

## تحلیل جرم دزدی دریایی و مرجع صالح رسیدگی به آن

دکتر مرتضی صادقی دهصحرایی<sup>۱</sup>

عضو هیات علمی گروه حقوق دانشگاه آزاد شهرکرد

دکتر امین امیریان فارسانی

دکترای حقوق کیفری و جرم شناسی ، مدرس دانشگاه آزاد شهرکرد

### چکیده

در این نوشتار با توجه به اهمیت راه های دریایی و گسترش روز افزون استفاده از آن به عنوان مسیر حمل و نقل و تجارت جهانی، به مقوله امنیت راه های دریایی پرداخته میشود، که مهمترین عوامل تهدید کننده امنیت این راه ها با تاکید بر دزدی دریایی مورد بررسی قرار میگیرند. دزدی دریایی پیشینه ای بسیار طولانی دارد و به ۱۳ قرن قبل از میلاد مسیح بر می گردد و به عنوان اولین مصادیق جنایات بین المللی اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با مرتکبین آنها از دیرباز فراهم بوده است لیکن شیوه های نوینی از این جرم بین المللی دریایی در سال های اخیر مورد توجه جامعه بین المللی قرار گرفته است. اهمیت مقابله با دزدی دریایی از آن جهت نیست که دزدان ناکام گذاشته شوند بلکه از آن حیث قابل پردازش است که بخش عظیمی از مبادلات اقتصادی و تجاری کشورها از طریق دریا صورت می گیرد.

<sup>۱</sup> نویسنده مسئول

در همین راستا نگارنده در این نوشتار بر آن است که به مباحث و موضوعاتی چون حقوق و تکالیف کشور هادر مقابل دزدی دریایی، اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی، اهداف ارتکاب دزدی دریایی، موانع و مشکلات حقوق بشری در مبارزه با دزدان دریایی، فعالیت دزدان دریایی سومالی و نگرانی جامعه بین المللی و اقدامات سازمانهای بین المللی پرداخته شده است و در انتها نیز راهکار ها و پیشنهادهایی برای جلوگیری از این معضل جهانی ارائه و نتیجه گیری لازم نیز حاصل شده است.

## کلید واژه ها: دزدی دریایی، جزای بین الملل، عناصر جرم، راه های پیشگیرانه

### مقدمه

امنیت در دریاها و اقیانوس ها نه تنها از جهات نظامی آن، بلکه از جنبه های دیگری چون دزدی دریایی و تجارت برده، بویژه از جهت تاثیرات این جرائم بر تجارت آزاد در دریاها، از دیر باز مورد توجه بوده اند. امروزه دزدی دریایی و مشخصا سرقت مسلحانه علیه کشتی ها مجددا به یکی از معظلات جامعه بین المللی تبدیل شده و به عنوان تهدیدی جدی بر علیه حیات دریانوردان، امنیت دریانوردی، محیط زیست دریایی و امنیت کشورهای ساحلی محسوب می گردد. همچنین بر روند کلی صنعت حمل و نقل دریایی تاثیرات منفی می گذارد. به عنوان مثال موجب افزایش نرخ بیمه و توقف و یا تعلیق فعالیت های تجاری می گردد. به علاوه ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا در اغلب موارد محیط زیست دریایی را نیز در خطر قرار می دهد، چراکه در این گونه وقایع ممکن است فرمانده کشتی و کارکنان به گروگان گرفته شوند و در سایر موارد نیز در هر حال بواسطه شرایط بحرانی که پیش می آید مسئولیت توجه و رسیدگی به امور کشتی به درستی صورت نمی گیرد [۱].

دزدی دریایی قدیمی ترین جرم شناخته شده بین المللی است. اما امروزه مساله شکل دیگری پیدا کرده و باگسترش بی سابقه این جرم در آب های آزاد دنیا جامعه بین المللی از این موضوع احساس خطر نموده و به مقابله و سرکوب دزدان دریایی برخاسته است. این عوامل باعث مطرح شدن صلاحیت جهانی برای برخورد با این مسئله شده است

### بخش اول: تعریف دزدی دریایی

دزدی دریایی پیشینه ای بس طولانی و قدمتی به اندازه ی تاریخ تسلط بشر بر دریاها دارد و به عنوان اولین مصادیق جنایات بین المللی، اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با مرتکبین آن از دیرباز فراهم بوده است. این پدیده از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است، به همین علت است که ذهنیت ها از این موضوع در سطحی ترین نوع خود باقیمانده است.

### بند اول: تعریف دزدی دریایی از منظر معاهدات حقوق دریاها

اولین تلاش موفقیت آمیز در عصر حاضر برای تدوین حقوق حاکم بر دزدی دریایی در سال ۱۹۵۸ به پیشنهاد موسسه ی حقوق بین الملل در قالب کنوانسیون های دریای آزاد معروف به کنوانسیون ژنو گنجانده شد که متعاقبا در سال ۱۹۸۲ در مجموعه ی مقررات کنوانسیون ملل متحد برای حقوق دریاها به عنوان تدوین (بهترین قاعده ی حقوق بین المللی مرتبط با رژیم دریانوردی و الزام اور برای تمامی دولت ها) مورد تصویب قرار گرفت.

دزدی دریایی، طبق تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عبارت است از: هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت آمیز نسبت به تصرف عدوانی، بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی ها که توسط خدمه یا مسافران کشتی خصوصی و یا یک هواپیمای خصوصی و در راستای اهداف شخصی صورت گیرد، مشروط بر اینکه در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیمای علیه اشخاص و اموال موجود در آن و یا علیه یک کشتی یا هواپیمای و اشخاص یا اموال آن در مکانی خارج

از صلاحیت دولت هاصورت پذیرد. دزدی دریایی تبصره ای در قانون بین المللی به شمار می رود که عموماً بعنوان اولین و قدیمی ترین حکم احضار در مفهوم قضاوت جهانی تلقی می شود. دزدی دریایی بعنوان نوعی از نقض حقوق دیگران در نظر گرفته شده است، و یک هنجار قراردادی قطعی بین المللی است که دولت ها باید از آن حمایت کنند. آنهایی که در آب های آزاد مرتکب دزدی، ممانعت از تجارت، و به مخاطره انداختن ارتباطات دریایی می شوند بوسیله کشورهای مستقل صاحب دولت بعنوان دشمنان بشریت شناخته می شوند.

### بند دوم: دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی

دزدی دریایی یک جرم و یکی از معضلات جامعه بین المللی از ابتدا تا عصر حاضر بوده و موجب بروز خسارات بسیار سنگین به صنعت حمل و نقل بین المللی شده است. از سالیان گذشته کشورها و سازمان های بین المللی سعی بر آن داشته اند تا با همکاری با یکدیگر به مبارزه با این پدیده شوم پردازند. این امر موجب تدوین قوانین مربوط به دزدی دریایی در کنوانسیونهای حقوق دریاهای سازمان ملل متحد و پیمانهای دیگر شد و پس از آن در مورد معضل اخیر دزدی دریایی در سواحل سومالی منجر به صدور قطعنامه های متعدد شورای امنیت سازمان ملل متحد شده است. به موازات آن بسیاری از کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران با فرستادن نیروی دریایی مبادرت به مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتیها کردند. [۲] در میان جرایم بین المللی، دزدی دریایی قدمت بیشتری دارد. دزدی دریایی فی نفسه جرمی علیه ارزش های جامعه بین المللی نمی باشد بلکه بیشتر موجب به مخاطره افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی می گردد. آنچه که باعث حساسیت دولت ها و در نتیجه تدوین مقررات و حتی پیش بینی 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. [۳]

## بخش دوم: اهداف ارتکاب دزدی دریایی

دزدان دریایی در زمان حمله هیچ تفاوتی بین کشتی ها قائل نمی شوند و حتی کشتی های حامل امدادهای بین المللی را مورد حمله قرار می دهند. این حمله تنها علیه یک کشور نیست و ممکن است برای کشتی متعلق به هر کشوری اتفاق بیفتد. [۴] لذا می توان اهداف دزدان دریایی را در دو مورد ذکر نمود:

- تصاحب هر شناور شخصی یا دولتی و یا اشخاص و کالاهای موجود در آن در دریای آزاد بوده است. در گذشته صنعت کشتی سازی رشد سریعی نداشت و تقریباً تمام کشتی ها، ویژگی های یکسانی داشتند. اما امروزه با پیشرفت علم و فناوری، بعضی کشورها می توانند کشتی ها و قایق هایی امن تر، قدرتمندتر، سریع تر یا لوکس تر بسازند. دزدان دریایی جدید با فتح این کشتی ها و بیرون کردن تمام خدمه، کشتی ها و قایق های مسروقه را به بنادر ممنوعه منتقل کرده با جعل اسناد و حذف ویژگی های مربوط به مالکیت، آنها را به فروش می رسانند. در حال حاضر فروش کشتی های لوکس و گران قیمت، بهترین منبع درآمد آنهاست.
- آدم ربایی به قصد باج گیری که از اوایل سال ۲۰۰۱ در سواحل سومالی و خلیج عدن تسری یافت، هدف دزدان دریایی، ربایش خدمه و مسافری و سپس مذاکره در راستای اخذ باج های هنگفت در قبال آزادی آن هاست. در این حالت، دزدان دریایی نیاز چندانی به مقادیر گران بهای محموله ها و اموال موجود در شناوری که مورد حمله قرار می دهند ندارند بلکه پس از عملیات گروگانگیری با دریافت باج های گزاف در ازای استرداد شناور و خدمه و مسافری به اهداف خو نائل می شوند.

## بخش سوم: مناطقی که دزدی دریایی انجام می‌شود

واقع موضوع این است که دزدی دریایی کم و بیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و باتوجه به نیازهای خود کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. در همه مناطقی که امکان سرقت کشتی‌ها وجود داشته این پدیده رخ داده است. بیشتر دزدی‌ها در ورودی آب‌های دریایی صورت می‌گیرد چون کشتی‌ها مجبورند برای رسیدن به مقاصد خود از آنجا عبور کنند.

خلیج عدن یکی از مهمترین مناطق مربوط به حمل و نقل دریایی است که کشتیهای بسیاری از آن عبور میکنند. خلیج عدن در جنوب یمن از سمت جنوب با کشور سومالی و از سوی غرب با کشور کوچک جیبوتی همسایه است. از سمت غرب به باب‌المندب و دریای سرخ و از سمت شرق با اقیانوس هند مرتبط است و جزئی از این اقیانوس به شمار می‌آید. موقعیت جغرافیایی منطقه وضعیت را تشدید و بحرانی کرده است زیرا در این منطقه، کشتیها همراه خدمه غیرمسلح آن به آسانی طعمه دزدان دریایی می‌شوند. [۵]

محموله‌ای که از بنادر ایران صادر می‌شود باید از تنگه هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره امریکا و آفریقا حرکت کند. طبق بررسی‌های صورت گرفته دو منطقه باب‌المندب در خلیج عدن و مالاگا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، چرا که نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دوتنگه بستگی دارد.

## بخش چهارم: ماجرای دزدان دریایی از کجا شروع شد؟

وجود دزدان دریایی و حملات آنها به کشتی‌ها، برای تمام شرکت‌های کشتیرانی و موسسات وابسته امری طبیعی تلقی می‌شد اما بحران هنگامی آغاز شد که هجوم‌های مسلحانه

در یکی از پرتددترین مسیرهای کشتیرانی اوج گرفت و سرقت محموله تبدیل به کشتی ربایی و گروگانگیری شد. خلیج عدن متصل کننده دریای سرخ و کانال سوئز به اقیانوس هند است. تمام کشتی هایی که بین آسیا و اروپا و حتی امریکا در حرکت هستند به جای طی مسیر طولانی و دور زدن آفریقا از آب های کشور آفریقای جنوبی از طریق خلیج عدن وارد دریای سرخ شده و با طی کانال سوئز به آب های اروپا راه پیدا می کنند. امتیاز کوتاه کردن مسیر باعث شده هر روز تعداد زیادی کشتی از این خلیج بگذرد و به آب های اروپا یا آسیا ادامه مسیر دهند. این مساله باعث شد در سال گذشته و امسال دزدان دریایی سومالی دست به سرقت های متعدد از کشتی های عبوری بزنند. سومالی که از سال ۱۹۹۱ فاقد یک دولت قدرتمند و باثبات است محل مناسبی برای دزدان دریایی به شمار می رود. از آنجایی که سومالی فاقد نیروی دریایی است هرگز توان برقراری امنیت در آب های کشورش را نداشته است. رئیس جمهور سومالی عبدالله یوسف نیز چندی پیش با اذعان به حملات متعدد دزدان سومالیایی به کشتی ها به طور رسمی اعلام کرد کشورش توانایی مقابله با دزدان را ندارد و از دیگر کشور ها خواست تا خود برای تامین امنیت کشتی هایشان اقدام کنند. آمار حمله به کشتی های عبوری که در سال ۲۰۰۴ در این منطقه هشت مرتبه ثبت شده بود در سال ۲۰۰۷ به ۱۳ رسید. جالب اینکه در ۹ ماهی که از سال ۲۰۰۸ سپری شده دزدان سومالیایی به ۵۴ کشتی حمله ور شده اند و بیش از نیمی از آنها را ربوده اند. اما سرآغاز بحران ۲۱ آگوست سال جاری بود. دزدان سومالیایی که پیش از آن یک کشتی اسپانیایی و یک یخ شکن انگلیسی را به همراه خدمه آن ربوده و در ازای آزادی آن تقاضای پول کرده بودند، سپیده دم یک کشتی ایرانی، سپس یک کشتی ژاپنی و پس از آن یک کشتی آلمانی را در این خلیج ربودند و به آب های سومالی منتقل کردند. ربودن سه کشتی در یک روز سر و صدای زیادی به پا کرد و این باعث شد همه نگاه ها به سوی این منطقه معطوف شود.

فعالیت دزدان دریایی سوماتالی و نگرانی جامعه بین المللی خسارت های وارده از سوی دزدان دریایی فقط به ارزش کشتی ربنده شده محدود نیست بلکه باید تاخیر ورود به بندر مقصد و افزایش شدید نرخ بیمه های دریایی از مسیر خلیج عدن را هم بدان افزود. قابل توجه است که دزدان دریایی از تجهیزات مدرن و سلاح های نیمه سنگین، سامانه های دفاع هوایی حامل خمپاره های موشکی و سیستم تعیین موضع و تلفن های متصل به ماهواره هم بهره می برند. سازمان جهانی دریانوردی دو سال پیش طی قطعنامه ای از سازمان ملل درخواست کرد تا به کشورهایی که منافع اقتصادیشان در این منطقه است اعلام کند که با اعزام نیروهای نظامی به این منطقه امنیت را برقرار کنند. جمهوری اسلامی ایران جزو نخستین کشورهایی بود که آمادگی خود را برای مبارزه با تروریسم دریایی اعلام کرد. بنابراین این خود حرکت بزرگی بود که ایران انجام دهد کما اینکه در عمل به خوبی این موضوع را ثابت کردیم. نیروهای خود را دو سال پیش عازم خلیج عدن کردیم. منطقه ای به طول ۱۲۰۰ کیلومتر آبراه را مشخص کرده بود که نیروی دریایی ارتش آن را پوشش می دهد.

### **بخش پنجم: موانع و مشکلات حقوق بشری در مبارزه با دزدان دریایی**

مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم ترین عوامی ایجاد بی کیفیتی و عدم تمایل دولت ها به مبارزه با دزدی دریایی است. از جمله ی این مشکلات، تضمینات مربوط به دادرسی منصفانه شامل هزینه ای مربوط به احضار وکیل و خدمات ترجمه برای متهمین خارجی، انتقال شهود محاکمه و مدارک به محاکمه ی بیگانه، شناسایی متهمین توسط خدمه ی کشتی های ربنده شده که اکنون به مملکت خود بازگشته اند، مشکلات مربوط به حضور شاهد و هیات منصفه است.

## بند اول: اقدامات سازمان های بین المللی

با گسترش روزافزون دزدی دریایی جامعه جهانی روز به روز در حال هماهنگی بیشتر برای برخورد با این کهنه جرم بینالمللی میباشد. در این میان نقش سازمان ملل متحد و سازمان بینالمللی دریانوردی بسیار پررنگتر از سایر سازمانها بوده است. در این میان سازمان ملل متحد با طرح کنفرانس سوم حقوق دریاها که منجر به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شد، بیشترین نقش را ایفا میکند. ماده ۱۰۰ این کنوانسیون چنین بیان میدارد که: (( تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند.))، همچنین ماده ۱۰۵ اشعار میدارد: ((که هر دولتی میتواند کشتی دزدی دریایی را در دریای آزاد توقیف کند، اما تعقیب قضایی باید در دادگاههای کشور توقیف کننده انجام شود)). دو ماده یاد شده در بالا میتوان نتیجه گرفت که این کنوانسیون بنا بر اهمیتی که برای دزدی دریایی قایل است، خواهان مقابله با آن در سطح جهانی شده و به همین منظور دست کشورها را در برخورد با آن باز گذاشته است. [۶] 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. 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 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 دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌توان این پدیده زشت بین‌المللی را ریشه کن نمود. شورای امنیت به عنوان مسئول اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی قطعنامه‌های متعددی در مورد وضعیت سوماترالی صادر نموده، از جمله قطعنامه‌های ۱۸۴۶، ۱۸۴۴، ۱۸۳۸، ۱۸۱۶، ۱۸۱۴. یعنی در واقع در سال ۲۰۰۸ بیشترین قطعنامه شورا به این موضوع اختصاص داشت که اهمیت بالای موضوع را نشان می‌دهد. اخیراً هم شورا بر اساس فصل هفتم منشور و پیرو درخواست رئیس‌جمهور سوماترالی مبنی بر کمک جامعه بین‌المللی برای مبارزه با دزدی دریایی قطعنامه ۱۸۵۱ را تصویب نمود. این قطعنامه که به اتفاق آراء توسط تمامی ۱۵ کشور شورا به تصویب رسید کشورها را مجاز می‌دارد که جهت سرکوب دزدی دریایی و مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را به عمل آورند. همچنین در این قطعنامه از تمام کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی هستند خواسته شده مشارکت فعالانه داشته و ناو یا هواپیما به منطقه اعزام کنند.

### **بخش ششم: حقوق و تکالیف کشورهای دیگر در مقابل دزدی دریایی**

صرف نظر از حق کشتی‌های جنگی همه دولت‌ها در اعمال حق بازدید از کشتی‌های مظنون در تعیین این که آیا یک کشتی در دزدی دریایی دخالت داشته یا خیر، مقرر اصلی درخصوص اقدامی که میتوان علیه کشتی دزد دریایی انجام داد همان ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ است که بیان میدارد: هر دولتی میتواند در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ دولتی نباشد، کشتی یا هواپیمای دزد دریایی یا کشتی یا هواپیمایی را که در تصرف و تحت کنترل دزدان دریایی است توقیف کرده، اشخاص حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود

در آن را ضبط کند. دادگاه های دولتی که اقدام به توقیف میکنند، میتوانند درخصوص مجازات هایی که باید اعمال شود اتخاذ تصمیم نمایند و همچنین اقدامی را که باید در مورد کشتی، هواپیما و یا اموال صورت پذیرد با توجه به حقوق اشخاص ثالثی که با حسن نیت عمل کرده اند معین کنند. [۷] موجب حقوق بی نالملل هر کشوری م ی تواند دزددریایی را بدون در نظر گرفتن اینکه این امر در کجا واقع شده است، محاکمه و مجازات کند. بر این اساس قواعد مربوط به دزدی دریایی به منظور دفاع از منافع مشترک دولتها و حفاظت از منافع تجاری آنان پدید آمد. کنوانسیون نهایی ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ هر دو حاوی مقرراتی در خصوص دزد یدریایی می باشند. [۸] بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریاها ی آزاد، « تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند.» بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون های مربوطه و همچنین عرف بین المللی، دزدی دریایی جرم بین المللی شناخته می شود و اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است.

### بخش هفتم: عناصر مختلف جرم دزدی دریایی

عنصر قانونی: تاکید ضابطه مند به عهدنامه های تکمیلی و حائز اهمیت از قبیل:

- ۱- کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو
- ۲- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها
- ۳- عهدنامه ی بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴
- ۴- عهدنامه ی مبارزه با اعمال با غیر قانونی علیه امنیت ناوگان دریانوردی مصوب ۱۹۸۸
- ۵- عهدنامه ی مبارزه با گروگان گیری مصوب ۱۹۷۹

۶- عهدنامه ی ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان یافته ی فراملی مصوب ۲۰۰۳

۷- عهدنامه ی مبارزه با فساد مصوب ۲۰۰۳

عنصرمادی: عهد نامه های حقوق دریاها، مواردی رابه عنوان عناصرمادی تشکیل دهنده ی جرم دزدی دریایی مطرح نموده اند:

**اولین عنصرمادی:** درخصوص اولین عنصرمادی، در حالی که به زعم کمیته ی حقوقدانان جامعه ی ملل، محرومیت از مال واعمال خشونت آمیز علیه افراد به عنوان شاکله عنصرمادی جرم دزدی دریایی تلقی می گردید، کنوانسیون های حقوق دریاها در راستای تعیین یک پارچوب حقوقی مدون برای تعریف حقوق بین الملل عرفی دزدی دریایی، هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت آمیز، بازداشت وغارت و اتلاف اموال هرکشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی ها مشمول دزدی دریایی عنوان نمود.

**دومین عنصرمادی:** دومین عنصرمادی جرم دزدی دریایی طبق تعریف کنوانسیون های بین المللی حقوق دریاها، محدودیت حوزه ی جغرافیایی اعمال موارد مشمول جرم دزدی دریایی و صلاحیت جهانی اجرایی مرتبط با آن هابه دریاهای آزاد وآب های بین المللی است. به عبارت دیگر، اعمالی که در قلمرو آب های سرزمینی هر دولت ارتکاب می یابد، در دامنه ی مشمول دزدی دریایی قرار نخواهند گرفت، حتی اگر آن اعمال به شکل توقیف غیرقانونی کشتی هدف توسط کشتی مهاجم و صرفا به جهت اهداف شخصی، از قبیل اخذ پول یا گروگان گیری صورت پذیرد.

این مقرر دو نتیجه در بر دارد:

نتیجه اول- چنین حملاتی علیه کشتی ها در آب های سرزمینی حتی شامل منطقه ی انحصاری اقتصادی یا بندر ساحلی، دزدی دریایی محسوب نمی شوند.

نتیجه دوم- با تضییق دامنه ی شمول موارد دزدی دریایی به دریاها ی آزاد و آب های بین المللی، صلاحیت جهانی اجرایی که به تمام کشورها در آب های بین المللی اعطا شده است، به تعقیب کشتی دزدی دریایی در آب های سرزمینی تحت صلاحیت دولت ساحلی تسری نمی یابد.

**سومین عنصر مادی:** طبق کنوانسیون حقوق دریاها، لعمال دزدی دریایی می بایست مشتمل بر دو شناور باشد؛ شناور قربانی حملات و شناور متجاوز. به عبارت دیگر، اگر دزدان دریایی در ساحل سوار کشتی هدف شوند و در طول سفر دریایی شناور مذکور در دریای آزاد اقدام به دزدی دریایی نمایند، چنین عملی به علت عدم صدق عنوان شناور مهاجم واجد شرایط قانونی دزدی دریایی نخواهد بود بدین ترتیب این ویژگی، اشکال خشونت بدون درگیری لزوماً دو کشتی از قبیل توقیف خشونت آمیز یک کشتی توسط خدمه یا مسافران آن حتی به منظور غارت و چپاول کشتی رادر گستره ی خود نمی گیرد. لزوم وجود دو کشتی دزد دریایی و کشتی بزه دیده ازان برای تحقق عنوان دزدی دریایی چنین حالتی را از کشتی ربایی متمایز می کند. همچنین طبق تفسیر کمیسیون حقوق بین الملل در تفسیر کنوانسیون ۱۹۵۲ حقوق دریاها، اعمال صورت گرفته بر عرصه ی یک کشتی توسط خدمه ی خود آن کشتی یا مسافران آن، مشمول دزدی دریایی تلقی نمی شود. در طرح نهایی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقرر گردید که اعمال خشونت بار توسط هر کشتی یا هواپیمای متجاوز علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیمای بزه دیده در دریاها ی آزاد و اماکن خارج از صلاحیت دولت ها مشمول عنوان دزدی دریایی تلقی گردد. بر اساس کنوانسیون های حقوق دریاها، مشارکت و معاونت در ارتکاب دزدی دریایی معادل مباشرت در ارتکاب این جرم تلقی گردیده است.

**عنصر معنوی:** کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، دزدی دریایی را به عنوان یک عمل غیر قانونی خشونت بار یا توقیف غیر قانونی می داند که بر اساس مقاصد شخصی ارتکاب می یابد. این ویژگی موجب تمایز دزدی دریایی از تروریسم دریایی است که با اهداف سیاسی قرین می باشد. در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه ی معاهدات و طرح های مربوط به تدوین حقوق بین الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی نیز بر شخصی بودن اهداف دزدان در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی اتفاق نظر وجود دارد. چنانچه دزدی دریایی توسط ناوهای جنگی یا دولتی و هواپیماهایی که کارکنان آن ها در حال شورش هستند و اختیار کشتی یا هواپیما را به دست گرفته اند صورت گیرد، همان جنبه را خواهد داشت که این اعمال در یک کشتی خصوصی به وقوع بپیوندد. در غیر این صورت، ماهیت رسمیت اقدامات کشتی های مذکور و نیز اینکه اقدامات به مقاصد شخصی انجام نگرفته، مانع از شمول دزدی دریایی بر این موارد می شود. مولفه ی شخصی بودن اهداف در طرح کمیته ی حقوقدانان جامعه ی ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین الملل در سال ۱۹۲۶ به عنوان عاملی متمایز کننده میان اعمال دولتی و غیر ان دانسته شده است. به اعتقاد کمیسیون حقوق بین الملل در جریان تدوین کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو، قصد دزدی برای ارتکاب دزدی دریایی لازم نیست. بر این اساس اعمال دزدی دریایی ممکن است با احساسات تنفرآمیز و انتقام، نه صرفاً انگیزه ی کسب مال همراه باشد لذا توجه بیش از حد معمول به انگیزه های مادی دزدی دریایی موجب احراف از توجه ضابطه مند به عناصر اصلی شاکله ی دزدی دریایی است، ضمن آن که قبول ارتکاب دزدی دریایی در راستای یک هدف شخصی می تواند خود در بر گیرنده ی تمام انگیزه های مطرح در ارتکاب این جرم باشد.

## بخش هشتم: رویه قضایی کشورها در محاکمه ی دزدان دریایی

در راستای مقابله با دزدی دریایی برخی از کشورها از قبیل استرالیا، دانمارک، مصر، اقدامات متحدعربی، باهاماس، یونان، بلژیک، ایتالیا، اسپانیا، اروگوئه، کوبا، فنلاند، جامائیکا، ژاپن، کنیا، لتونی، مکزیک، نیوزلند، نروژ، فیلیپین، هلند، روسیه، چین، قبرس، تانزانیا و ایالات متحده آمریکا به جرم انگاری پدیده دزدی دریایی در قوانین داخلی خود همت گمارده اند. در این میان، برخی از کشورها پس از دستگیری و پیگرد قانونی متهمین به ارتکاب دزدی دریایی، به محاکمه ی آنان در دادگاه های داخلی خود پرداخته اند. بخش عمده ی محاکمات دزدی های دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در سواحل سومالی در کشورهای کنیا و سیشیل و به موجب موافقت نامه های معاضدت قضایی منعقد شده میان دولت های دستگیر کننده ی دزدان به ویژه اتحادیه ی اروپا، آمریکا، انگلستان و دانمارک با کشورهای اشاره شده صورت می پذیرد.

### بند اول: رویه قضایی ایالات متحده آمریکا در محاکمه ی دزدان دریایی

مطالعه ی رویه ی قضایی ایالات متحده در این ارتباط نشان می دهد که در دو قضیه ی مجزا در دادگاه منطقه ای ایالات متحده آمریکا در ناحیه شرقی ایالت ویرجینیا، یازده تن از متهمین به ارتکاب دزدی دریایی و جرایم ارتكابی همراه با آن در آب های آزاد واقع در نزدیکی سواحل سیشیل و خلیج عدن مورد محاکمه و تعقیب کیفری قرار گرفتند.

### بند دوم: رویه قضایی سایر کشورها در محاکمه ی دزدان دریایی

بر مبنای اطلاعات مندرج در گزارش دبیرکل سازمان ملل متحد مورخ پازدهم ژوئن ۲۰۱۱ در خصوص امکان سنجی تاسیس محاکم ویژه مقابله با دزدی دریایی سومالی، تاکنون بیست کشور جهان به محاکمه و تعقیب کیفری ۱۰۱۱ تن از اشخاص مظنون به دزدی دریایی همت گماشته اند. این کشورها به ترتیب بیشترین تعداد محاکمه ی دزدان دریایی عبارتند از:

سومالی، یمن، کنیا، هند، سیشیل، مالدیو، هلند، ایالات متحده آمریکا، فرانسه، عمان، ماداگاسکار، تانزانیا، آلمان، امارات متحده عربی، مالزی، کومور، جمهوری کره، ژاپن، اسپانیا و بلژیک.

## بخش نهم: ملاحظات حقوق بشری در اعمال صلاحیت بردزدان دریایی

الف- تاکید شورای امنیت بر رعایت حقوق بین الملل بشر دزدان دریایی

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه هایی که بر مبنای فصل هفتم منشور صادر نموده از همه ی دولت ها و به ویژه دولت های صاحب پرچم، دولت های صاحب بند و دولت های ساحلی، دولت های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریا و دیگر دولت هایی که طبق حقوق بین الملل و مقررات داخلی واجد صلاحیت می باشند درخواست می کند که در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول در اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه نزدیک سواحل سومالی، منطبق با حقوق بین الملل قابل اعمال از جمله حقوق بشر بین المللی، همکاری کنند و در کنار سایر اقدامات، از طریق نظارت و همکاری سازماندهی شده در ارتباط با افراد تحت صلاحیت و کنترل خود، نظیر قربانیان، شهود و افرادی که در نتیجه ی عملیات مبتی بر این قطعنامه بازداشت شده اند، مساعدت نمایند.

ب- موانع و مشکلات حقوق بشری در مبارزه با دزدان دریایی

مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم ترین عوامی ایجاد بی کفیری و عدم تمایل دلت ها به مبارزه با دزدی دریایی است.

از جمله ی این مشکلات، تضمینات مربوط به دادرسی منصفانه شامل هزینه ای مربوط به احضار وکیل و خدمات ترجمه برای متهمین خارجی، انتقال شهود محاکمه و مدارک به

محاكمه ی بیگانه، شناسایی متهمین توسط خدمه ی کشتی های ربوده شده که اکنون به مملکت خود بازگشته اند، مشکلات مربوط به حضور شاهد و هیات منصفه است.

### **بند اول: تضمینات دادرسی منصفانه**

به موجب کنوانسیون منع اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۹۸۸، در تمام دادرسی های مربوط به دزدی دریایی، رعایت مجموعه ی حقوق دادرسی منصفانه و از جمله حق خوانده راجع به آگاهی از وضعیت اتهام و حق ملاقات با نماینده ی کشور متبوع متهم بدون تاخیر الزامی است.

۱- حق حضور فوری نزد مقام قضایی صلاحیت دار

۲- حق محاكمه ی فوری

۳- حق متهم برای محاكمه در معیت یک هیات منصفه و در یک دادگاه صلاحیت دار، مستقل و بی طرف که به موجب قانون تاسیس شده

۴- حق متهم برای کسب اطلاع راجع به اتهامات وارده بر خود به جهت آن که بتواند در مدت زمان کافی درصدد دفاع از خود برآید

۵- اصل بربرائت متهم می باشد.

۶- حق تجدید نظر مجازات توسط یک محكمه ی عالی در کنیا

### **بند دوم: منع شکنجه و رفتار غیر انسانی و توهین آمیز**

به موجب تعهدات حقوق بشریف دولت ها نباید متهمین را به کشوری که در آن ها با خطر جدی رفتار ممنوع شده مواجه می شوند، مسترد نمایند.

راه کارهای پیش گیری و مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن:

الف- تقویت توانمندی های نظامی، حقوقی و سیاسی منطقه ی شاخ آفریقا

ب- تقویت حضور نظامی موثر در منطقه

پ- تقویت توان مندی های حقوقی - سیاسی منطقه

ج- حمایت موثر از نیروهای حافظ صلح اتحادیه ی آفریقا

د- افزایش ظرفیت های حقوقی و قضایی منطقه

راه کارهای تقویت امنیت دریانوردی:

الف- اقدامات پیشگیرانه جهت ممانعت از ورود دزدان دریایی به کشتی

ب- آموزش و راهنمایی فرمانده، خدمه و مالکان کشتی در مورد اتخاذ تدابیر امنیتی

پ- تجهیز کشتی های تجاری به تسلیحات دفاعی و نظامی

راه کارهای تکنولوژی ایمنی دریایی:

الف- استفاده از فرستنده های رادیویی و سازکار ردیابی ماهواره ای

ب- استفاده از ابزار صوتی با قدرت مخابره بالا

پ- استفاده از سازکار شناسایی و ردیابی کشتی ها با دامنه ی سيع

تنظیم چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با دزدی دریایی:

الف- تقویت قانون گذاری بین المللی برای مقابله با دزدی دریایی

ب- الزام دولت ها به دستگیری، تعقیب و محاکمه ی دزدان دریایی

نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران و دزدی دریایی:

درارتباط با بحران دزدی دریایی و نقابله با آن در نظام حقوقی ایران، قانون مجازات

اسلامی ایران در بخش تعزیرات مصوب ۱۳۷۵ متضمن موادی است که مفاد آن

در نگاه اول ممکن است با برخی از مصادیق دزدی دریایی قابل انطباق به نظر برسد،

اما با کمی دقت در می یابیم این مواد با توجه به سیاق عبارات و سوابق فقهی

مربوط، ن.ع.ا نظربه جرم راهزنی در طرق و شوارع است و ارتباطی با دزدی دریایی

و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا ندارد.

## نتایج و پیشنهادات

تا به حال جامعه جهانی نتوانسته است پدیده دزدی دریایی را از بین ببرد. ایران نیز از جمله کشورهایی است که تا به حال از این پدیده شوم خساراتی را متحمل شده است. جهت پیشگیری از ورود و شیوع پدیده دزدی دریایی در آبهای آزاد دنیا و در مناطق حساسی چون بابالمندب و جزیره عدن میتوان پیشنهاداتی را ارائه داد که در صورت عملی شدن میتواند امنیت آبهای آزاد دنیا را فراهم سازد، این پیشنهادات عبارتند از:

از دلایل اساسی وقوع دزدی دریایی در سواحل سومالی فروپاشی سیستم دولتی و تشکیلات دولتی آن از بین رفته است. لذا راه حل منطقی برای از بین بردن ریشه دزدی دریایی در سومالی، بازگشت آرامش و ثبات به این کشور است. شورای امنیت سازمان ملل بایستی توجه ویژه ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که سال ها است به نحوی صلح و امنیت بین المللی را به خطر انداخته است. اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سومالی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. از سوی دیگر تشویق دولت ها برای محاکمه دزدان براساس علقه بین دولت صاحب پرچم و خدمه ای که بصورت گروگان در دست دزدان دریایی است عاملی دیگر برای کاهش دزدی دریایی می باشد.

دیگر راهکارها برای مبارزه با پدیده دزدی دریایی :

- ضبط و مصادره اموال مسروقه و عودت آنها به صاحبان اصلی آن
- تعقیب ، دستگیری ، محاکمه و مجازات دزدان دریایی
- تسریع در تصویب قوانین جدید مبارزه با دزدی دریایی و ایجاد دادگاه منطقه ایی خاص محاکمه دزدان دریایی
- تقویت و نهادینه کردن همکاریهای بین المللی میان دولتها (اطلاع رسانی و اعلام خطر)

- ایجاد گشت زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون های بین المللی .
- استفاده از گارد امنیتی در کشتی های تجاری .
- دولت ها به جرم انگاری این جنایت در نظام حقوق داخلی خود مبادرت نمایند.

## پی نوشت ها:

۱- بندالف ماده ی ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا. بندهای ب وج ماده ی ۱۰۱ در ادامه دو عمل دیگر را هم از مصادیق دزدی دریایی می داند که عبارتند از: ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از این حقیقت که آن را تبدیل به یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی می کند. ج) هر عمل تحریک آمیز یا تسهیل اداری هر عمل موصوف در بند الف و ب

۲- از قبیل جنایت نسل کشی، جنایات علیه بشریت، جنایات جنگی و جنایات علیه صلح (جنگ تجاوز کارانه)

۳- از جمله مصادیق جرایم جنگی عبارتند از:

الف- نقض معاهدات نو از قبیل شکنجه یا رفتار غیر انسانی، قتل عمد با ایجاد جراحات و صدمات سنگین به بدن و سلامتی شخص، تخریب افراطی و تملک غیر قانونی دارایی، استفاده ی اجباری از زندانی جنگی به عنوان خدمت در نیروی متخاصم، محروم کردن زندانی جنگی از یک محاکمه ی منصفانه، تبعید، حبس، با انتقال غیر قانونی، گروگانگیری

ب- اقداماتی در رابطه با نبردهای بین المللی شامل: حمله به غیر نظامیان، حمله به افرادی که در جهت بشردوستانه خدمت می کنند یا حمله به نیروهای حافظ صلح سازمان ملل، کشتن رزمنده ای که تسلیم شده است، سوء استفاده از پرچم آتش بس، تبعید ساکنان یک منطقه ی اشغال شده، استفاده از سلاح های سمی، سوء استفاده از غیر نظامیان به عنوان سپر جنگی و سوء استفاده نظامی از کودکان

ج- اقداماتی در رابطه با نبردهای داخلی شال: قتل، خشونت، رفتار تحقیر آمیز و شکنجه، حمله به غیر نظامیان، کارمندان نهادهای بشر دوستانه یا حامیان صلح سازمان ملل، گروگانگیری،

اعدام، غارت، تجاوز، برده داری جنسی و اعمال مشابه

- ۱- کامران هاشمی، تدابیر جامعه‌ی جهانی در مقابله با جرایم بین‌المللی دریایی (پایان نامه‌ی کارشناسی ارشد رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه تهران، ۱۳۸۰) صص ۱۳ و ۱۴
- ۲- مونا ابراهیم نظری، سوماتی، هوای سربی دریا، پیام دریا، ۱۷۵، آذر ۱۳۸۷، ص ۶۹
- ۳- تقی زاده، زکیه، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۱
- ۴- مصلحی، مهرداد، فرهنگ حقوقی فارسی - انگلیسی، انتشارات قلم، ۱۳۸۴
- ۵- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها
- ۶- قربان پور، محمدف تحلیل عملکرد جامعه‌ی بین‌المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سوماتی و خلیج عدن، مجله‌ی حقوقی بین‌المللی، نشریه‌ی مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، سال بیست و ششم، شماره‌ی ۴۱، ۱۳۸۸، ص ۲۱۷
- ۷- حیدری، امیرقائدی، دزدان دریایی از دیروز تا به امروز، شبکه اطلاع رسانی مانا، ۱۳۸۹/۱۱/۲۲
- ۸- میرزاپور، مهیار، پایگاه اطلاع رسانی موسسه فرهنگی و هنری نور راسخون
- ۹- طهماسبی، رضا، افسانه دزدان دریایی در دنیای واقعی، پایگاه اطلاع رسانی تابناک، [www.tabnak.ir](http://www.tabnak.ir)

مرکز آموزش علمی-کاربردی  
سازمان بهمداری شهرداری های  
استان اصفهان



## بنیاد علمی قانون یار برگزار می کند

با همکاری و حمایت معنوی  
مرکز آموزش علمی-کاربردی سازمان همیاری شهرداری های استان اصفهان



# همایش ملی

## علمی- پژوهشی فقه و حقوق اسلامی



### دکتر بهنام اسدی

### مسئول برگزاری

### ارکان کلیدی همایش

دبیر اجرایی همایش:  
دکتر امین امیریان فارسانی  
رئیس هیات داوران:  
دکتر سعید سامانی مجد  
رئیس شورای سیاست گذاری:  
دکتر سعید خردمندی

### محورهای همایش:

پذیرش مقاله در تمامی زمینه های علوم تربیتی و روان شناسی (تمامی گرایش ها)، برنامه ریزی درسی  
علوم مشاوره، فلسفه تعلیم و تربیت، آموزش و پرورش، آموزش الکترونیک، برنامه ریزی آموزش عالی  
علوم اجتماعی، فرهنگ، هنر (تمام گرایش ها)، ارتباطات اسلامی و سایر موضوعات مرتبط با علوم انسانی

۱۵ بهمن ماه ۱۳۹۸

اصفهان سالن اجلاس دانشگاه



جهت چاپ مقالات خود در دیگر همایش های قانون یار  
گنجینه فایل word مقاله خود را به همراه  
شماره تماس به آدرس ایمیل زیر ارسال نمایید

phdsara@yahoo.com

ارسال مقاله در واتس آپ یا تلگرام به شماره

09100636002

همایش های علمی و پژوهشی، هر ساله در دو نوبت برگزار می شود

پایگاه های نمایه کننده مقالات همایش

Sponsored and Indexed by  
**CIVILICA**  
We Respect the Science

T  
PBIN.com  
Sponsored And Indexed

همایش های ایران  
**symposia**

CONF  
PAPER

کتابخانه علمی  
www.iranicaonline.com

پایگاه اطلاعاتی  
موسسه تخصصی زبان

مجموعه نشریات  
Council of Iranian Language Association



دبیر خانه همایش: تهران، میدان انقلاب، خ مشیری جاوید، کوچه مینا، پلاک ۲۹، طبقه سوم

www.olomensani.IR

واحد مشاوره ۰۲۱۶۶۹۷۹۵۱۹ - ۰۲۱۶۶۹۷۹۵۲۶ واحد صدور مدرک ۰۲۱۴۴۴۴۱۷۶۴

همایش علمی پژوهشی فقه و حقوق اسلامی، موسسه قانون یار، مرکز علمی کاربردی سازمان همیاری شهرداری اصفهان، بهمن ۱۳۹۸