characteristic is the menace it poses to maritime security and the freedom of navigation. The emergence of maritime crimes dates back to when humans began engaging in sea-based activities, with the expansion of commercial zones via maritime transport being the primary catalyst for the rise of piracy and raiding activities in the oceans. Nations and governments have long struggled against these acts, occasionally exploiting them for their own benefit. Piracy significantly threatens the global economy, particularly the transportation of goods such as oil and energy. Notably, following the Paris Declaration of 1815, governments intensified their efforts to combat these crimes, leading to a substantial reduction in unlawful acts of piracy. However, in the contemporary era, piracy remains a significant challenge for the international community, with its activities increasing progressively (Sohn, 2016).

Piracy is defined from both customary and legal perspectives. Traditionally, piracy encompasses all violent and unlawful activities that undermine ownership and involve the seizure of ships or aircraft with the intent of personal gain by the crew or passengers aboard. This customary definition places piracy within the realm of maritime law, ensuring stability and consistency despite differing national laws. While some scholars argue that a comprehensive and unified definition of piracy is lacking, the variations in national legislation necessitate a cautious approach to defining piracy precisely. The inclusion of violent actions distinguishes piracy from other maritime crimes, emphasizing its unique threat to maritime security (Rubin, 1988).

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982 provides a legal framework for defining and combating piracy. Articles 15 to 19 of UNCLOS outline the specific behaviors that constitute piracy, including illegal acts of violence, seizure, or plunder for personal objectives by individuals aboard a ship or aircraft operating in international waters or areas beyond national jurisdiction. According to Article 17 of the 1958 Geneva Convention on the High Seas, any mutiny or seizure of a ship or aircraft for private ends is classified as piracy. However, acts committed within a nation's territorial waters are excluded from this definition, even if they involve illegal seizures for personal gain (UNCLOS, 1982). This distinction underscores the importance of jurisdictional boundaries in the legal treatment of piracy.

The substantive elements of piracy include both material and mental components. Material elements involve the actual acts of depriving individuals of their property through violence or coercion, as defined by the International Law Commission (ILC). These acts must occur outside the jurisdiction of any state, typically in international waters, to qualify as piracy under UNCLOS. Conversely, acts within a country's territorial waters do not fall under the customary definition of piracy unless they escalate to armed robbery or other severe offenses. The mental element requires that the perpetrators intend to achieve personal gain through these unlawful acts, differentiating piracy from politically motivated terrorism. This intention to profit personally is crucial in maintaining the distinct classification of piracy within international criminal law (Batir, 2011).

International efforts to combat piracy have been spearheaded by various organizations, including the International Maritime Organization (IMO) and the United Nations Security Council (UNSC). The IMO has played a pivotal role since 1979 by issuing numerous resolutions aimed at preventing and suppressing piracy, particularly in regions like the Gulf of Aden and the waters off Somalia. For instance, Resolution A.1026(26) issued in December 2002, provided comprehensive guidelines for member states to coordinate their efforts in combating piracy and armed robbery against ships. Additionally, the UNSC has passed several resolutions, such as Resolutions 1851 (2008) and 1987

(2009), which emphasize the necessity of international cooperation and the implementation of the SUA Convention (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation) of 1988. These resolutions highlight the inadequacies of national legal frameworks and the need for a unified international approach to effectively prosecute and deter piracy (Ghorbanpour, 2009).

Despite these international frameworks, significant challenges remain in the criminalization and prosecution of piracy. One of the primary obstacles is the inconsistent implementation of legal provisions across different jurisdictions, which undermines the effectiveness of international laws. Additionally, the lack of comprehensive definitions for terms like "violent acts" and "private objectives" within UNCLOS creates ambiguity, allowing some acts of piracy to be misclassified or inadequately prosecuted (Hodgkinson, 2015). Furthermore, the geographical limitation of piracy to international waters excludes many acts occurring in territorial waters from international prosecution, thereby enabling pirates to exploit these legal loopholes. To address these challenges, it is imperative to incorporate mandatory jurisdictional rules within international statutes and encourage states to harmonize their national laws with international standards. Strengthening international cooperation and ensuring the uniform application of legal definitions are essential steps towards effectively combating piracy as a terrorist act under international law (Topal, 2010).

In conclusion, the criminalization of piracy within the framework of international law presents numerous challenges that require a coordinated and comprehensive approach. While international conventions like UNCLOS and the SUA Convention provide foundational legal structures, their effectiveness is hindered by inconsistent implementation and definitional ambiguities. Organizations such as the IMO and the UNSC have made significant strides in addressing these issues through resolutions and guidelines, yet persistent gaps in national legislation and jurisdictional limitations continue to impede progress. Addressing these challenges necessitates the establishment of clear, universally accepted definitions and the enforcement of mandatory jurisdictional rules to ensure that all acts of piracy, regardless of location, are subject to international prosecution. By fostering greater international cooperation and aligning national laws with global standards, the international community can more effectively mitigate the threat of piracy and enhance maritime security.

References

- Batir, K. (2011). *Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu Ve Uluslararası Hukuk*. USAK Yayınevi.
- Campbell, P. (2011). A Modern History Of The International Legal Definition of Piracy. In B. A. Ellerman, A. Forbes, & D. Rosenberg (Eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*.
- Ghorbanpour, M. (2009). Analysis of the International Community's Response to Piracy in the Somali Coast and Gulf of Aden. *International Legal Journal*, 26(41).
- Guilfoyle, D. (2011). *Shipping Interdiction And The Law Of The Sea*. Cambridge.
- Hodgkinson, S. L. (2015). The Governing International Law On Maritime Piracy. In M. P. Scharf, M. Newton, & M. Sterio (Eds.), *Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes*. Cambridge. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139962988.002>
- Priddy, A., & Casey-Maslen, S. (2012). Counterpiracy Under International Law.
- Rubin, A. P. (1988). *The Law Of Piracy*. Naval War College Press.
- Sohn, L. B. (2016). *International Law of the Sea* (M. Habibi Mojandeh, Ed.). Jungle Publications.
- Topal, A. H. (2010). *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri* Ankara Üniversitesi].