

دزدی دریایی به مثابه تهدیدی علیه صلح بین‌المللی؛ مطالعه موردی سومالی

یاسر بهشتی زاده^۱، محمداحسان همتی^۲ - فرید آزادبخت^۳*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۰۶ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۲۶

چکیده:

امروزه پدیده دزدی دریایی نوین به‌عنوان یکی از چالش‌های جدی محسوب می‌گردد. موقعیت آفریقا به ویژه کشور سومالی که در راس آن قرار دارد نشان‌دهنده تاثیرگذاری آن بر تردهای دریایی است. هدف پژوهش حاضر بررسی دزدی دریایی در برزخ بی‌کیفرمانی و عدالت در کشور سومالی می‌باشد. این پژوهش تحلیلی توصیفی به روش جمع‌آوری کتابخانه‌ای است. به نظر می‌رسد حقوق بین‌الملل هر چند متضمن مقرراتی در زمینه مقابله با دزدی دریایی است، اما فاقد سازوکارهای لازم و کافی برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن می‌باشد. حال سوال این است آیا حقوق بین‌الملل دارای سازوکارهای لازم و کافی برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن می‌باشد؟ مبارزه با دزدی دریایی سومالی موضوعی حساس است و باید در جهت جلوگیری از این مسئله همراه با جزئیات برنامه‌ریزی کرده و به آن عمل شود.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، شورای امنیت، بی‌کیفرمانی، تجارت دریایی

JPIR-2008-1502

^۱ - دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

^۲ - کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، واحد قم، دانشگاه آزاد اسلامی، قم، ایران

^۳ - استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران:

نویسنده مسئول

دزد دریایی به طور تاریخی به عنوان دشمن کل بشریت محکوم شده است. (لویی بی سون، ۱۳۹۵: ۶۱) در واقع ظهور جرایم دریایی به روزهای نخستین باز می‌گردد که مردم در دریاها فعالیت خود را آغاز کردند. گسترش مناطق تجاری از طریق حمل و نقل دریایی منجر به افزایش سرقت و فعالیت‌های غارتگری در دریاها شده است. این اقدامات غارتگری (از یک کشتی به کشتی دیگر) معمولاً توسط دزدان دریایی انجام می‌شد. دولتها گاه علیه این فعالیت‌ها مبارزه می‌کردند و بعضی اوقات نیز از این فعالیت‌ها به نفع خود استفاده می‌کردند. دولتها علی‌الخصوص بعد از اعلامیه ۱۸۱۵ پاریس فعالانه علیه این جرایم جنگیدند و فعالیت‌های غیر قانونی راهزنی بطور قابل توجهی کاهش یافت. (www.sharesproject.nl) امروزه از چالش‌های مهم جامعه بین‌المللی، فعالیت‌های دزدی دریایی در دریای سومالی و خلیج عدن است؛ که روز به روز بیشتر می‌شود. با وجود تلاش‌های زیاد، تاکنون تمهیدات منطقه‌ای و بین‌المللی در تأمین ایمنی کشتیرانی در آب‌های بین‌المللی موفقیت چندانی را به همراه نداشته است. در رویه‌ی عملی کشورها مشاهده شده نیروهای دریایی کشورها پس از دستگیری دزدان دریایی، چاره‌ای جز رها نمودن و انصراف از پیگرد قانونی آنان ندارند. به علاوه کشتی‌های جنگی نیروهای دریایی درگیر در سواحل سومالی تحت لوای اختیارات داخلی و بین‌المللی متعددی عمل می‌کنند و یک دستورالعمل واحد که تمام مأموریت‌های ضد دزدی دریایی را تحت پوشش قرار دهد، وجود ندارد، به طوری که حتی از زمان استقرار ناوگان دریایی بین‌المللی در خلیج عدن، حملات دزدان دریایی با بسامد فراوان تری ارتکاب یافته است. به علاوه کشور سومالی، الگوی تمام عیار یک دولت درمانده محسوب می‌شود که از یک اقتصاد فروپاشیده، نظم اجتماعی نابسامان، وضعیت معیشتی متزلزل و بحران‌های حقوق بشری و بشردوستانه رنج می‌برد. عواملی مانند خشکسالی، کاهش تدریجی منابع طبیعی و نیز آب رودخانه‌های عمده سومالی، بیکاری، وقوع جنگ‌های داخلی، گسترش ناامنی در برخوردهای قبیله‌ای، ناتوانی رژیم سومالی در بهبود وضعیت اقتصادی، کمبود سرمایه، تأسیسات زیربنایی و فقدان نیروی انسانی ماهر و بازارهای مطمئن برای سرمایه‌گذاری خارجی مانع از هرگونه تحرک اقتصادی مؤثر و پویا در این نقطه از جهان شده است. این عوامل به همراه افزایش ماهیگیری های غیرقانونی و انباشت ضایعات سمی و خطرناک در سواحل این کشور، موجبات گرایش جمعیت سومالی به فعالیت‌های مجرمانه و به خصوص دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های خارجی را فراهم می‌نماید. هدف این مقاله تعیین سازوکاری برای ارزیابی اثربخشی هنجار-ها، قواعد و تمهیدات حقوقی بین‌المللی در مقابله با و پیشگیری از راهزنی و دزدی دریایی و مقابله با آن است. منتها، با ملاحظه مفاد هر یک از این قطعنامه‌ها می‌توان دریافت که ادبیات

این شورا بیشتر جنبه «فراخوانی» دارد تا این که تصمیم الزام‌آور باشد. با این حال قطعنامه‌های موصوف، متضمن مباحث قابل توجهی در خصوص مقابله با بی‌کیفرمانی این دزدان هستند که مقاله پیش‌رو بر آن شده است تا در پرتو این اسناد، به بررسی این معضل جهانی بپردازد.

بیان مساله

آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه تنها در دریای آزاد بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حتی در مواردی در آبهای داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است. ولی به آزادی دریانوردی در دریای آزاد استثنائاتی وارد می‌شود که مهمترین آن دزدی دریایی است. با توجه به ظهور مجدد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها پس از یک دوره رکود در سرتاسر آبهای آزاد و بین‌المللی، با استفاده از تکنولوژی‌های روز، تسلیحات و فناوری‌های مدرن جهت تسخیر و ربایش کشتی‌ها و همچنین گروگانگیری خدمه و مسافران آن، ضرورت دارد که دزدی دریایی نه تنها به عنوان یک جرم فراملی و حتی بین‌المللی مورد توجه و تحلیل قرار گیرد بلکه حتی به عنوان تهدیدی جدی علیه ایمنی دریانوردی، حیات دریانوردان، خدمه و مسافران، اقتصاد داخلی کشورها و به تبع آن تجارت جهانی، محیط زیست دریایی و ایمنی کشتی‌های ساحلی و غیر ساحلی ارزیابی می‌شود که وقوع حوادث و وقایع ناگوار سال‌های اخیر چه از بعد خسارات انسانی یا اقتصادی نشان داد که دزدی دریایی همچنان یکی از مهمترین وقایع حقوقی و اجتماعی ناخوشایند در سطوح ملی و بین‌المللی است که ضمن ضرورت بازنگری در مقررات موجود تدبیر یک نظام حقوقی پویا و کارآمد را نیاز دارد. نکته قابل ذکر اینکه حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره‌مندند نقش بسزایی دارد. (پورنوری و دیگران، ۱۳۸۰: ۴۰)

به طور کلی از دیرباز، راه‌های آبی از اهمیت زیادی برخوردار بوده‌اند و امروزه هم بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل‌ها از این مسیرهای مواصلاتی صورت می‌گیرد. متأسفانه از همان ایام کهن، دزدی دریایی وجود داشته است و امروز پس از دوره‌ای رکود نسبی جامعه بین‌المللی با دزدی دریایی به شکل جدیدی به طور خاص در سومالی و خلیج عدن مواجه است که ریشه در شرایط داخلی سومالی و به طور کلی ناتوانی این دولت در ساماندهی به جامعه تحت حاکمیت خود دارد شرایطی که دولت سومالی را به الگوی تمام عیار دولت ناتوان تبدیل کرده است. موقعیت مناسب جغرافیایی سومالی هم که می‌توانست موجبات رونق اقتصادی و بهبود وضع جامعه گردد، امروزه به جولانگاه مناسبی برای دزدان دریایی تبدیل شده است. تحول در دزدی دریایی تا اندازه‌ای از حالت کلاسیک خود فاصله گرفته که موجب شده است تا بعضاً در مقابل با کیفرمانی مرتکبین آنها به تروریسم تکیه شود شورای امنیت سازمان ملل متحد به عنوان رکن سیاسی این سازمان

که رسالت اصلی آن حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است. بارها با صدور قطعنامه، از جمله دو قطعنامه در نوامبر سال ۲۰۱۶، بدین مسئله پرداخته است که خود نشان از اهمیت این موضوع برای صلح و امنیت بین‌المللی دارد.

پیشینه پژوهش

شاملو، سجادی، باقر، سیداحمد (۱۳۹۷) چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه موثر با دزدی دریایی، آموزه‌های حقوق کیفری، دوره، شماره ۱۵
این مقاله ضمن بررسی مفهوم حقوقی دزدی دریایی به چالش‌ها و محدودیت‌های نظام-های حقوقی داخلی (گفتار اول) و نظام حقوق بین‌المللی (گفتار دوم) در مبارزه با دزدی دریایی می‌پردازد و ضمن ارائه پیشنهاد در اعطای وصف بین‌المللی به این جرم و لزوم توسعه صلاحیت مراجع قضایی بین‌المللی درصدد یافتن راه حلی نو به منظور مبارزه موثرتر با یکی از کهن‌ترین پدیده‌های جنایی جوامع بشری به منزله تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی و حمل و نقل دریایی است.

باغبان، نادرپور، مهدی، بابک (۱۳۹۹) اهمیت تهدید دزدی دریایی علیه صلح و امنیت بین-الملل، علوم و فنون نظامی، شماره ۵۴

در پژوهش حاضر با هدف تعیین اهمیت تهدید دزدی دریایی علیه صلح و امنیت بین‌الملل تلاش شد که با مطالعه تمامی قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد در خصوص دزدی دریایی تا پایان سال ۲۰۱۹ و با روش توصیفی و تحلیل محتوا، میزان اهمیت این تهدید را علیه صلح و امنیت بین‌المللی با استفاده از شاخص‌های معرفی شده تعیین گردد.

قدیر، ستایش‌پور، محسن، محمد (۱۳۹۷) مقابله با بی‌کیفرمانی «دزدی دریایی نوین» در جامعه کنونی بین‌المللی: از صالحیت تا مسئولیت، فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس

پژوهش حاضر به این مساله پرداخته است که در نبود یک دادگاه بین‌المللی ویژه، بهترین راهکار، اعمال جمعی مقررات کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ژنو ۱۹۵۸ در خصوص دریای آزاد، کنوانسیون رم ۱۹۸۸ و پروتکل ۲۰۰۵ آن از سوی محاکم داخلی با تکیه بر اصل صلاحیت جهانی است.

حیدری، سجاد (۱۴۰۰) مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه-های شورای امنیت؛ راهکارهایی مؤثر اما محدود، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۹۴

در این پژوهش به روش توصیفی تحلیلی و با به‌کارگیری ابزار کتابخانه‌ای به‌صورت مجزا، «مشخصه‌ها» و «محدودیت‌ها»ی قطعنامه‌های شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی که تحولات و نوآوری‌های بسیاری در زمینه مبارزه جامعه بین‌المللی با این پدیده را باعث شده‌اند، مورد

بحث و بررسی قرار گرفته است.

حقیقی، بهجت (۱۳۹۷) تحلیل مساله دزدان دریایی سومالی از دیدگاه حقوق بین‌الملل، مجله مطالعه حقوقی، شماره ۲۴

این نوشته نشان می‌دهد که چگونه رسانه‌های جمعی می‌توانند یک مناقشه را از طریق توسعه تجربی و تئوری مناقشات از نو خلق کنند. این از نوسازی مناقشات ممکن است از طریق انتقال فیزیکی درگیری باشد و یا اینکه آن را به اجتماعات خبرگزاری و رسانه‌ای وا می‌گذارند. جعفری، حسن (۱۳۹۳) شناسایی و اولویت بندی تدابیر پیشگیرانه وضعی در راستایی مقابله با دزدی دریایی در خلیج عدن و سواحل سومالی، اولین همایش ملی پدافند غیر عامل در علوم دریایی

این تحقیق با هدف شناسایی و اولویت‌بندی تدابیر پیشگیرانه وضعی در راستای مقابله با دزدی دریایی در خلیج عدن در سه مرحله انجام شده است.

پوربافرانی، امیدی، قلیزاده، حسن، علی، بهروز (۱۳۹۶) درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تاکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی) نشریه مطالعات حقوقی

به این موضوع پرداخته شده است که دزدی دریایی مدرن، امنیت دریانوردی و تجارت بین‌المللی را آنچنان به خطر انداخته که منجر به دخالت شورای امنیت شده است. یکی از چالش‌های مقابله با دزدی دریایی ناکارآمدی ابزارهای مقابله با آن، مندرج در کنوانسیون حقوق دریاها-ست. در واقع دزدی دریایی، با استفاده از فناوری‌های نوین صورت گرفته ولی ابزار مقابله با آن قدیمی است. برای مبارزه جدی با دزدی دریایی نیاز به ابزارهایی فراتر از این کنوانسیون است. یکی از آنها یکسان انگاری دزدی دریایی با تروریسم است؛ به عبارت دیگر به جهت همانندی‌های بین این دو، دزدی دریایی را باید هم ردیف جرائم تروریستی فرض کرد.

چارچوب نظری

دزدی دریایی در سومالی یک تهدید جدی علیه کشتیرانی بین‌المللی است که از زمان فاز دوم جنگ داخلی سومالی در دهه ۱۹۹۰ بوجود آمد. این تهدیدات از سال ۲۰۰۵ افزایش یافت و باعث افزایش هزینه کشتیرانی و ممانعت در رسیدن کمک‌های غذایی شده است. در این راستا بسیاری از سازمان‌های جهانی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی و برنامه جهانی غذا نگرانی شدید خود را نسبت به توسعه کمی و کیفی حملات دزدان دریایی اعلام کرده‌اند. بر اساس گزارش مؤسسه آلمانی تحقیقات اقتصادی، دزدی دریایی در منطق خود یک بازار نو ظهور است که تبدیل به صنعتی پر رونق در کشور سومالی شده است. شرکت‌های بیمه، علی‌الخصوص از حملات دزدان دریایی سود برده‌اند به این دلیل که حق بیمه‌ها به‌طور فزاینده‌ای رشد کرده است.

گزارش سازمان ملل متحد و چندی از منابع خبری نشان دهنده این واقعیت است که ماهیگیری غیرقانونی در بخش‌هایی از سواحل سومالی در وقوع این پدیده مؤثر بوده است. براساس گزارش مؤسسه تحقیقات اقتصادی آلمان و کمیته خدمات نیروهای مسلح آمریکا دفع زباله‌های سمی و اتمی در آب‌های سومالی به وسیله کشتی‌های خارجی توانایی ماهیگیران سومالیایی را برای گرداندن زندگی با محدودیت جدی مواجه کرده و ماهیگیران این منطقه را دست خالی گذاشته است. در نتیجه این امر، آنها مجبور شده‌اند به جای ماهیگیری به دزدی دریایی رو بیاورند. به گفته دیگر مقالات، ۷۰ درصد از مردم سومالی این نوع دزدی دریایی را نوع دفاع ملی از آب‌های سرزمینی خود تلقی می‌کنند و خواهان عدالت و جبران خسارت برای منابع دریایی به یغما برده شده توسط ماهیگیران خارجی هستند. (لویی بی سون، ۱۳۹۵: ۶۲)

بسیاری از دزدان دریایی بر این باورند که در نبود یک گارد ساحلی کارآمد که درگیری‌ها و طغیان‌های جنگ داخلی سومالی را تعقیب کند و متعاقب آن متلاشی شدن نیروی مسلح دولت سومالی، آنها مجبور شده‌اند ماهیگیری را رها کنند و به دزدی دریایی رو بیاورند. این عقیده همچنین در شماری از افرادی که به وسیله شبکه‌های دزدان دریایی نظیر گارد ساحلی داوطلب سومالی گرفته شده‌اند، وجود دارد. دزدی دریایی در سال‌های اخیر به‌طور قابل ملاحظه‌ای سود-آورتر شده است. گزارش‌ها بیانگر این مطلب است که هم‌اکنون عامل اصلی و محرک این و دیده انگیزه‌های مالی جذاب است. مقامات کنیا درآمد دزدان دریایی سومالی که حاصل باجگیری برای آزاد کردن گروگان‌هاست را تنها در ۱۲ ماه منتهی به نوامبر ۲۰۰۸، ۱۵۰ میلیون دلار تخمین زده‌اند. در اوت ۲۰۰۸ نیروی ترکیب شده اجرای عملیات ۱۵۰ یک گروه عملیاتی که از ائتلاف چند ملیت ایجاد شده، اقدام به ایجاد منطقه گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن کردند.

تلاش‌های مقامات حکومت گلموداگ واقع در شمال مرکزی بندرگاه خودمختار هوبایو در استفاده از دزدان دریایی به عنوان دیواری دفاعی علیه شورشیان اسلام‌گرا و ارتباط مقامات دولت سومالی با دزدان دریایی همگی نشان از همدستی دولت در این جرم بین‌المللی است. برخلاف این همکاری، بان کی‌مون، دبیرکل سازمان ملل متحد بر این باور است که دولت سابق و دولت جدید منطقه خود مختار پانت‌لند امروزه فعالانه و جدی‌تر با این مافیای همه‌گیر اقیانوسی مبارزه می‌کند. دزدان دریایی نگرانی زیادی برای هند به علت آنکه قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی از طریق خلیج عدن است به وجود آورده‌اند و در نهایت هند مجبور شد که یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه نیز اعلام کرده است که به زودی به مبارزه بین‌المللی با دزدان دریایی خواهد پیوست البته این مبارزه خارج از چارچوب گشت بین‌المللی و به صورت مستقل خواهد بود.

در ۷ اکتبر ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطعنامه ۱۸۳۸ کشورهای جهان را به مبارزه با دزدان دریایی سومالی فراخواند. بزرگترین سرقت دزدان دریایی در سومالی سرقت یک نفتکش متعلق به عربستان سعودی بود که ۲ میلیون بشکه نفت به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار را حمل می‌کرد. (Nelson, 2012: 16)

مفهوم "راهزنی دریایی"، "دزدی مسلحانه دریایی" و "تروریسم"

در حقیقت، بسته به انسجام و اقتدار خاص دولت یا سازمان ذیربط، می‌توان مفهوم دزد دریایی را به عنوان شخصی که زیر پرچم دولتی فعالیت می‌کند، تعریف کرد. (Ece, 2015) به عبارت دیگر، دزد دریایی شخصی است که با مجوز یک دولت در دریاها فعالیت می‌کند و به کشتی‌های آن دولت و کشتی‌های دولت‌های دیگر که با آن پیمان همکاری دارند، حمله نمی‌کند. (Öktem, 2011: 4) از طرف دیگر، می‌توان مفهوم دزدی دریایی را به عنوان نوعی جنگ تحت نظارت یک دولت با حمل پرچم آن دولت به منظور ایجاد اختلال در تجارت کشورهای دشمن بیان کرد. (Özkaynak, 2011: 120)

اعمال تشکیل دهنده جرم سرقت مسلحانه در دریا در بند ۲ ماده ۱ IMO Resolution A.1 2009, 025(26) در باب جنایات سرقت مسلحانه در دریا بیان شده که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۹ تصویب شده است. (IMO Resolution 2009, A.1025(26)) یک ویژگی اصلی که دزدی دریایی و تروریسم را متمایز می‌کند این است که هدف اصلی دزدی دریایی کسب سود اقتصادی از کشتی‌ها با سرقت پول نقد و اشیاء با ارزش می‌باشد؛ بنابراین در دزدی دریایی انگیزه شخصی می‌باشد، ولی در فعالیت‌های تروریستی، انگیزه‌های سیاسی ملاک است و تروریست‌ها در واقع با ایجاد حالت ترس در جامعه، افراد، دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی، قصد دارند به اهداف خود برسند. (Neilson, 2012: 16)

اگرچه در هر دو مورد به خشونت متوسل می‌شوند، ولی خشونت در دزدی دریایی با هدف دستیابی به منافع مالی می‌باشد در حالی که خشونت در تروریسم فقط برای رسیدن به اهداف سیاسی اعمال می‌شود و خشونت را می‌توان به صورت نامتناسب در اقدامات تروریستی بکار برد (Topal, 2010: 114) دزدی دریایی به معنای وسیع تر آن، غارت غیرقانونی در دریاها است. (Murphy, 2007: 11)

پیشنویس کنوانسیون راهزنی دریایی هاروارد در سال ۱۹۳۲

گروه تحقیقاتی هاروارد پیشنهادی ۱۹ ماده‌ای را ایجاد نموده و آن را با عنوان "پیشنویس توافقنامه در مورد راهزنی دریایی و دیدگاه‌ها" منتشر کردند. (Batir, 2011: 92) در ماده ۳ پیش‌نویس هاروارد آمده است. (Rubin, 1988: 387) اساساً، دزدی دریایی در برگیرنده هر یک از اقدامات

زیر است که در سرزمین‌هایی ارتکاب یافته که تحت نظر و کنترل دولت نمی‌باشند:

هرگونه خشونت به قصد سرقت، تجاوز، جراحت، بردگی، اسیر یا کشتن شخص یا حمله از طریق دریا یا هوا با هدف سرقت، تجاوز، جراحت، بردگی یا کشتن شخص بدون هدف ادعای حق واقعی و اگر آن اعمال، مربوط به حمله‌ای باشد که از عرشه کشتی شروع می‌شود، آن کشتی یا کشتی‌های حمله کننده دیگر باید هر دو جزو کشتی دزدان دریایی باشد؛ نه اینکه یکی مربوط به یک کشتی دولتی باشد.

راهزنی دریایی در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸

در کنوانسیون ژنو دریای آزاد، تقریباً کلیه مقررات مربوط به دزدی دریایی همانند پیشنویس هاروارد پیش بینی شده بود. دزدی دریایی در ماده ۱۵ کنوانسیون دریای آزاد تعریف شده است. بر این اساس، دزدی دریایی با ارتکاب هر یک از افعال زیر محقق می‌شود:

اقدامات خشونت آمیز، گروگانگیری یا غارتگری که توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی برای مقاصد خصوصی به عمل آید در دریای آزاد علیه یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا اموال و اشخاص واقع در آنها و همچنین علیه کشتی یا هواپیما و یا علیه اشخاص و اموالی در یک محل خارج از صلاحیت دولتها به عمل آید ...

با دقت در متن ماده فوق می‌توان دریافت که نکات مهم بیان شده در پیشنویس هاروارد ۱۹۳۲ در مورد تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ نیز آمده است و می‌توان به طور خلاصه این نکات را به شرح زیر بیان کرد:

- هر نوع خشونت یا سرقتی که انجام می‌شود:
- باید در دریاها یا آزاد و یا در مناطقی خارج از صلاحیت دولتی انجام شود.
- باید توسط افراد خصوصی انجام شود.
- عمل خشونت باید از طریق برخی کشتی‌های خصوصی انجام شود.
- باید بین دو کشتی رخ دهد و یکی از کشتی‌ها مقابل دیگری باشد.

(Guilfoyle, 2010:9 & Campell, 2011:12)

راهزنی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دزدی دریایی را به گونه‌ای تعریف می‌نماید که اعمال ذیل را در بر می‌گیرد:

الف - هر گونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی، یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافرین یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱- در دریای آزاد علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها؛

۲- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

ب- هرگونه همکاری داوطلبانه در به کارگیری یک کشتی یا یک هواپیما، با علم به این حقیقت که چنین کاربردی آن کشتی یا هواپیما را تبدیل به کشتی دزدان دریایی یا هواپیمای دزدان هوایی می‌نماید.

پ- هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب شود.

همانطور که ملاحظه می‌شود، محتوای ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تقریباً همانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو در مورد دریاها آزاد می‌باشد.

- شرط "اقدام غیرقانونی" در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

ماده ۱۰۱ کنوانسیون بیان می‌دارد: (هر گونه اقدام خشونت آمیز غیر قانونی، یا توقیف، یا هرگونه غارت که ...)؛ در تعریف ذکر شده در این ماده با وجود اینکه معنای کلمه "توقیف" را می‌توان درک کرد ولی معنا و دامنه عمل "اقدام خشونت آمیز غیر قانونی" نامشخص مانده است و دلیل اصلی این عدم قطعیت این است که دامنه اقدام خشونت آمیز غیر قانونی توسط سیستم‌های حقوقی ملی مشخص خواهد شد.

- شرط "اهداف خصوصی" در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

در متن کنوانسیون، هیچ توضیحی در مورد مفهوم اصطلاح "اهداف خصوصی" وجود ندارد. از این نظر، درباره مفهوم این عبارت، اختلاف نظر وجود دارد. طبق یک دیدگاه، این اقدام به معنای اقدامات خشونت آمیز برای منافع اقتصادی می‌باشد. به عبارت دیگر، اقدامات خشونت آمیز انجام شده برای اهداف سیاسی یا ایدئولوژیکی، به عنوان راهزنی دریایی در نظر گرفته نمی‌شوند. (Paige, 2013: 145-146 & Priddy, 2012: 12) (و همانطور که سابقاً هم ذکر گردید، این اقدامات را در زمره جرایم تروریستی می‌توان قلمداد نمود)

شرط اهداف خصوصی (یعنی اینکه اعمال انجام شده برای اهداف سیاسی به عنوان دزدی دریایی پذیرفته نمی‌شود)، اصلی‌ترین ویژگی امکان تفکیک دزدی دریایی از تروریسم است و حتی اگر اقداماتی که برای اهداف سیاسی انجام می‌شود به صورت گروگان‌گیری یا توقیف مسافران یا حمله به کشتی اتفاق بیفتد، تروریسم دریایی تلقی می‌شود، نه دزدی دریایی. (Hodgkinson, 2015: 18) واضح است که پذیرش این دیدگاه دامنه دزدی دریایی را بسیار

محدود خواهد کرد.

بر اساس دیدگاه دیگر، از مفهوم "اهداف خصوصی" می‌توان برای تمایز بین افراد خصوصی و اعمال انجام شده توسط دولت‌ها یا نمایندگان دولت‌ها استفاده کرد. به عبارت دیگر، حضور یا عدم حمایت دولت‌ها تعیین کننده این امر است که آیا اعمال ارتكابی را می‌توان با عنوان اهداف خصوصی طبقه‌بندی کرد؟ (Priddy, 2012: 12) عبارت "برای اهداف خصوصی" در کنوانسیون باید به طور گسترده تفسیر شود. باید تمام اقدامات خشونت آمیز بدون حمایت دولت در نظر گرفته شود که برای اهداف شخصی انجام شده است. (Guilfoyle, 2011: 37) همانطور که از اینجا قابل فهم است، عبارت "اهداف خصوصی" به رفتارهایی اطلاق می‌شود که توسط یک کشور حاکم پشتیبانی نمی‌شود. به عبارت دیگر، مفهوم "خصوصی" نقطه مقابل "هدف عمومی" را بیان می‌کند. (Garner, 2012: 812) علاوه بر این، اگر نیروهای تعیین شده توسط یک دولت قیام کنند، یا اگر یک کشتی را توقیف کرده و غارت کنند، آنها را به عنوان یک کشتی سرکش تلقی نموده و بدین ترتیب هر دولت بر آن کشتی صلاحیت قضایی اعمال می‌کند. در این حالت، اقدامات انجام شده توسط کشتی برای اهداف شخصی انجام می‌شود، نه برای اهداف عمومی و مصونیت این کشتی‌ها از بین می‌رود. (Priddy, 2012: 12)

- شرط "دریای آزاد" در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲

عنصری که تا حدود زیادی دامنه تعریف دزد دریایی را در کنوانسیون دریای آزاد ۱۹۵۸ و حقوق دریاهای ۱۹۸۲ محدود می‌کند شرط "دریای آزاد (high sea)" است. دو جنبه از محدودیت‌های جغرافیایی در تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ وجود دارد. بر این اساس، اقدامات غیرقانونی باید یا در دریاهای آزاد یا در مکانی انجام شود که مشمول صلاحیت سرزمینی هیچ دولتی نباشد.

امروزه، بیشتر اعمالی که دزدی دریایی را تشکیل می‌دهند در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی تحت اختیارات سرزمینی دولت‌ها انجام می‌شود. یعنی فقط بخشی از آنها در دریاهای آزاد صورت می‌گیرد. این اعمال در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی دولت‌ها به دلیل قدرت‌های مستقل دول در این مناطق به عنوان راهزنی دریایی در قالب کنوانسیون ۱۹۸۲ در نظر گرفته نمی‌شوند؛ و فقط اعمالی که در دریاهای آزاد صورت پذیرفته به عنوان دزدی دریایی تلقی می‌شوند. (Eklof, 2011: 46)

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

این کنوانسیون از جمله کنوانسیون‌های ضد تروریستی می‌باشد که برای مقابله با تروریسم دریایی وضع و اجرا شد. هدف اصلی این کنوانسیون اطمینان از اتخاذ اقدام مناسب علیه اشخاصی

است که علیه کشتی‌ها متوسل به اعمال غیرقانونی می‌گردند. این اقدامات غیرقانونی عبارتند از: توقیف کشتی‌ها با اجبار، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که منجر به خسارت یا تخریب کشتی می‌شوند. این کنوانسیون برای دولت‌های متعاقد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت بار مذکور را پیش بینی کرده است. (قربان‌پور، ۱۳۸۸: ۲۲۸) از این کنوانسیون به عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌گردد. (Zou, 2005: 121)

قطعنامه‌های (S/RES/1851(2008) و (S/RES/1987(2009)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 قطعنامه‌ها با تأکید بر کنوانسیون ۱۹۸۸ به جنبه‌های متفاوت این کنوانسیون در جرم‌انگاری 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 دریاهای 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 تبعاش را به شدت متأثر سازد؛ ضمن آنکه ماهیت حمله می‌تواند اشکال متفاوتی داشته باشد. این کنوانسیون (SUA) می‌تواند به عنوان ابزاری تکمیلی، در برخورد با ارتکاب جرائم مذکور که لزوماً در قالب مؤلفه‌های دزدی دریایی جای نمی‌گیرند، مورد استناد قرار گیرد. در عین حال، تلاش‌هایی از سوی برخی از کشورها به منظور قرار دادن دزدی دریایی در قالب تعریف جرائم تروریستی در جریان است که این خود به نوعی بیانگر قرابت دو جرم مذکور از نظر ماهیت و غایت نهایی ارتکاب آنها است. به علاوه، این موضوع نشان از وجود تحول در مفهوم سنتی جرم دزدی دریایی (از نظر تغییر در عناصر ارتکاب آن و نزدیکی این عناصر به مؤلفه‌های جرائم تروریستی) دارد. (قربان‌پور، ۱۳۸۸: ۲۲۹-۲۳۱)

دزدی دریایی در سواحل سومالی

دزدی دریایی از قدیمی‌ترین جرم‌های بین‌المللی است. پیش از این تا مدت‌ها تصور

می‌شد که دیگر جهان شاهد دزدی دریایی بسان آنچه در قدیم واقع می‌شد، نخواهد بود. دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن خلاف واقع بودن این تصور را آشکار کرد. سومالی کشوری فقیر با درگیری‌های داخلی است که از سال ۱۹۹۱ دولت ثابتی نداشته و از بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی رنج می‌برد. به همین دلیل محل مناسبی برای رشد انواع فعالیت‌های مجرمانه از جمله دزدی دریایی است. (پوربافرانی، ۱۳۹۶: ۲۷) پنج عامل اصلی ظهور فعالیت‌های دزدی دریایی که در سومالی مشاهده می‌شود، عبارتند از: جنگ داخلی که هنوز در سومالی وجود دارد؛ فعالیت‌های صید غیرقانونی در آب‌های سرزمینی سومالی؛ دفع غیرقانونی سموم در سواحل سومالی توسط کشتی‌های خارجی؛ وضعیت وخیم اقتصادی و اجتماعی در سومالی و همچنین این واقعیت که منطقه دارای یک ساختار جغرافیایی مناسب برای فعالیت‌های دریایی است.

(Batir, 2011: 148 & Leonard, 2012: 5)

- جنگ داخلی در سومالی

پس از سرنگونی دولت محمد زیادباره رئیس‌جمهوری دموکراتیک سومالی در سال ۱۹۹۱، سیستم اداری این کشور از هم پاشید و سومالی به جنگ داخلی کشیده شد. (ANnoni, 2013: 177 & Kraska, 2011: 46) در کشور از آنجا که دولت پایدار وجود ندارد، از سال ۱۹۹۱ جنگ‌های داخلی و درگیری‌ها به پایان نرسیده است. از آن زمان سومالی از نظر سیاسی به عنوان "دولت درمانده" شناخته می‌شود. (Sterio, 2012: 106)

پس از پایان رژیم محمد زیادباره مبارزه برای قدرت طلبی بین قبایل آغاز شد؛ به ویژه مبارزه بین دو فرمانده مهم قبیله، محمد فرح عیدید و علی مهدی محمد که منجر به زخمی شدن، مرگ و آوارگی هزاران غیرنظامی شد و اوضاع به تدریج جدی و به جنگ داخلی تبدیل شد. (Udeariry, 2011: 6) سومالی اکنون در جایگاهی است که جنگ‌های قبیله‌ای باعث قتل غیرنظامیان شده و این کشور به پناهگاهی امن برای گروه‌های جنایی سازمان یافته، راهزنان دریایی و تروریست‌ها شده است. (The Life & Peace Institute, 2014: 13)

فضای آشوبی که از سال ۱۹۹۱ در سومالی ادامه داشت، باعث ظهور راهزنان دریایی در سواحل و اطراف سومالی شده است. این کشور دائماً درگیر جنگ داخلی بین قبایل و سایر گروه‌های اسلامی افراطی است و هیچ قدرت و سیستم موثری برای کنترل و مجازات دزدی دریایی وجود ندارد. (Twomey, 2013: 146)

- فعالیت‌های صید غیرقانونی در آب‌های سرزمینی سومالی و دفع غیرقانونی سموم در سواحل

آن کشور توسط کشتی‌های خارجی

در سواحل سومالی، هدف کسانی که نخستین اقدامات دزدی دریایی را انجام داده‌اند، هرگز

دستبرد به کشتی‌ها و درآمدزایی از آن طریق نبود. (OSsei-Tutu,2011:10) در حقیقت، فعالیت راهزنان دریایی در ساحل سومالی برای اولین بار در اوایل دهه ۱۹۹۰ با تلاش برای مبارزه با قاچاقچیان خارجی که به غارت آب‌های سرزمینی سومالی و ماهیگیران محلی می‌پرداختند، آغاز شد. (Percy,2010:8)

نبود مقام قانونی صلاحیتدار مؤثر در سومالی به این معنی است که بسیاری از کشتی‌های خارجی وجود دارند که به فعالیت‌های غیرقانونی شکار در آب‌های سومالی مشغول‌اند. (Osei-Tutu,2011:10) بسیاری از شرکت‌های ماهیگیری از بسیاری از کشورهای اروپایی و آسیایی، محموله‌های بزرگ ماهیگیری را با سو استفاده از شکاف قدرت در این کشور، به سایر مناطق ارسال کرده‌اند. به دلیل صید بیش از حد ماهیگیران خارجی، صیادان سومالیایی نتوانسته‌اند زندگی خود را تأمین کنند. (Marcal,2011:33) علاوه بر شکار غیرقانونی، آزاد کردن زباله‌های سمی به داخل آب‌های سومالی نیز یکی از دلایلی است که باعث از بین رفتن منابع دریایی این منطقه شده است. شرکت‌های خارجی با جلوگیری از تشکیل یک دولت فعال در سومالی از سواحل آن کشور به عنوان یک زباله دانی رادیواکتیو و شیمیایی استفاده کرده‌اند. زباله‌های رادیواکتیو و شیمیایی که در سواحل سومالی ریخته می‌شوند، فاجعه بزرگی برای محیط زیست ایجاد کرده است. (Batir,2011:210) اصرار کشتی‌های خارجی برای شکار کردن و نیز تخلیه مواد زائد سمی در سواحل سومالی، ماهیگیران سومالیایی را خشمگین می‌کرد. پس از مدتی ماهیگیران خشمگین شروع به وارد شدن به این کشتی‌ها کرده و مبالغی را در ازای آن کارها، دریافت می‌کردند. (Axe,2009) با گذشت زمان، این فعالیت‌ها و اخاذی‌ها با سازماندهی بیشتری صورت گرفت (Percy,2010:8 & Lehr,2007:8) و در نهایت باتوجه به درآمدهای حاصله، صیادان سومالی متمایل گشتند تا به کشتی‌های دیگری هم که از منطقه عبور می‌کنند، حمله کنند. در نتیجه، راهزنی دریایی به یک بخش اقتصادی در این منطقه تبدیل شد.

(Daniels,2012:35 & Hansen,2009:12)

- منطقه جغرافیایی مناسب برای راهزنی دریایی

خلیج عدن، واقع در بین دریای عرب و یمن در جنوب شبه جزیره عربستان و سومالی در آفریقا، بخش مهمی از مسیر بین کانال سوئز تا مدیترانه، دریای سرخ، دریای عرب و اقیانوس هند را تشکیل می‌دهد. تخمین زده می‌شود که در خلیج عدن سالانه تقریباً ۲۲۰۰۰ کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد. بخش مهمی از انتقال نفت بین اروپا و کشورهای خاور دور از طریق خلیج عدن انجام می‌شود. (GEISS,2011:6) این منطقه جغرافیایی وسیع با این حجم از تردد، فرصت خوبی را برای کسب منافع و درآمد از طریق قانونی (و همچنین غیرقانونی توسط دزدان

دریایی سومالیایی) فراهم می‌کند.

سومالی که یک کشور ساحلی در امتداد خلیج عدن می‌باشد، در مسیری قرار دارد که طی آن بسیاری از کشتی‌های تجاری از شرق به غرب (و برعکس) عبور می‌کنند. تقریباً ۲۰٪ از ترافیک کشتی‌های بازرگانی جهان از طریق این مسیر تردد می‌کنند. (Kiourktsoglou, 2013: 266)

استراتژی‌های مقابله با دزدی دریایی سومالیایی‌ها

- گنجاندن حق تعقیب فوری معکوس در قوانین بین‌المللی

حق تعقیب فوری در ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ آمده است. مطابق بند یک این ماده، یک کشتی خارجی را وقتی می‌توان تعقیب فوری نمود که مقامات صلاحیتدار کشور ساحلی دلایل مناسبی برای این اعتقاد دارند که کشتی قوانین و مقررات آن کشور را نقض کرده است. این تعقیب باید وقتی شروع شود که کشتی خارجی یا یکی از قایق‌های آن در آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی یا منطقه نظارت کشور تعقیب کننده است و فقط در صورتی می‌تواند خارج از دریای سرزمینی یا منطقه نظارت ادامه یابد که در تعقیب وقفه نیفتاده باشد. زمانی که کشتی خارجی در دریای سرزمینی یا منطقه نظارت دستور توقف را دریافت می‌کند، لازم نیست کشتی دستور دهنده نیز در دریای سرزمینی یا منطقه نظارت باشد. اگر کشتی خارجی در منطقه نظارت باشد، فقط در صورتی می‌توان او را تعقیب کرد که حقوقی که منطقه نظارت برای حمایت از آنها ایجاد شده نقض شده باشند. (متکی، ۱۳۹۱: ۹۳) نه تنها حق تعقیب فوری معکوس در هیچ پیمان بین‌المللی لازم الاجرائی تنظیم نشده است، هیچ قانون عرفی نیز در این رابطه وجود ندارد. از نظر تاریخی، این ایده که در صورت فرار کشتی‌های دزدان دریایی از دریای آزاد به سمت آب‌های سرزمینی یک دولت باید آن را تعقیب کرد، برای اولین بار در ماده ۷ پیشنویس کنوانسیون هاروارد ۱۹۳۲ تنظیم شد. (Geiss, 2011: 68)

- تعدیل شرط دریای آزاد در تعقیب دزدان دریایی

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ با این فرض ایجاد شده است که همه کشورها در آب‌های تحت کنترل خود دارای اقتدار مؤثر بوده و از قدرت کافی برای انجام کلیه اقدامات لازم در این مناطق برخوردار می‌باشند. به عبارت دیگر، کشورهایی که در مورد آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی اقتدار مؤثری ندارند در نظر گرفته نمی‌شوند. (Topal, 2010: 119) بنابراین، دزدی دریایی به عنوان جرمی پذیرفته شد که فقط در دریاهای آزاد قابل انجام است.

در گزارش‌های تهیه شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی آمده است که اقدامات تشکیل دهنده مرتبط با دزدی دریایی در آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی، باید در قالب سرقت مسلحانه در دریا ارزیابی شود. با این حال، سازمان بین‌المللی دریانوردی فقط تعریف سرقت مسلحانه در

دریا را ارائه داده است و این تعریف برای دولت‌ها الزام‌آور نیست. در این راستا، یا دامنه مفهوم سرقت مسلحانه در دریا باید مشخص شود و یا شرط دریای آزاد باید در قوانین بین‌المللی تعدیل شود. (www.hellenicshippingnews.com)

- گنجاندن شرط اعمال صلاحیت قضایی اجباری در ارتباط با دزدی دریایی

همانطور که صریحاً در حقوق عرفی و همچنین در کنوانسیون‌های مختلف بیان شده است، همه کشورها صلاحیت رسیدگی به جرم دزدی دریایی را دارند و این صلاحیت در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ تنظیم شده است. این ماده به دولت‌ها اجازه می‌دهد که در مورد دزدی دریایی قضاوت کنند، اما هیچگونه تعهدی را بر عهده کشورها برای پیگرد قانونی این جرم تحمیل نمی‌کند. این وضعیت باعث می‌شود دولت‌ها نسبت به تعقیب راهزنان دریایی تمایلی نداشته باشند و به دلایلی از قبیل عدم وجود مقررات مربوط به دزدی دریایی در قوانین ملی خود، هزینه‌های مرتبط با محاکمه و نگهداری مجرمان و احتمال نقض حقوق بشر، فقط و صرفاً با خلع سلاح آنها را آزاد کنند. بنابراین، باید مقرراتی ایجاد شود که دامنه ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ را کنترل کند تا هم صلاحیت رسیدگی به دزدی دریایی باقی باشد و هم دولت‌ها را موظف کند تا شکاف موجود در قوانین داخلی خود را پر کنند. در صورت ایجاد چنین مقرراتی، دولت‌ها نمی‌توانند علیه کنوانسیون عمل کرده و از اعمال قضاوت بر دزدان دریایی خودداری کنند. به همین ترتیب، کشورهای عضو کنوانسیون شکاف‌های موجود در قوانین داخلی خود در مورد دزدی دریایی را پر کرده و مهمترین مانع در مورد رسیدگی را برطرف می‌کنند. به این ترتیب، اگر دولت‌های عضو تمهیدات لازم را در قانون ملی خود اتخاذ نکنند و از اعمال صلاحیت قضایی بر دزدان دریایی خودداری کنند، مسئولیت‌های بین‌المللی آنها را در پی خواهد داشت.

قطعنامه‌های شورای امنیت در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی

- قطعنامه ۱۸۱۶ شورای امنیت سازمان ملل متحد

قطعنامه ۱۸۱۶ شورای امنیت به تاریخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸، یکی از اولین و مهمترین تصمیم‌هایی است که در مورد فعالیت‌های دریایی گرفته شده است که در مورد سومالی می‌باشد. علاوه بر این، با این تصمیم، برای اولین بار، دزدی دریایی به عنوان تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی شناخته شد. (Bayillioglu, 2011: 136) موضوع اصلی آن تصمیم‌گیری در مورد حمل و نقل سریع، ایمن و مؤثر کشتی‌ها و ارسال کمک‌های بشردوستانه به سومالی و سرکوب سرقت‌های مسلحانه و اقدامات مرتبط با سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها، تهدید امنیت ایمنی مسیرهای دریایی تجاری و بین‌المللی می‌باشد.

– قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل متحد

علی‌رغم دیدگاهی که تلاش دارد مقابله با راهزنان دریایی را در مفهوم یک مخاصمه مسلحانه تعریف کند و در نتیجه اشاره بند ۶ از قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت در رعایت حقوق بشر دوستانه توسط کشورها در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن را در چارچوب رعایت کنوانسیون‌های ژنو توجیه کند، به نظر آنچه عملکرد شورای امنیت در قطعنامه مذکور را توجیه می‌کند نحوه برخورد قهرآمیز با این دزدان است که مجوز آن از سوی شورای امنیت در قطعنامه‌های متعدد صادر شده است. از سوی دیگر، حمله به دزدان دریایی (سومالی)، در حالی که در میان افراد غیرنظامی در تردد و فعالیت هستند، ضرورت اعمال اصل تفکیک و دیگر اصول حقوق بشر دوستانه در کشتن هدفمند را که البته چندی است در جریان ادعای مبارزه با تروریسم هم مورد توسل برخی کشورها قرار گرفته است ضروری می‌سازد؛ ضمن آنکه با توسل به مفاهیم کنوانسیون‌های ژنو که در صدد توسعه چتر حمایتی خود بر افراد بشری هستند، چنانچه این تردید در خصوص وضعیت مبارزه با دزدان دریایی ایجاد گردد که آیا به واقع وضعیت جاری در معنای یک مخاصمه مسلحانه است یا خیر، شایسته است کنوانسیون‌های ژنو به عنوان منبعی برای حمایت بشردوستانه از این افراد مدنظر قرار گیرند تا در این راه این افراد از حداکثر حمایت برخوردار گردند. (قربان پور، ۱۳۸۸: ۲۴۱-۲۴۲)

حقوق و تکالیف کشورها در مقابله با دزدی دریایی

– همکاری و کمک‌رسانی

بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها (۱۹۸۲) و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو (۱۹۵۸) در مورد دریاهای 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 کنوانسیون‌های مربوطه و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته می‌شود و اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است. (متکی، ۱۳۹۱: ۲)

– حق ضبط و توقیف

ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) بیان می‌کند که همه کشورها می‌توانند کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند. توقیف یا ضبط باید توسط کشتی‌های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار می‌باشد، صورت گیرد.

- حق محاکمه و تعقیب قانونی

در مورد صلاحیت محاکمه و مجازات دزدان دریایی هم کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) اعلام می‌دارد دادگاه‌های کشوری که اقدام به توقیف و ضبط نموده‌اند، می‌توانند در مورد مجازات‌های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد مجازات‌های مربوط و همچنین تدابیری که باید در مورد کشتی، هواپیما و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی‌تقصیر و صاحب حق انجام گیرد، تصمیم‌گیری نمایند. (ماده ۱۹ عهدنامه دریای آزاد (۱۹۵۸) و ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)). (همان: ۴ و ۵)

نتیجه‌گیری

حقوق بین‌الملل دریاها از اعصار پیشین تاکنون، نقش حائز اهمیتی را در ارتباط با توسعه تجارت بین‌المللی و تسهیل روند روابط بین‌المللی ایفا نموده است و به علاوه برخی از جنبه‌های آن به واسطه نیاز جامعه جهانی به توسعه و تحول مفاهیم حقوق بین‌الملل، مورد بازاندیشیه‌ای اساسی قرار گرفته است. یکی از عوامل مهمی که به توسعه و تحول نظام حقوق بین‌الملل دریاها خدشه وارد می‌کند، دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاها است که موجبات تعهدات بین‌المللی دولت‌ها در راستای مقابله جهانی با این پدیده را فراهم نموده است. وجود فعالیت‌های دزدی دریایی در جوامعی که از قرون پیشین مأنوس با دریا هستند را می‌توان در بسیاری از کشورها از جمله سومالی مشاهده کرد. می‌توان گفت خلأ قدرت در سومالی، یکی از مهمترین عوامل افزایش دزدی دریایی است. فعالیت‌های دزدی دریایی در سواحل سومالی بیشتر بر کشتی‌های عبوری از خلیج عدن در شمال سومالی و تجارت دریایی در این منطقه تأثیر گذاشته است. راهزنان دریایی سومالی با حمله به کشتی‌های بازرگانی و تجاری و با گروگانگیری خدمه و مسافران، در ازای آزادی آنان و نیز آزادی کشتی خواستار مبلغ زیادی باج از صاحبان و دولت‌ها می‌شوند. این وضعیت مشکل بزرگی را هم برای دارندگان کشتی و هم برای دولت‌ها به وجود آورده است. صاحبان کشتی مجبورند با پرداخت هزینه‌های افزایش بیمه، مسیرهای عبور خود را تغییر دهند یا از این مناطق خطرناک چشم‌پوشی کنند. در هر دو مورد، هزینه‌های عملیاتی صاحبان کشتی به میزان قابل توجهی افزایش یافته است. افزایش عوارض حمل و نقل دریایی باعث افزایش قیمت کالاها نیز شده و از این نظر، اقتصاد جهانی را بعضاً در شرایط بغرنجی فرو برده و معضلاتی برای آن کشورها به وجود آورده است. ادامه و استمرار پرداخت باج به دزدان دریایی باعث می‌شود که این مشکل در دراز مدت همچنان به صورت معضل باقی بماند. با ادامه درآمدهای ناشی از پول‌های کثیف باجگیری و بی‌تفاوتی نسبت به محاکمه راهزنان، نه تنها دزدی دریایی بیشتر خواهد شد بلکه در کوتاه مدت، بسیاری از افراد بی‌گناه در صورت پرداخت نکردن باج در معرض

خطر قرار خواهند گرفت. راهزنان دریایی نیز در صورت برآورده نشدن خواسته‌هایشان جهت پرداخت باج، برای پیگیری مطالبات خود اقدام به شکنجه گروگان‌ها خواهند کرد و حتی از کشتن گروگان‌ها نیز ابایی نخواهند داشت. لذا جامعه بین‌الملل باید برای حل چنین معضلاتی تدابیری را بیاندیشد. علاوه بر عملیات نظامی، اعمال مقررات جهانی در سومالی از اهمیت بسیاری برخوردار است. بررسی‌ها نشان داده است که صرف تکیه بر کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها برای مقابله با راهزنی دریایی کفایت نمی‌کند و باید اصل صلاحیت جهانی برای مقابله با این معضل با جدیت بیشتری اعمال گردد. در کنار این اقدامات برای مبارزه با بی‌کیفرمانی راهزنان دریایی، باید شرایط زندگی اجتماعی و اقتصادی را نیز با کمک جامعه جهانی در سومالی بهبود بخشید. در نتیجه، مبارزه با دزدی دریایی سومالی موضوعی حساس است و باید در جهت جلوگیری از این مسئله همراه با جزئیات برنامه ریزی کرده و به آن عمل شود. اصل صلاحیت جهانی در مورد مبارزه با راهزنی دریایی باید به دور از تفکرات سیاسی و صرفاً در چارچوب حقوق باشد. نباید از هزینه محاکمه، نگهداری و حبس راهزنان دریایی ابراز نگرانی کرد چرا که رشد راهزنی دریایی هزینه‌ای بسی سنگین‌تر از هزینه‌های جنبی (از جمله هزینه محاکمه) خواهد داشت.

در پاسخ به فرضیه باید گفت که حقوق بین‌الملل هر چند متضمن مقرراتی در زمینه مقابله با دزدی دریایی به طور کلی است، اما فاقد سازکارهای لازم و کافی برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن می‌باشد. در راستای اثبات فرضیه باید خاطرنشان نمود از ملاحظات مربوط به چشم انداز تاریخی به این نتیجه رهنمون می‌شویم که حقوق حاکم بر دزدی دریایی از بدو پیدایش و علی‌رغم نشیب و فرازهایی که از حیث تعریف و تبیین دامنه‌ی جرم، صلاحیت دستگیری و محاکمه مجرمین و صلاحیت جهانی به خود دیده است، از مجرای معاهدات بین‌المللی در راستای تدوین حقوق عرفی و منطبق با مقتضیات تاریخی همواره در مسیر رشد و تکامل بوده و به ارتقاء خود ادامه می‌دهد.

منابع فارسی

کتاب

- منصور پورنوری، محمد حبیبی (۱۳۸۳)، حقوق بین‌الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها (مصوب ۱۹۸۲) مرکز ملی اقیانوس شناسی گروه حقوق دریا، تهران: انتشارات مهد حقوق
- لویی بی، سون و دیگران (۱۳۹۵)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه حبیبی مجنده، انتشارات جنگل، چاپ سوم

مقالات

- حسن پوربافرانی و دیگران (۱۳۹۶)، درآمدی بر یکسان‌انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره نهم، شماره دوم، تابستان
- قربان‌پور، محمد (۱۳۸۸)، تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجله حقوقی بین‌المللی، سال بیست و ششم، شماره ۴۱
- منوچهر متکی و دیگران (۱۳۹۱)، دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل دریاها و راهکارهای مبارزه با آن در خلیج عدن، چهاردهمین همایش صنایع دریایی (MIC 2012)، دی ماه، تهران

English Resources

Books

- Alice Priddy, Stuart Casey Maslen ASLEN (2012), **Counterpiracy Under International Law**, Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, August
- Annoni, Alessandra (2013), **International Action Against Piracy and Armed Robbery At Sea Off The Coast Of Somalia**, The Italian Yearbook of International Law, Vol: 13, Brill Nijhoff
- Alfred P Rubin (1988), **The Law Of Piracy**, Naval War College Press Newport, Rhode Island, Naval War College Press
- Batir A, Kerem (2011), **Yirmi Birinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu Ve Uluslararası Hukuk**, Ankaraç USAK Yayınevi
- Campel, Penny (2011), **A Modern History Of The International Legal Definition of Piracy**, Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies, Editors: Bruce A. Ellerman, Andrew Forbes, David Rosenberg
- Guilfoyle, Douglas (2011), **Shipping Interdiction And The Law Of The Sea**, Cambridge
- Hansen, Stig Jarle (2009), **Piracy In The Greater Gulf Of Aden: Myths, Misconception And Remedies**, Norwegian Institute For Urban And Regional Research Report
- Hodgkinson, Sandra Lynn (2015), **The Governing International Law On Maritime Piracy**, Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes, Editors: Michael P. Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Cambridge

- Kraska, James (2011), **Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, And Diplomacy At Sea** Peter Lehr
- Peter Lehr, Hendrick,LEHMANN (2007), **Somalia-Pirates' New Paradise, Violence At Sea: Piracy In The Age Of Global Terrorism**, Editor:
- Topa, Ahmet Hamdi(2010),**Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Ve Mücadele Yöntemleri**, Ankara Üniversitesi
- Twomey, Mathilda(2013), **Muddying The Waters Of Maritime Piracy Or Developing The Customary Law Of Piracy? Somali Piracy And Seychelles**, The New Zealand Association for Comparative Law, Yearbook 19
- The Life & Peace Institute(2014), **Alternatives For Conflict Transformation In Somalia: A Snapshot and Analysis Of Key Political Actors' Views And Strategies**, Sweden
- Udeariry, Nneoma Chigozie(2011), **Piracy In The Gulf Of Aden: An Analysis Of State Response To Security Council Resolution 1918**

Article

- Bayillioglu, Uğur (2011), **Somali Sahilleri Ve Açıklarında İşlenen Deniz Haydutluğu Fiillerine Karşı Yürütülen Mücadelenin Hukuki Dayanakları Ve Türkiye'nin Durumu**, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:15, Sayı: 1, Yıl
- Garner, Maggie(2012), **Piracy Prosecutions in National Courts**, Journal of International Criminal Justice, Vol: 10, Issue: 4
- Marcal, Roland (2011), **Somali Piracy: The Legal Context Of An International Obsession**, Humanity Journal, Vol: 2, Issue: 1
- Muprhy, Martin N.(2007),**Contemporary Piracy And Maritime Terrorism The Threat To International Security**, Adelphi Paper 388
- Nelson, Eric Shea (2012),**Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats**, Global Security, Global Security Studies, Winter, Volume 3, Issue 1
- Osei-Tutu, Joana Ama (2011),**The Root Causes Of The Somali Piracy**, Kofi Annan International Peacekeeping Training Center Occasional, No 31, March
- Paige, Tamsin (2013), **Piracy And Universal Jurisdiction**, Macquarie Law Journal, Vol: 12
- Sarah Percy, Anja Shortland (2010), **The Busines Of Piracy In Somalia**, Discussion Papers, Berlin, Jul
- Süleyman Özkaynak, Nazmi Çesmecı (2011), **Sınıraşan Bir Suç Olarak Deniz Haydutluğu Ve Korsanlığın Gelişim Trendleri Ve Güvenliğe Etkileri**, Örgütlü Suçlar ve Yeni Trendler
- Sterio, Milena (2012), **Piracy Off The Coast Of Somalia: The Argument For Pirate Precution In The National Courts Of Kenya, The Seychelles, And Mauritius**, Amsterdam Law Forum, Vol 4, No 2, Studies, Winter, Vol 3, Issue 1

Document

- IMO Resolution A.1025(26), 2009
- قطعنامه (S/RES/1816(2008)) شورای امنیت سازمان ملل
- www.sharesproject.nl