

## قواعد و سازوکارهای جامعه بین المللی و ایران در زمینه جرائم دریایی

جواد فروغی فر<sup>۱</sup>

علی مزیدی شرف آبادی<sup>۲\*</sup>

محمد رضا رحمت<sup>۳</sup>

### چکیده

۱۰۹

در فقدان یک اقتدار مرکزی مشروع یا حاکمیتی جهان شمول، جامعه بین المللی دولت ها در بهره مندی از مزیت های دریاها به عنوان قلمرویی برای گسترش تجارت بین المللی با چالش هایی از جمله چالش جرائم دریایی روبرو بوده است، در جهت غلبه بر این چالش ها دولت ها مساعی و سیاست ها و سازوکارهایی را اتخاذ کرده اند، در این راستا در این پژوهش که با هدف «تبیین، تشریح، تجزیه و تحلیل سیاست کیفری تقنینی جرم دزدی دریایی در قواعد داخلی و بین الملل مبتنی بر یافته های علمی، مستندات معتبر و اندیشه های نوین در سیاست های تقنینی» و به روش توصیفی-تحلیلی و با بهره گیری از منابع و متون کتابخانه ای و اسناد و اندیشه های حقوقی مختلف به انجام رسیده است، این نتایج به دست آمده که؛ قواعد و مقررات جامعه بین الملل، علیرغم جرم انگاری دزدی دریایی به دلیل تعارض منافع و اشکالات در تعریف جرائم دزدی دریایی نه تنها در بعد قاعده گذاری بلکه در زمینه رژیم سازی و اجرایی نیز ناکارآمد بوده است.

**واژگان کلیدی:** جامعه بین الملل، رژیم های بین المللی، تجارت بین المللی، قواعد جرائم دریایی



فصلنامه

پژوهش های

روابط بین الملل،

دوره دهم، شماره

دوم، شماره پیاپی

سی و هفت

تابستان ۱۳۹۹

۱. دانشجوی دکتری حقوق کیفری و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یزد، یزد، ایران

۲. استادیار گروه حقوق، دانشگاه میبد، میبد، ایران (نویسنده مسئول)

\* mazidi\_ali\_46@yahoo.com

۳. استادیار گروه حقوق، دانشگاه میبد، میبد، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۷/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۵/۲۸

فصلنامه پژوهش های روابط بین الملل، دوره دهم، شماره پیاپی سی و هفت، صص ۱۲۲-۱۰۹

تجارت دریایی نیز مستلزم قدرت برای حفاظت از دارایی‌ها و اجرای قواعد است. از طرفی جرائم دریایی در کنار تجارت برده، به‌عنوان اولین مصادیق جنایات بین‌المللی و به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین جرائم بین‌المللی و اولین جرم مشمول اصل صلاحیت جهانی، سابقه‌ای به قدمت تاریخ دریانوردی توسط بشر دارد. دزدی دریایی علیرغم این‌که قدیمی‌ترین جرم شناخته شده بین‌المللی است اما امروزه شکل دیگری پیدا کرده است و با گسترش بی‌سابقه این جرم در آب‌های سومالی و خلیج عدن، جامعه بین‌المللی را با خطرات بزرگی مواجه نموده است و لزوم مقابله جهانی و همه‌جانبه کشورها را بیش‌ازپیش آشکار نموده است. هرچند در این زمینه چند سال اول تلاش‌های بین‌المللی علیه دزدان دریایی سومالی، مبتنی بر عدم تمایل ملت‌ها برای پیگرد قانونی به مظنونان، همراه با تلاش‌های ناموفق برای ایجاد یک یا چند دادگاه بین‌المللی دزدی دریایی متمرکز بود. در این میان و با سر و صدای کمی، بسیاری از کشورها تعقیب دزدان دریایی سومالی را آغاز کرده‌اند. اکنون آن‌ها در ده کشور در چهار قاره جهان محاکمه و محکوم شده‌اند. پرونده آن‌ها حداقل در هفت کشور دیگر در جریان است و تنها بیش از ۱۰۰ متهم در هند هستند. در حالی که گشت‌های ضد دزدی دریایی همچنان بیش از ۹۰٪ از مظنونان دستگیر شده را آزاد می‌کند، با این وجود محاکمات دزدی دریایی با قوانینی همگرا و همگانی به یک تلاش جهانی تبدیل شده و به سطوح بی‌سابقه‌ای در دوران مدرن رسیده است. در حقیقت، از نظر تعداد متهمان، دزدی دریایی به سرعت به قطورترین قسمت پرونده جنایی بین‌المللی تبدیل شده است. (اوژن، ۲۰۱۲: ۵) گسترش دزدی دریایی و تهدید امنیت بین‌المللی از جمله امنیت دریانوردی باعث تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی و حتی جرم‌انگاری آن در برخی از کشورها گردیده است. اگرچه جرم‌انگاری و مبارزه با دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد، اما اسناد بین‌المللی مهمی در زمینه مقابله با جرم دزدی دریایی مصوب شده‌اند، از جمله: کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد، کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲ و مشخصاً ماده ۱۰۱ الی ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ مربوط به دزدی دریایی، معاهده بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴، عهدنامه مبارزه با اعمال غیرقانونی علیه امنیت ناوگان دریانوردی مصوب ۱۹۸۸ کنوانسیون روم و... حتی قطعنامه‌های متعدد شورای امنیت که همگی به موضوع مبارزه با جرم دزدی دریایی پرداخته‌اند. اما آنچه مسلم است، هیچ‌کدام از عهدنامه‌ها و یا قطعنامه‌های مصوب فوق‌الذکر نتوانسته‌اند مانع شکل‌گیری و کاهش دزدی دریایی بشوند و آنچه امروزه شاهد آن هستیم رشد چشم‌گیر دزدی دریایی همراه با سرقت مسلحانه و گروگان‌گیری و... است.

از این رو به نظر می‌رسد سیاست کیفری بین‌الملل در خصوص این جرم فاقد کارآمدی لازم بوده و سیاست کیفری ایران نیز به لحاظ عدم جرم انگاری و تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ در مبارزه با این پدیده و اعمال صلاحیت با مشکلات متعددی مواجه می‌باشد که با بررسی و تدقیق در جرم دزدی دریایی در سیاست کیفری تقنینی بین‌الملل و ایران با مشکلات، چالش‌ها و ناکارآمدی‌های متعددی مواجه خواهیم شد که در این تحقیق به بررسی دقیق تمام جنبه‌های آن‌ها در سیاست کیفری ایران و بین‌الملل پرداخته خواهد شد و در نهایت راهکارهای مفید و عملی برای حل مسائل و مشکلات موضوع مورد تحقیق ارائه خواهد شد.

#### ۱. ابهامات و چالش‌های سیاست کیفری تقنینی بین‌الملل در مواجهه با جرائم دریایی

در سال ۱۹۷۳ و به درخواست دولت‌هایی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد شرکت نداشتند و نیز در راستای قطعنامه سال ۱۹۷۰ مجمع عمومی سازمان ملل، سومین کنفرانس حقوق دریاهای در سال ۱۹۷۳ تشکیل شد. تنها هفت ماده از این کنوانسیون به دزدی دریایی اختصاص دارد. مسائلی مانند عرض دریای سرزمینی، حقوق دریانوردی، حقوق دولت‌ها بر منابع اقتصادی و منابع بستر دریاهای، رژیم برای کنترل محیط زیست و جلوگیری از آلودگی، تحقیقات علمی و نحوه حل و فصل اختلافات، مواد باقیمانده را تشکیل می‌دهند. در حال حاضر، این کنوانسیون آخرین سند بین‌المللی موجود در زمینه حقوق دریاهای است. هرچند که یکی از کمبودهای قواعد بین‌المللی در خصوص سرکوب دزدی دریایی، با تدوین این کنوانسیون رفع شده است اما برخی ایراداتی به تعریف موجود در کنوانسیون وارد کرده‌اند و آن را واجد محدودیت‌هایی می‌دانند که در نتیجه در برخی موارد موجب ناکارآمدی نظام مبارزه با دزدی دریایی می‌شود و چنانچه می‌بینیم امروزه باز هم این عمل به عنوان یکی از عوامل تهدیدکننده صلح و امنیت بین‌المللی قد علم کرده است. در سطور آتی به تحلیل تعریف ارائه شده در کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد دزدی دریایی می‌پردازیم. بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، دزدی دریایی عبارت است:

«الف) هرگونه عمل خشونت آمیز یا بازداشت غیر قانونی یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف خصوصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

در دریای آزاد علیه یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما.

علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص و یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور.

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

ج) هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کند».

#### ۱-۱- ارتکاب دزدی دریایی برای اهداف خصوصی

این شرط که دزدی دریایی باید برای اهداف خصوصی صورت بگیرد ریشه در تفکیک بین دزدی دریایی و «ناومزدوری» دارد. (Kontorovich, 2004: 210-215). اما تفاوت بین اهداف عمومی و خصوصی به دلیل این که دادگاه‌ها و دولت‌ها تمایل داشتند که بین دزدی دریایی و غارت‌هایی که توسط شورشیان و یاغیان انجام می‌شد تفاوت قائل شوند، همچنان به قوت خود باقی ماند. این تفکیک، همچنان در آراء حقوقدانان و تصمیمات دادگاه‌ها تکرار می‌شد. «تیمونی گودمن» ضمن توجه ویژه به «قضیه بولیوی علیه شرکت بیمه دریایی غرامت متقابل»، قضیه‌ای که در سال ۱۹۰۹ در انگلستان مورد رسیدگی قرار گرفته بود، می‌گوید: «دادگاه غرامت متقابل، تعریف دزدی دریایی را برای فلسفه حقوق بین‌الملل قرن بیستم، تصحیح کرده است». دادگاه در این قضیه تأکید کرده است که خسارات ناشی از شورش‌ها در کشتی، دزدی دریایی تلقی نمی‌شود، چرا که شورشیان، اهداف عمومی را تعقیب می‌کنند و نه اهداف خصوصی را. تعریف جامعه ملل از دزدی دریایی نیز بر گرفته از همین تعریف است (Goodman, 1999: 147). نخستین مشکل ناشی از محدود کردن دزدی دریایی به اهداف خصوصی، این است که با این کار اعمال ناشی از اهداف سیاسی مستثنی می‌شوند. به نظر اکثر مفسران کنونی، این بدین معناست که کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ را نمی‌توان در مورد اعمال تروریستی مورد استفاده قرار داد. این تعریف همچنین اعمالی را که توسط کشتی‌های جنگی و یا سایر کشتی‌های شناخته شده دولتی انجام می‌شوند را مستثنی می‌کند. زیرا هر کشتی، اعم از دولتی و یا غیر دولتی که به طور غیر قانونی تصرف شود و سپس برای ارتکاب دزدی دریایی آماده شود، می‌تواند کشتی دزد دریایی محسوب شوند. در نتیجه، بسیار اسفبار است که کمیته متخصصان جامعه ملل و اخلاف آن، این معیار (یعنی ارتکاب دزدی دریایی برای اهداف خصوصی) را انتخاب کردند و نه معیاری را که ریشه‌ای منطقی‌تر داشته و ناشی از تفکیک بین ناومزدوری و دزدی باشد: به این معنی که دزدی دریایی عملی است که بدون مجوز صورت گرفته است. در نهایت، شورشیانی که حقوق عرفی و نیز کمیته و گروه‌ها را در تلاش در حمایت از آنها داشتند، به میزانی از شناسایی و تصدیق دست یافتند و یا به عبارت دیگر اعمال شورشیانی که ترکانزی‌های خود را تنها علیه کشتی‌های دولتی که قصد براندازی دولت آن‌ها را داشته‌اند انجام داده‌اند،

مشروعیت می‌یابد! برای مثال دیوان دائمی دادگستری در سال ۱۹۲۷ چنین اظهار داشته است: «وجه ممیز دزدی دریایی، استقلال از دولت و یا مقامات مرتبط با آن می‌باشد». مسأله اعمال غیر مجاز، در «موافقتنامه نئون» ۱۹۳۷ نیز مورد توجه قرار گرفته است. این موافقتنامه به منظور مقابله با استفاده از زیردریایی‌ها در طول جنگ‌های داخلی اسپانیا، بین تعداد محدودی از دولت‌ها منعقد شده بود. به گفته نماینده انگلستان «سر جرالدفیتز موریس»: «مبنای اساسی توافق حاصله از موافقتنامه نئون، این فرض بود که این عمل غیر قانونی است چرا که هیچ دولتی مسئولیت آن را به عهده نمی‌گیرد» (Halberstam, 1988, p. 281).

منتقدان کنوانسیون حقوق دریاها معتقدند که با عدم شمول اهداف سیاسی در تعریف دزدی دریایی، محدوده اجرایی قواعد این ماده تا حد قابل ملاحظه‌ای مضیق می‌گردد (Keyuan, 2005: 117-118) و شامل مواردی که دزدی دریایی به منظور اهداف سیاسی صورت می‌گیرد نمی‌شود. دزدی دریایی با هدف سیاسی می‌تواند شامل اعمال ممنوعه‌ای گردد که سرانجام می‌تواند موجب بی‌ثباتی یک دولت یا ایجاد ناآرامی و ارباب با هدف اخاذی از یک دولت با اهداف مذهبی و نژادی (که امروزه از اهداف تروریسم جدید است) شود. این مورد در خصوص نهضت‌های آزادی بخش، شورشیان و نظیر این‌ها که یک کشتی را به دلایل سیاسی توقیف می‌کنند نیز صادق است. طرفداران این نظریه، حادثه «آشیل لورو» را که در سال ۱۹۸۵ رخ داد، مثال خوبی در این مورد می‌دانند. در این حادثه ۳۳۱ تن از خدمه کشتی و ۱۲۰ نفر از ۷۴۵ مسافر آن، توسط پارتیزان‌های جبهه آزادی بخش فلسطین، گروگان گرفته شدند. هدف اولیه ربایندگان، توقیف کشتی و استفاده از آن برای حمله به یکی از ترمینال‌های نفتی اسرائیل واقع در بندر «اشدود» بود، اما زمانی که حمله بی نتیجه ماند، ربایندگان، خواستار آزادی ۵۰ تن از زندانیان فلسطینی که در سرزمین‌های اشغالی بازداشت شده بودند، شدند. این حادثه، سبب کشته شدن یک تروریست آلمانی شد. اما در نهایت، ربایندگان بازداشت شدند. طرفداران این نظریه، چنین نتیجه می‌گیرند که خلاً موجود در کنوانسیون حقوق دریاها، منجر به تصویب «کنوانسیون رم مورخ ۱۹۸۸ در مورد سرکوب و مجازات اعمال غیر مجاز علیه امنیت دریانوردی» شد که اهداف سیاسی را نیز در تعریف اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی لحاظ نموده بود. برای پاسخ به این ایراد، باید بگوییم که بستر دریا عرصه اعمال تجاوز کارانه متعددی است که دزدی دریایی یکی از آنهاست (موسوی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۷۶). طبع این اعمال متخلفانه به گونه‌ای است که شباهت و هم پوشانی بین این جرائم، سبب خلط مفاهیم شده است. با وجود این، به سختی می‌توان حادثه «آشیل لورو» را عمل دزدی دریایی تلقی کرد، چرا که دزدان دریایی هدفی جز غارت و چپاولگری و به دست آوردن منافع

مادی ندارند در حالی که نیروهای جبهه آزادی بخش فلسطین، هدفی کاملاً سیاسی داشتند. لذا دلیلی وجود ندارد که حملاتی را که با اهداف سیاسی، ایدئولوژیک و یا مذهبی رخ می‌دهند را در ذیل عنوان دزدی دریایی درج نماییم و تعریف کنوانسیون را ناقص بدانیم. درست است که اعمال متخلفانه‌ای که با هدف دزدی دریایی رخ می‌دهند، باید مورد توجه قرار گیرند و برای مبارزه با آن‌ها به چاره اندیشی پرداخت، اما این خلأ را نباید به کنوانسیون حقوق دریاها و تعریف ارائه شده از آن نسبت دهیم. چرا که با توجه به هدف دزدی دریایی، محدود کردن دزدی دریایی به ارتکاب اعمال متخلفانه برای کسب منافع خصوصی، کاملاً به جاست. نظام مبارزه با دزدی دریایی و قرار گرفتن آن تحت صلاحیت جهانی می‌تواند دلیل خوبی برای طرفداران نظریه مزبور باشد، چرا که اگر اعمال متخلفانه‌ای را که با اهداف سیاسی صورت می‌گیرند، دزدی دریایی تلقی کنیم، بهتر می‌توانیم با آن مبارزه کنیم.

## ۲-۱- حوزه جغرافیایی ارتکاب

برخی از دولت‌ها در قوانین داخلی خود، به جرم انگاری دزدی دریایی پرداخته‌اند و در صورت ارتکاب این جرم در آب‌های تحت صلاحیتشان، مرتکبان را دستگیر، محاکمه و مجازات می‌نمایند. بنابراین، گروه هاروارد، تجزیه و تحلیل مواد خود را مبتنی بر حق حاکمیت و حقوق داخلی کرده است (Harvard-draft, p.744)، هر چند به سادگی اظهار داشته‌اند که: «در ناحیه‌ای که تحت صلاحیت هیچ دولتی نیست، سایر دولت‌ها می‌توانند کشتی دزد دریایی را متوقف نمایند». از نقطه نظر اعضاء گروه هاروارد که مطابق با مقتضیات زمان خود بود، حقوق بین الملل حقوق بین دولت‌ها بود و دزدی دریایی عملی بود که توسط افراد انجام می‌شد و در نتیجه هیچ دادگاه بین‌المللی برای تعقیب آن‌ها وجود نداشت و به دلیل این که این عمل از لحاظ تکنیکی، جرمی علیه حقوق بین‌الملل تلقی نمی‌شد، گروه آن را جرمی خاص با مبنای صلاحیت مشترک معرفی کرد (Ibid, pp.756-157). به این صورت که اولاً دولت‌ها، قوانین داخلی ضروری را تصویب و قویاً اجرا می‌کردند و ثانیاً آب‌های سرزمینی دولت‌ها به اندازه کافی محدود بود که دزدان دریایی را در معرض خطر بازداشت توسط نیروهای ذینفع در دریای آزاد قرار دهد. این امر، دو شرط مناسب زمان خود بودند، اما امروزه سؤال برانگیز می‌باشند. همان طور که اشاره کردیم، کنوانسیون حقوق دریاها تا حد زیادی محدوده دریای سرزمینی را گسترش داد. این وضعیت با صدور مجوز در استفاده از خط مبدأ مستقیم، تشدید شد. بر این اساس دولت‌ها می‌توانند خلیج‌ها را در پشت خط مبدأ قرار دهند و از جزیره‌های کوچک و بزرگ و حتی سخره‌هایی که در هنگام مد، از آب بیرون می‌مانند به عنوان نقطه مبنا استفاده کنند. در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم، بسیاری از دولت‌ها، عرض دریای سرزمینی خود

را افزایش دادند و در برخی موارد، ادعای آن‌ها تنگه‌های مورد استفاده در کشتیرانی بین‌المللی را نیز در بر می‌گرفت که تنگهٔ مالاکا یکی از آن‌ها بود. کنوانسیون، این ادعاها را با اعمال تعدیلاتی چند، قانونی نمود. به این ترتیب که با ایجاد رژیم خاصی برای تنگه‌های بین‌المللی، تصریح نمود که این تنگه‌ها برای دریانوردی آزاد، باز می‌باشند. هر چند حق دولت ساحلی با حق عبور بی‌ضرر، محدود شد. نکتهٔ بحث برانگیز، آبراه‌هایی بود که اکنون به قسمتی از دریای سرزمینی تبدیل شده بودند و دولت‌هایی که کنترل این آبراه‌ها را به عهده داشتند، تنها مسئول حفظ نظم عمومی در این منطقه بودند (Churchill, 1999, pp. 102-115). بیشتر مفسران حقوقی معتقدند که بر اساس مقررات بند ۲ از مادهٔ ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها، مقررات مربوط به دزدی دریایی به طور کامل در این منطقه هم اجرا می‌شوند و تمام دولت‌ها اجازه دارند که بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و حقوق داخلی خود، دزدان دریایی را در این منطقه بازداشت کرده و محاکمه نمایند (Dubner, 1980: 11).

اما سایر مفسران حقوقی تا این حد، مطمئن نیستند و به اعتقاد آنان، هر چند حقوق سنتی عبور همچنان باقی هستند، در سایر موارد آن‌ها بیشتر به آب‌های سرزمینی وابسته هستند، چرا که بر اساس بند ۳ مادهٔ ۵۸، دولت‌ها در راستای استفاده از حقوق دریای آزاد در منطقهٔ انحصاری-اقتصادی، یعنی مواد ۸۸ تا ۱۱۵ کنوانسیون، باید حقوق و تکالیف و قوانین و مقررات دولت ساحلی را تا جایی که مطابق با قوانین کنوانسیون باشد، رعایت نمایند. این ابهامات تا حد زیادی ریشه در مفهوم منطقهٔ انحصاری-اقتصادی دارد. قدرت‌های دریایی همچنان از آن چه که به عنوان «صلاحیت خزنده» دولت ساحلی یاد می‌شود، آشفتگی بودند. همچنان که برخی نویسندگان حقوقی، در این مورد اظهار داشته‌اند که: «به عنوان یک رژیم نسبتاً جدید در حقوق بین‌الملل، ماهیت دقیق و حوزهٔ کامل حقوق و مسئولیت‌های دولت ساحلی و حقوق و مسئولیت‌های سایر دولت‌ها در منطقهٔ انحصاری-اقتصادی همچنان در حال توسعه هستند» (Galdorisi, and Kaufman, 2002, p. 254).

شایان ذکر است که دولت‌های اندکی مایل به گسترش عرض دریای سرزمینی خود ورای ۱۲ مایل دریایی هستند. با وجود این، دولت‌های بسیاری چه از طریق اعلامیه، چه از طریق قانونگذاری داخلی، در صددند که ثابت نمایند که تفاسیر منطقهٔ انحصاری-اقتصادی کاملاً با کنوانسیون سازگار نیست (Ibid, pp. 281-88). اگر اجرای مقررات مربوط به دزدی دریایی موضوع اختلاف و یا اصلاح قرار گیرد و نهایتاً به خواستهٔ دولت‌ها محدود و مشخص شود، چنین محدودیتی تنها ۷ تا ۱۵ درصد از حوادث دزدی دریایی را که تحت طبقه‌بندی کنوانسیون حقوق دریاها قرار دارد، در بر می‌گیرد (Birmie, op. cit, p. 173). به هر حال ایجاد محدودیت بر حق

اجرای عملیات نظامی در منطقه انحصاری-اقتصادی که مسأله مهم‌تری برای قدرت‌های دریایی است، ضروری است (Galdorisi, and Kaufman, 2002, pp. 272). این موضوع نمی‌تواند به طور مستقیم به سرکوب دزدی دریایی مرتبط باشد، اما عقیده در حال گسترش این است که دزدی دریایی یک موضوع مورد توجه جهانی است که در عرصه دریاهای موجب بی‌نظمی‌ها و اختلالاتی نظیر اشاعه سلاح، تروریسم و ارتکاب جرایمی مانند مهاجرت غیرقانونی، قاچاق مواد مخدر و قاچاق سلاح، شده است. واضح است که نیروهای دریایی قدرت‌های بزرگ، سهم مهمی در مبارزه با این بی‌نظمی‌ها دارند و اگر آن‌ها از انجام این اعمال در منطقه انحصاری-اقتصادی، خصوصاً منطقه انحصاری-اقتصادی دولت‌هایی که نمی‌توانند و یا نمی‌خواهند با این بی‌نظمی‌ها مبارزه نمایند، منع شوند؛ دزدی دریایی بیش از پیش گسترش خواهد یافت.

### ۱-۳- فقدان یک نظام اجرایی خاص

بر اساس معاهده دریای آزاد و کنوانسیون حقوق دریاهای، هر دولت عضو، موظف به همکاری در خصوص مبارزه با دزدی دریایی است.

در معاهده دریای آزاد، ماده ۱۴، مربوط به همکاری بین دولت‌ها می‌باشد، که اصل آن در طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل ماده ۳۸ بود. بر اساس این ماده:

«تمام دولت‌ها باید اقدامات لازم را علیه دزدی دریایی انجام دهند و هر دولتی که در انجام این وظیفه خود اهمال ورزد، از تکلیفی که بر اساس حقوق بین‌الملل بر عهده داشته است، سرباز زده است». به عقیده برخی نویسندگان، پذیرش این دیدگاه به این معناست که هر دولتی که در مسئولیتی که در این زمینه به عهده داشته است کوتاهی کند، بر اساس قواعد معمول حقوق مسئولیت بین‌المللی، مسئول خساراتی خواهد بود که از اهمال وی متوجه سایر دولت‌های بزه دیده دزدی دریایی می‌باشد (Johnson, op.cit, p. 65). این در حالی است که اکثر کشورها به این موضوع توجهی ندارند و حتی در صورت دستگیری دزدان دریایی از محاکمه و مجازات آن‌ها خودداری می‌نمایند.

### ۲- ابهامات و چالش‌های سیاست کیفری تقنینی ایران در مقابله با دزدی دریایی

همان‌گونه که اشاره شد، یکی از مهم‌ترین تأکیدات جامعه جهانی در مسیر مبارزه با دزدی دریایی، تقویت حقوق داخلی به لحاظ جرم‌نگاری دزدی دریایی است. اکثریت قطعنامه‌های شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی و نیز قطعنامه‌ها و یا توصیه‌نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی به دولت‌های عضو، دربردارنده پیام فوق می‌باشد. در چنین شرایطی، این سؤال پیش خواهد آمد که حقوق داخلی ایران برای مبارزه با پدیده دزدی دریایی تا چه میزان دارای آمادگی است؟ آیا به طور



مطلوبی از این پدیده جرم‌انگاری صورت گرفته‌است؟ در پاسخ باید اذعان نمود که مهمترین چالش‌های حقوق ایران در این زمینه مربوطه به صلاحیت رسیدگی محاکم قضایی ایران و البته فقدان جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین کیفری است. در ادامه به بررسی این موضوعات خواهیم پرداخت.

## ۲-۱- مطابقت جرم دزدی دریایی با مصادیق مجرمانه در ایران

همانطور که بیان شد جرم‌انگاری مشخص و اختصاصی در این زمینه صورت نپذیرفته است. بنابراین باید سعی کرد آن را در مصداق‌های مجرمانه دیگر مورد واکاوی قرار داد. در ابتدا برای اینکه بتوان جرم دزدی دریایی را با جرائم دیگر تطبیق داد، بایست عناصر متشکله جرم دزدی دریایی به ویژه عنصر مادی آن را بررسی و تحلیل کرد. اولین جزء رکن مادی عبارت از عمل مرتکب جرم یا رفتار مجرمانه است. آنچه در بند الف ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲، به عنوان عمل مرتکب در جرم دزدی دریایی، ذکر شده عبارت از «توقیف غیر قانونی» همراه با «خشونت یا هر عمل غارتگرانه» است. در جرم محاربه که می‌توان با این جرم مورد تطبیق قرار گیرد و در نهایت پاسخی در خصوص مجازات دزدی دریایی، ارائه دهد، عنصر مادی جرم یعنی رفتار ارتكابی این جرم، به قول فقها «جَرْدُ السِّلَاحِ الْإِخَافَةِ النَّاسِ». (مقتدایی، ۱۳۸۸) بنابراین با توجه به آنچه در زمینه رکن مادی و رفتار مجرمانه دزدی دریایی بیان شد؛ خشونت و ارباب‌گریزی از رکن مادی محسوب می‌گردد. حال اگر این قهره و غلبه همراه با کشیدن سلاح صورت پذیرد، می‌توان عمل جرم دزدی دریایی را در نظام حقوقی ایران مطابق با محاربه نیز دانست. با این حال می‌توان فروض دیگر را نیز در این زمینه مورد مطالعه قرار داد. از جمله جرم افساد فی الارض که دارای مصادیقی متعدد و حصری است. لذا رکن مادی با موضوعیت اوضاع و احوال «گسترده‌گی رفتار»، نمود پیدا می‌کند. بنابراین تکرار و تعدد رفتار مادی با وسعت آثار زیان بار نتایج آن سبب تحقق افساد فی الارض می‌گردد. با این حال موضوعی که در تطبیق جرم دزدی دریایی و افساد فی الارض ایجاد می‌شود این مهم است که در صورت قبول دزدی دریایی به عنوان افساد فی الارض با کدام مصداق ماده ۲۸۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ همسنگ و هم رکن می‌باشد. شاید از مصادیق متعدد و بدون ضابطه ماده ۲۸۶ جنایت علیه تمامیت جسمانی افراد یا جرائم علیه امنیت داخلی و خارجی کشور، حتی احراق و تخریب نیز قابل تسری است. اما در اینجا پرسش این است که حصر موجود در جرم افساد فی الارض قابل تسری به دزدی دریایی است یا خیر؟ به عبارت دیگر می‌توان بیان کرد احراق یا تخریب کشتی‌ها در پی حمله دزدان دریایی که به صورت گسترده صورت پذیرفته مصداق رفتار «احراق و تخریب» موضوع ماده ۲۸۶ بوده و عمل این دزدان افساد فی الارض است. حتی در زمینه جرم

علیه امنیت خارجی و داخلی و نیز جرم جنایت علیه تمامیت جسمانی افراد نیز در صورت صدمه به اشخاص در کشتی‌ها که اسیر دزدان می‌گردند، خواهد شد یا خیر. به هر حال همانطور که در فوق نیز بیان شد؛ رفتار دزدی دریایی توقیف غیر قانونی و خشونت و غارتگری است که می‌تواند به هر سه مورد در فوق اظهار شده تسری داد.

فرض دیگر اینکه جرم دزدی دریایی با تروریسم قابل تطبیق می‌باشد، یا خیر؟ از حیث رکن مادی بین تروریسم و دزدی دریایی مشابهت‌های زیادی وجود دارد. این مشابهت‌ها در اجزای مختلف رکن مادی قابل ملاحظه است. در اقسام جرائم تروریستی نیز رفتار مد نظر در جرم دزدی دریایی یعنی «توقیف غیر قانونی همراه با خشونت یا هر عمل غارتگرانه» قابل مشاهده است. در بندهای «ب» و «ج» ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای هم اشکال مختلف همکاری نسبت به این جرم به عنوان رفتار مجرمانه ذکر شده است. در بند «ب» هر گونه مشارکت دواطلبانه در هدایت یک کشتی یا هواپیما با علم به اینکه آن کشتی یا هواپیما مرتکب جرم دزدی دریایی می‌شود و در بند «ج» هر عمل تحریک آمیز یا تسهیل ارادی دزدی دریایی، جرم شناخته شده است. بدیهی است این دو شق که نوعی مساعدت نسبت به عمل دزدی دریایی است می‌تواند دقیقاً نسبت به جرائم تروریستی هم تحقق یابد. (پوریافرانی و دیگران، ۱۳۹۶: ۳۸)

از نظر موضوع جرم نیز که از مهمترین اجزاء رکن مادی جرم می‌باشد. بنابراین باید مشخص شود که جرم بر روی چه موضوعی واقع می‌گردد. چرا که در مصادیق جرم‌انگاری و نیز هدف آن حمایت از موضوع جرم می‌باشد. در جرم قتل، موضوع حمایت از حیات انسانی است، در جرائم علیه اموال موضوع حمایت از امنیت مالی آحاد جامعه می‌باشد و ... در جرم دزدی دریایی موضوع جرم به موجب ماده ۱۰۱ کنوانسیون دریاهای آمده «کشتی یا هواپیما یا اشخاص یا اموال موجود در آن». در ماده ۲۷۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ قانون‌گذار مقرر کرده: «محاربه عبارت از کشیدن سلاح به قصد جان، مال یا ناموس مردم یا ارباب آن‌ها است، به نحوی که موجب ناامنی در محیط گردد. هرگاه کسی با انگیزه شخصی به سوی یک یا چند شخص خاص سلاح بکشد و عمل او جنبه عمومی نداشته باشد و نیز کسی که به روی مردم سلاح بکشد، ولی در اثر ناتوانی موجب سلب امنیت نشود، محارب محسوب نمی‌شود.» موضوع این جرم همانطور که در صدر ماده بیان شده است: جان، مال و ناموس می‌باشد. که با آنچه در ماده ۱۰۱ کنوانسیون مزبور بیان شد هم‌خوانی دارد. چرا که در هر دو جان انسان و مال ایشان موضوعیت دارد. در جرم افساد فی الارض هم به همین طریق آنچه موضوع جرم محسوب می‌گردد، امنیت جان، مال و تمامیت جسمی اشخاص از یک سو و امنیت کشور و حاکمیت از سوی دیگر می‌باشد. بنابراین موضوع جرم دزدی دریایی با موضوع جرم افساد فی الارض نیز

قابل تسری می‌باشد. در جرائم تروریستی به صورت ترکیبی و هم‌زمان جان، مال و امنیت انسان‌ها به مخاطره می‌افتد. البته واضح است که تعارض‌هایی حتی از حیث اجزای رکن مادی بین دو جرم دزدی دریایی و جرائم تروریستی، محاربه و افساد فی الارض وجود دارد. به عنوان مثال در جرم دزدی دریایی الزاماً وسیله ارتکاب جرم (هواپیما و کشتی) موضوعیت داشته و باید مکان ارتکاب جرم نیز در دریاهای آزاد یا مکان‌هایی که تحت حاکمیت هیچ کشوری نیست واقع شود (پور بافرانی و دیگران، ۱۳۹۶: ۳۹) که به نظر چندان در بازخورد با این مسئله که شاکله اصلی رکن مادی یعنی «رفتار مرتکب» و «موضوع مورد حمایت» به نظر یکسان می‌باشند. حال اگر بخواهیم جرائمی که در فوق بیان شد از منظر رکن روانی جرم با عنصر روانی جرم دزدی دریایی یکسان‌انگاری و تطبیق کنیم، باید رأی بر عدم مطابقت جرم دزدی دریایی با برخی از مصادیق در پیش گفته داد. با توجه به اینکه اگر بخواهیم ماده ۱۰۱ کنوانسیون دریاهای مسامحتاً عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ملاک قرار دهیم، به صراحت این ماده دزدی دریایی باید با «مقاصد شخصی» انجام شود. این در حالی است که در جرائم تروریستی، داشتن انگیزه‌های سیاسی موضوعیت دارد. از طرفی در جرم محاربه انگیزه شخص اگر جنبه عمومی داشته باشد، رفتار مصادیقی از جرم محاربه خواهد بود. که به نظر می‌توان دزدی دریایی را دارای جنبه عمومی دانست. در جرم افساد فی الارض هم قصد شخص شخصی خارج از جنبه شخصی نفع و یا انتقام و یا ارعاب به صورت گسترده و... نیست.

به هر حال با توجه به آنچه در یکسان‌انگاری برخی جرائم با جرم دزدی دریایی بیان شد، نمی‌توان به صراحت ادعان کرد این جرم با جرائم بیان شده به صورت موردی از منظر ارکان متشکله مشابهت تام داشته و می‌توان آن را بر اساس این مصادیق محاکمه و یا مجازات کرد. پس به نظر می‌رسد قانون‌گذار بایست پیش‌بینی این رفتار را هم‌راستا و به فراخور بوم سنج کشور با کنوانسیون‌های بین‌الملل داشته و مصادیق جرائم دزدی دریایی را به موجب مصوبه‌ای به تصویب رساند.

## ۲-۲- فقدان جرم‌انگاری بزه دزدی دریایی

دزدی دریایی ممکن است اقداماتی انجام داده باشد که در بردارنده جرائمی از قبیل محاربه، قتل، سرقت مسلحانه و غیره باشد. این عقیده را به طور کامل نمی‌توان پذیرفت، زیرا بعضی از مصادیق عنصر مادی دزدی دریایی مثل برانگیختن مرتکب یا تسهیل عمل ارتكابی مرتکب در بندهای الف و ب ماده ۱۰۱ که از نظر حقوق داخلی ماهیتاً معاونت در جرم ارتكابی می‌باشند و به عنوان جرم مستقل در نظر گرفته شده‌اند، همراه با ابهاماتی اند که آیا مطابق قانون داخلی با توجه به جرم اصلی ارتكابی، معاون در آن جرم محسوب می‌شوند یا اینکه بایستی مجازات جرم

اصلی را برای آنها در نظر گرفت؟ خشونت جدای از ابهامی که در خود ماده وجود دارد، واجد مفهومی گسترده و شامل عناوین مجرمانه متعدد علیه اشخاص و اموال است. هرچند برای بعضی از مصادیق آن‌ها می‌توان در حقوق داخلی ایران معادل یا مشابهی پیدا کرد، اما معادل کاملی برای مصادیق دزدی دریایی در قوانین ایران وجود ندارد. از طرفی عناوین مجرمانه‌ای که در قوانین داخلی آمده، فقط به عنوان یک جرم عادی مطرح است نه یک جرم بین‌المللی که معمولاً به صورت گسترده و احتمالاً برنامه‌ریزی شده و سازمان‌یافته و در فراسوی صلاحیت سرزمینی ارتکاب می‌یابند. و جدای از این مجازات کردن دزدی دریایی به عنوان یک جرم عادی انتظارات اسناد بین‌المللی را برآورده نمی‌کند (حسین پور؛ ایرانی، ۱۳۹۷، ۱۲۱)

البته گفتنی است که اعمال قواعد و موازین بین‌المللی مانند کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز به دلایلی نظیر نقص موجود در متن آن‌ها چندان راهگشا نبوده و همچنین اعمال صلاحیت جهانی نیز به دلیل این که نیازمند جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها است قابل انجام نیست. از طرف دیگر، استناد به قوانین داخلی مرتبط با موضوع دزدی دریایی نظیر، سرقت مسلحانه، افساد فی‌الارض، آدم‌ربایی و... نیز هرچند که ممکن است بتواند موقتاً مشکل فقدان قانون اختصاصی درباره دزدی دریایی را برطرف نماید اما تطبیق آن‌ها با دزدی دریایی کاری مشکل بوده و به دلیل فقدان نص صریح، از سوی قضات تفسیر پذیر بوده و نهایتاً منجر به تشتت آراء خواهد شد. همچنین شورای امنیت نیز در قالب صدور قطعنامه، بر جرم‌انگاری دزدی دریایی در مقررات داخلی کشورها تأکید نموده است. افزون بر آن بسیاری از کشورهای کمتر توسعه یافته مانند کنیا و... نیز این جرم را در قوانین داخلی جرم‌انگاری نموده‌اند. همچنین گفتنی است که جرم‌انگاری دزدی دریایی از دیدگاه شرعی نیز بدون اشکال است (حسن پور؛ میر عرب، ۱۳۹۶: ۴۴). لذا با توجه به جمیع استدلال‌های بیان شده در بالا، باید گفت که وضع قانون اختصاصی در باب دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران مطلوب بوده و راهگشای سیستم قضایی برای رسیدگی به این موضوع خواهد بود و بدین طریق یکی از مشکلات سیاست کیفری تقنینی حقوق کیفری ایران درباره یک جرم مهم، رفع خواهد شد.

### نتیجه‌گیری

برای جرم دزدی دریایی می‌توان این سه رکن وجودی را در نظر گرفت؛ اول، رکن قانونی که به طور خاص با ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا و البته مکمل آن یعنی قوانین داخلی کشورها قابل شناسایی است. دوم، رکن مادی که به صورت اعمال خشونت آمیز نامشروع و ایجاد سلطه بر کلیت یا جزئیات یک شناور یا هواپیما قابل توصیف است و سوم، در رکن معنوی که عبارت است از داشتن هدف و انگیزه شخصی از ارتکاب اعمال فوق. ضمن این که بایستی توجه شود که فارغ از

این ارکان، وقوع جرم در مناطق خارج از حاکمیت دولت‌ها، دخالت شناور یا هواپیمای غیر دولتی و لزوم وجود حداقل دو طرف (شناور یا هواپیما) شروط اساسی در تحقق دزدی دریایی محسوب می‌شوند. در مورد بررسی سیاست کیفری ایران در خصوص پدیده دزدی دریایی باید اذغان نمود که ایران دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب ننموده و همین امر موجب تردید برخی در صلاحیت ایران برای محاکمه دزدان دریایی شده است. با وجود این، باید گفت اگر چه دو کنوانسیون مذکور به طور خاص موادی را به دزدی دریایی اختصاص داده و توسط کشور ما نیز تصویب نشده‌اند ولی در این باره، کنوانسیون‌های دیگری که مرتبط با دزدی دریایی و تروریسم دریایی هستند از جمله کنوانسیون‌های ۱۹۸۸ و ۱۹۷۹ مورد تصویب کشورمان نیز قرار گرفته‌اند و از حیث صلاحیت و جرائم احصاء شده نیز موسع‌تر از کنوانسیون‌های سابق هستند. کنوانسیون‌های فوق می‌توانند در هر دو حوزه شکلی و ماهوی، مقرراتی را برای اعمال صلاحیت درباره مرتکبان دزدی دریایی و همچنین محاکمه و مجازات آن‌ها فراهم نمایند. در حوزه شکلی با توجه به اصول صلاحیتی مثل اصل صلاحیت جهانی و اصل صلاحیت تبعی در بسیاری از اشکال دزدی دریایی، مبنای صلاحیتی مناسبی برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی در دادگاه‌های کشورمان فراهم می‌گردد. در حوزه ماهوی نیز در کنوانسیون‌های ۱۹۷۹ و ۱۹۸۸ از کشورهای عضو خواسته شده است که با توجه به ماهیت و شدت این جرائم برای آن‌ها جرم انگاری صورت بگیرد، اما متأسفانه قانون خاصی در این زمینه در حقوق داخلی نداریم و باید گفت جرم دزدی دریایی در حقوق داخلی حسب مورد می‌تواند با عناوین عامی مثل آدم ربایی، محاربه، سرقت مسلحانه، قتل و ضرب و جرح قابل مجازات باشد. بنابراین به نظر می‌رسد تنظیم و تصویب سندی جدید، ضرورتی نداشته باشد، زیرا در چارچوب کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، ۱۹۷۹ منع گروگانگیری ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیرقانونی، بالاخص دو کنوانسیون اخیر می‌توان با این پدیده مذموم مبارزه نمود و از حیث صلاحیت و امکان تعقیب و محاکمه مانعی وجود ندارد.

### منابع

پور بافرانی، حسن، امیدی، علی، قلی زاده، بهروز، (۱۳۹۶)، درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره ۹، ش ۲.

پورنوری، منصور و حبیبی محمد، (۱۳۸۶)، حقوق بین‌الملل دریاهای: کنوانسیون حقوق دریاهای، چاپ سوم، تهران، انتشارات مهد حقوق.

- حسن پور، محسن؛ میرعرب رضی، رضا، (۱۳۹۶)، ضرورت جرم انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران، مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه، دوره ۳، شماره ۲.
- حسین پور، خسرو و ایرانی، شهرام، (۱۳۹۷)، چالش‌ها و چشم اندازهای حقوقی اعمال صلاحیت رسیدگی ایران در مبارزه با دزدان دریایی، با تأکید بر آموزش حقوق دریاها، فصلنامه علوم دریایی، شماره ۱۵.
- حسینی، سید محمد، (۱۳۷۶)، سیاست جنایی (مفهوم و مدل‌ها) مجله کانون وکلا، شماره ۱۱.
- قیاسی، جلال‌الدین و دهقان، حمید و خسروشاهی، قدرت‌الله، (۱۳۸۵)، حقوق جزای عمومی در مطالعه تطبیقی اسلام و حقوق موضوعه، قم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- مقتدایی، مرتضی، (۱۳۸۸)، درس خارج فقه استاد مقتدایی، مدرسه فقهت، نسخه الکترونیک، برگرفته از سایت به آدرس: <http://www.eshia.ir/feqh>
- نجفی ابرندآبادی، علی حسین، (۱۳۷۵)، پیشگفتار مترجم بر کتاب سیاست جنایی کریستین لازرژ، تهران، انتشارات یلدا.
- نجفی اسفاد، مرتضی و جهانی، فرخزاد، (۱۳۸۹) دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل، مروری بر حوادث سومالی، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، ناشر، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، تهران.
- Birnie. P. W, (1987). "Piracy, Past, Present and Future." marine policy, 2 july.
- Churchill, Robine.and Lowe, Allen, (1999). The Law of the Sea. third edition. Manchester: Manchester University press.
- Dubner. Barry, (1980), The Law of International Sea Piracy, The Huge: Martinus Nijhoff.
- Galdorisi. George, and Kaufman, A, (2002). "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict", California Western International Law Journal 32.
- Halberstam. Malvina, (1988). "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", The American Journal of International Law 82, No. 2 April.
- Johnson, D. H. N. (1957). "Piracy in Modern International Law." Grotius Society Transaction, Vol. 63.
- Johnson, D. H. N. (1957). "Piracy in Modern International Law." Grotius Society Transaction, Vol. 63.
- Keyuan, zou. (2005) " seeking effectiveness for the crachdoun of piracy at sea. "journal of international affairs 59.
- Kontorovich, Eugene, (2004). "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation." Harvard International Law Review 45, No.1
- Kontorovich, Eugene, "The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime" (2012).Faculty Working Papers.Paper,211,<http://scholarlycommons.law.northwestern.edu/facultyworkingpapers/211>