

درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر دزدی دریایی سواحل سومالی)

حسن پوربافرانی* علی امیدی** بهروز قلی‌زاده***

چکیده

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 دریاهاست. 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 یکسان‌انگاری دزدی دریایی با تروریسم است؛ به عبارت دیگر به جهت همانندی‌های بین این دو، دزدی دریایی را باید هم ردیف جرائم تروریستی فرض کرد. از جمله این همانندی‌ها، وجود رفتار مجرمانه و موضوع جرم مشابه، سازمان یافته بودن، فراملی بودن و رشد هر دوی آن‌ها در مناطق بی‌قانون است. استفاده از کنوانسیون‌های ضد تروریستی برای

* دانشیار حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان

hpoorbafrani@ase.ui.ac.ir

** دانشیار روابط بین‌الملل، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان
aliomidi@ase.ui.ac.ir

*** دانشجوی دوره دکتری حقوق کیفری و جرم‌شناسی دانشگاه مازندران (نویسنده مسئول)

behrouzgh.cl@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۷/۳۰ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۶/۱۵

مقابله با دزدی دریایی باعث برطرف شدن بسیاری از محدودیت‌های قوانین دزدی دریایی و مقابله موثرتر با آن خواهد شد.

واژه‌های کلیدی: دزدی دریایی، تروریسم، سواحل سومالی، شورای امنیت، حقوق بین‌الملل کیفری.

۱. مقدمه

روند افزایش دزدی دریایی در سواحل سومالی از سال ۲۰۰۸ شدت بیشتری به خود گرفته است و به همین جهت توجه جامعه بین‌المللی را بیش از پیش به خود جلب کرده است. به طور کلی واکنش‌های قانونی انجام گرفته در برابر دزدی دریایی سواحل سومالی یا در قالب قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی است که از طریق جامعه بین‌المللی و سازمان‌های بین‌المللی ایجاد شده است و یا قراردادها و معاهداتی است که توسط کشورها یا سازمان‌های منطقه‌ای ایجاد شده‌اند. قوانین و مقررات داخلی کشورها نیز با توجه به این‌که دزدی دریایی را جرم‌انگاری کرده باشند یا نه و یا اینکه صلاحیت جهانی را در قوانین خود پیش‌بینی کرده باشند یا نه، مهم است. با وجود موفقیت نسبی اقدامات صورت گرفته در کنترل و پیشگیری از دزدی دریایی در سواحل سومالی، همچنان دزدی دریایی در این منطقه در مقایسه با سایر قسمت‌های جهان به وفور ارتکاب می‌یابد. از اینرو توسل به قوانین و مقرراتی که محدودیت‌ها و کاستی‌های موجود را برای مبارزه کارآمدتر برطرف کند، ضروری به نظر می‌رسد. یکی از روشهایی که می‌تواند بخشی از این محدودیت‌ها را رفع کند قرار دادن دزدی دریایی در دایره جرائم تروریستی است.

بصورت کلی بنا بر موارد گفته شده، این مقاله دارای دو پرسش اصلی است. اولین و اساسی‌ترین سؤال اینکه اصولاً چه نیازی به داخل دانستن دزدی دریایی در مصادیق جرائم تروریستی است و این کار چه مزایا و چه چالش‌هایی دارد؟ دوم اینکه چه پیوندهایی بین دزدی دریایی و تروریسم وجود دارد که امکان می‌دهد این دو جرم را زیر یک عنوان بررسی کنیم و مبنای قانونی این همانند انگاری چیست؟

برای پاسخ به سؤالات ذکر شده دو فرضیه اساسی ذکر می‌شود: ۱- مقررات مربوط به مقابله با دزدی دریایی در برخی موارد دارای کاستی‌ها و محدودیت‌هایی است که برای

درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر ... ۲۹

رفع آن‌ها می‌توان با فرض دزدی دریایی به عنوان مصداقی از جرائم تروریستی از کنوانسیون‌ها و مقررات مربوط به جرائم تروریستی بهره‌مند شد و به‌صورت کارآمدتر و مؤثرتر به مقابله پرداخت. ۲- علیرغم وجود تفاوت بین انگیزه مرتکبین جرائم تروریستی و دزدی دریایی، پیوندهای عملی و تئوری بین این دو جرم از جمله در اجزای مهم رکن مادی و نیز رکن روانی وجود دارد که این همانند انگاری را ممکن می‌سازد.

۲. دزدی دریایی مدرن در سومالی

دزدی دریایی از قدیمی‌ترین جرم‌های بین‌المللی است (Bowett, 1982; 11 Randall, 1988: 791). 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 تا 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. شروع جدی دزدی دریایی در این محل به‌ویژه در خلیج عدن (تنگه بین شمال سومالی، شاخ آفریقا و شبه جزیره عربستان) مربوط به سال ۲۰۰۷ است، به طوری که تنها در سال ۲۰۰۸ دزدی دریایی در این منطقه دو برابر شد. رشد دزدی دریایی به سرعت ادامه پیدا کرد و در سال ۲۰۰۹ ده‌ها دزدی دریایی نه تنها در خلیج عدن بلکه در مناطقی دورتر در اقیانوس هند نیز به وقوع پیوست. در واقع مقابله ناقص توسط کشورهای مختلف به ویژه ایالات متحده با دزدی دریایی در این منطقه باعث پراکنده شدن دزدان دریایی از خلیج عدن به محل‌های مناسب دورتر، به‌ویژه اقیانوس هند نیز شد (Sterio, 2010: 372).

روش کار دزدان دریایی ساده به نظر می‌رسد، آن‌ها ابتدا در خارج از بنادر سومالی با قایق‌های تندرویی که مجهز به تجهیزات نظامی است گشت‌زنی می‌کنند و با دیدن طعمه خود بدان حمله کرده و خدمه آن را به گروگان می‌گیرند. در بیشتر موارد خدمه کشتی‌های باری مجهز به تسلیحات نظامی نیستند و برای مقابله با دزدان دریایی

آموزش‌های لازم را ندیده‌اند چراکه شرکت‌های کشتی‌رانی نمی‌خواهند امنیت جانی خدمه خود را برای مقابله با دزدان دریایی به خطر بیندازند. بعد از اینکه حمله دزدان دریایی با موفقیت صورت گرفت، آن‌ها به بنادر و شهرهای ساحلی سومالی باز می‌گردند؛ جایی که هیچ خطر جدی آن‌ها را تهدید نمی‌کند؛ چراکه دولت سومالی قدرت و ثبات کافی را برای دستگیری سریع دزدان دریایی ندارد و وجود برخی محدودیت‌های قانونی نیز مانع از تعقیب دزدان دریایی در درون خاک سومالی می‌شود. البته هزینه‌های بالای تعقیب نیز از دلایل عدم تمایل کشورها برای تعقیب است.

یکی از عوامل اصلی گسترش دزدی دریایی بخصوص در بین جوانان سومالی جنبه‌های اقتصادی و عواید حاصل از این جرم است. در واقع اقتصاد اکثر شهرهای ساحلی سومالی توسط دزدان دریایی اداره می‌شود (Ahmed, 2009: P. 7). فقر در سراسر سومالی پراکنده شده و طبق آمارها تنها یک دزدی دریایی موفق، منجر به درآمد بیش از ۱۵۰ هزار دلار برای هر نفر می‌شود. اعضای جدید با وعده دستیابی سریع به ثروت زیاد بدون اینکه دستگیر شوند جذب این گروه‌ها می‌شوند؛ بنابراین افزایش دزدی دریایی در سواحل سومالی در ارتباط مستقیم با شیوع فقر و ضعف دولت محلی در اجرای قوانین جزایی است. علاوه بر مشکلات محلی و منطقه‌ای، نبود قوانین بین‌المللی مناسب و قاطع در پاسخ به دزدی‌های دریایی سواحل سومالی نیز در گسترش دزدی دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند نقش مهمی داشته است.

برای مبارزه و ریشه‌کن کردن دزدی دریایی، قدرتمندان عرصه دریانوردی باید به‌صورت منسجم‌تر و مصمم‌تر اقدام کنند؛ بنابراین مبارزه با دزدی دریایی بدون بازنگری جامع و ارتقای قوانین بین‌المللی و ایجاد راهکارهای قانونی لازم در راستای دستگیری و تعقیب دزدان دریایی و طراحان پشت پرده این دزدی‌ها، امکان‌پذیر نیست. در صورت عدم انجام اقدامات لازم ممکن است دزدی دریایی در سایر مناطقی که فقر و ضعف دولت محلی وجود دارد نیز گسترش یابد.

۳. دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل

درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر ... ۳۱

قوانین ناظر بر دزدی دریایی در دو مجموعه از قوانین حقوق بین‌الملل قابل پیگیری است. یکی کنوانسیون‌های بین‌المللی که بیانگر قوانین عرفی در این زمینه است. دیگری قطعنامه‌های شورای امنیت که نقطه عطفی در تحولات حقوقی مربوط به دزدی دریایی محسوب می‌شود.

۳.۱. کنوانسیون‌های بین‌المللی

مهمترین سند حقوقی جامع در خصوص دزدی دریایی، کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریایا (UNCLOS)^۱ است. این کنوانسیون که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ به امضا رسیده و از ۱۶ نوامبر ۱۹۹۶ اجرایی شده است، دربردارنده همان مقررات مربوط به دزدی دریایی است که در کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ بیان شده بود. طبق این کنوانسیون، عمل دزدی دریایی باید دارای سه ویژگی اصلی باشد: ۱- بنا بر ماده ۱۰۱ کنوانسیون، اعمال دزدی دریایی باید توسط «مسافری یا خدمه یک کشتی یا هواپیمای شخصی ارتکاب یابد». ذکر این مورد در واقع برای خارج کردن مواردی است که اعمال غارتگرانه یا خشونت‌آمیز و گروگان‌گیری افراد توسط گروهی از مسافری یا خدمه خود کشتی اتفاق می‌افتد. ۲- به خاطر مقاصد شخصی باشد؛ بسیاری از صاحب‌نظران معتقدند مقاصد شخصی به معنی اعمال خشونت‌آمیز، گروگان‌گیری و غارتی است که «ذاتاً به قصد سرقت» باشد.^۲ به نظر می‌رسد در ماده ۱۰۱ اهداف شخصی در مقابل اهداف سیاسی قرار گرفته‌اند. انگیزه‌های سیاسی از ویژگی‌های اصلی جرائم تروریستی است که همراه با خشونت انجام می‌گیرند. ۳- در سطح دریاهای آزاد که تحت صلاحیت کشور خاصی نیست، اتفاق افتاده باشد؛ در این حالت همه کشورها حتی کشورهایی که علقه صلاحیتی نیز ندارند بر اساس ماده ۱۰۵ کنوانسیون صلاحیت دستگیری دزدان دریایی و توقیف اموالشان را خواهند داشت.

۳.۲. قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل

نقطه عطف حقوقی جهت مقابله با دزدی دریایی اقدامات شورای امنیت محسوب

می‌شود. شورای امنیت به عنوان بازوی اجرایی و امنیتی سازمان ملل تا سال ۲۰۱۴ مبادرت به صدور ۱۴ قطعنامه در مبارزه با دزدی دریایی نموده^۳ که آخرین آن، قطعنامه ۲۱۲۵ مورخ ۱۸ نوامبر ۲۰۱۳ است. دخالت‌های شورای امنیت در مسئله دزدی دریایی بر اساس فصل هفتم منشور سازمان ملل است. به این صورت که بنا بر توصیه سازمان ملل، شورای امنیت برای حفظ و بازگرداندن صلح و امنیت در موارد تهدید علیه صلح، نقض صلح و یا عمل تجاوز، دخالت‌های لازم را انجام می‌دهد. عمده تحولاتی که توسط شورای امنیت در زمینه قوانین مبارزه با دزدی دریایی صورت گرفته، عبارت‌اند از:

شورای امنیت سازمان ملل با آگاهی از محدودیت‌های قوانین بین‌المللی در موارد خاصی که دولت‌ها صلاحیت رسیدگی به دزدی دریایی ندارند با صدور قطعنامه‌هایی سعی در پر کردن این شکاف‌ها کرده است. در ژوئن ۲۰۰۸ شورای امنیت سازمان ملل قطعنامه ۱۸۱۶ را تحت فصل هفتم منشور سازمان ملل تصویب کرد. این قطعنامه به کشورها امکان ورود به دریای سرزمینی و آب‌های داخلی سومالی را به منظور مبارزه و سرکوب دزدان دریایی می‌دهد که البته باید «با توسل به اعمال و روش‌هایی که اعمالشان در دریاهای آزاد طبق حقوق بین‌الملل مجاز هستند» باشد.^۴ کشورهایایی که با دزدی دریایی مواجه هستند با این قطعنامه با احتیاط برخورد کردند و تمایل ندارند تا این قطعنامه تبدیل به یک قانون عرفی در حقوق بین‌الملل شود؛ چرا که حاکمیت کشورها را نسبت به دریای سرزمینی و آب‌های داخلی تهدید می‌کند. برای مقابله با این نگرانی، قطعنامه در بند ۹ خود بیان کرد که این قطعنامه به دنبال ایجاد یک عرف بین‌المللی نیست و صرفاً به خاطر درخواست دولت فدرال انتقالی سومالی (TFG) برای مبارزه با دزدی دریایی به تصویب رسیده است و دارای دوره محدود اجرایی ۶ ماهه از طرف کشورهایایی است که اسامی آن‌ها توسط دبیرخانه سازمان ملل برای حفظ حقوق بشر اعلام شده است.

در ۷ اکتبر ۲۰۰۸ شورای امنیت قطعنامه ۱۸۳۸ را به‌عنوان مکمل قطعنامه ۱۸۱۶ صادر کرد. در این قطعنامه شورای امنیت به کشورهایایی که نیروهای دریایی و جنگنده‌های هوایی‌شان در آب‌های آزاد سواحل سومالی حضور دارند اجازه داد تا در موارد ضروری از محدوده فضایی سواحل سومالی نیز برای مقابله با دزدان دریایی استفاده کنند.^۵ در شانزدهم دسامبر سال ۲۰۰۸، شورای امنیت قطعنامه ۱۸۵۱ را تصویب نمود که مجوز

استفاده از نیروی نظامی را در درون خاک سومالی می‌داد. این قطعنامه دارای قید زمان یک‌ساله بوده و در طول یک‌سال به کشورها اجازه می‌داد تا هر اقدام ضروری که با هدف سرکوب دزدی دریایی در دریا صورت می‌گیرد را در خاک سومالی انجام دهند. اجازه انجام اقدامات نظامی علیه دزدان دریایی در سرزمین‌های تحت حاکمیت یک کشور یک اقدام بی‌سابقه توسط شورای امنیت بود. متن قطعنامه و قرائن و شواهد بر این امر تأکید داشت که این قطعنامه صرفاً اختصاص به شرایط سومالی دارد و نباید باعث شکل‌گیری رویه حقوقی نسبت به سایر دول گردد.^۶

با توجه به اینکه قراردادهای و توافقات مربوط به همکاری‌های قضایی بین کشورهای شرق آفریقا برای تأمین امنیت کشتی‌رانی منطقه بسیار ضعیف عمل کرده بود و هنوز مقوله «دستگیری و آزادسازی» شایع بود و علاوه بر این، بسیاری از کشورها از جمله کشورهای منطقه، یا دزدی دریایی را در قوانین داخلی خود تعریف نکرده یا اینکه تمهیدات قانونی کافی برای تعقیب مجرمین نداشتند. شورای امنیت برای پر کردن این خلأها در تعقیب دزدان دریایی و برای اینکه جلوی فرار از مجازات دزدان دریایی گرفته شود، بنابر پیشنهاد روسیه قطعنامه ۱۹۱۸ را در سال ۲۰۱۰ با اکثریت آراء تصویب کرد که از دبیر کل سازمان ملل تقاضا می‌کرد تا در ظرف ۳ ماه یک گزارش از اقدامات قابل اعمال به منظور پیشبرد تعقیب و رسیدگی و مجازات دزدان دریایی و سارقین مسلح در آب‌های سواحل سومالی، به‌ویژه از طریق ایجاد نهادهای داخلی مطابق با قطعنامه‌های بین‌المللی، دادگاه محلی یا بین‌المللی و اقدامات مربوطه برای زندانی کردن، اقدام لازم برای ایجاد دادگاه‌های بین‌المللی یا مختلط، زمان و منابع لازم برای دستیابی و حفظ نتایج اساسی ارائه دهد.^۷

شورای امنیت در قطعنامه ۲۰۲۰ سال ۲۰۱۱ نگرانی خود را درباره محدودیت‌های قوانین داخلی سومالی برای بازداشت و تعقیب مظنونین به دزدی دریایی بعد از دستگیری‌شان بیان می‌کند؛ چرا که در برخی موارد این افراد بدون اینکه محاکمه شوند به دلیل خلأهای قانونی موجود آزاد می‌شدند؛ بنابراین از همه کشورها به خصوص کشورهای منطقه درخواست می‌کند تا دزدی دریایی را در قوانین داخلی خود جرم‌انگاری کرده و مجازات مقتضی در نظر بگیرند.^۸

قطعنامه ۲۰۷۷ سال ۲۰۱۲ شورای امنیت نیز بر نقش اصلی مقامات سومالی در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه تأکید می‌کند و از مقامات سومالی درخواست می‌کند تا بدون تأخیر بیشتر نسبت به وضع یک مجموعه کامل از قوانین مبارزه با دزدی دریایی با همکاری سازمان ملل و نهادهای مربوط اقدام کنند.^۹ شورای امنیت همچنین در ۱۸ نوامبر ۲۰۱۳ بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد قطعنامه ۲۱۲۵ را صادر نمود و در این قطعنامه شورای امنیت همچنین بر قصد خود در مورد تأسیس یک دادگاه ویژه ضد دزدی دریایی در سومالی تأکید نمود.^{۱۰} نکته جالب در قطعنامه‌های شورای امنیت این است که ورود به آب‌های سرزمینی و حتی قلمرو سرزمینی یک کشور جهت مقابله با دزدی دریایی با قید مکان و زمان شورای امنیت مواجه شده است. شورای امنیت صراحتاً در قطعنامه ۱۸۵۱ شرایط سومالی را استثنایی دانسته و به دول ذینفع اجازه ورود به آب‌های سرزمینی این کشور داده است.^{۱۱}

۴. روش‌های تعقیب و محاکمه دزدان دریایی

دزدی دریایی مثل هر جرم بین‌المللی دیگری قابل تعقیب توسط دادگاه‌های داخلی کشورهای عضو سازمان ملل متحد است. دادگاه‌های داخلی کشورها به استناد تمامی اشکال صلاحیتی خود (سرزمینی، واقعی، شخصی، مبتنی بر تابعیت مجنی علیه و جهانی) واجد صلاحیت رسیدگی به جرم دزدان دریایی هستند. چون کشتی‌ها به مثابه قلمرو حاکمیت کشور صاحب پرچم است لذا دادگاه‌های کشور متبوع می‌توانند به استناد اصل صلاحیت سرزمینی و حتی در مواردی به استناد صلاحیت واقعی به جرم دزدان دریایی حمله کننده به کشتی خود، رسیدگی کنند. اگر دزدان توسط کشور متبوع آن‌ها دستگیر شوند دادگاه‌های آن کشور می‌توانند به استناد صلاحیت شخصی خود به جرم آنان رسیدگی کنند. کشور متبوع قربانیان دزدی دریایی هم می‌توانند در صورت ایجاد صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه توسط قوانین کیفری خود به جرم دزدان دریایی رسیدگی کنند (پوربافرانی، ۱۳۹۶: ۱۳). این صلاحیت‌ها از موارد اعمال حاکمیت است و خدش‌های نسبت به آن‌ها وارد نیست. با توجه به قبح فراوان دزدی دریایی و اینکه آن‌ها

درآمدی بر یکسان انگاری جرم دزدی دریایی با تروریسم (با تأکید بر ... ۳۵

به تعبیر ادبیات قدیمی حقوق بین‌الملل «دشمنان نوع بشریت» محسوب می‌شوند، ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ به هر دولتی که حتی به یکی از اشکال پیش گفته هم ارتباطی با دزدان دریایی ندارد، اجازه تعقیب دزدان دریایی را تحت عنوان اصل صلاحیت جهانی داده است. البته صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی به صورت عرفی است و کنوانسیون آن را مدون کرده است (Sorensen, 1986: 365; Gilbert, 1992: 411; Shaw, 1994: 424).

برخی از جرائم بین‌المللی نظیر جنایات جنگی، علیه بشریت و نسل‌کشی علاوه بر دادگاه‌های داخلی کشورها، قابل رسیدگی در مراجع بین‌المللی کیفری نظیر دیوان بین‌المللی کیفری هم هستند ولی دزدی دریایی از زمره این جرائم نیست. بر همین اساس تا کنون عملاً فقط دادگاه‌های داخلی کشورها تعقیب قضایی دزدان دریایی را بر عهده داشتند.

محاکمه داخلی دزدان دریایی بر اساس صلاحیت جهانی از دیرباز پذیرفته شده است (فیوضی، ۱۳۸۶: ۳۰۷). بر این اساس هر کشوری می‌تواند به تعقیب دزدان دریایی بپردازد، حتی اگر هیچ‌گونه علاقه دیگر صلاحیتی هم نداشته باشد. در عین حال این حق رسیدگی با محدودیت‌هایی مواجه است (پوربافرانی، ۱۳۹۶: ۱۹۱-۱۸۵). اول اینکه در برخی موارد کشور دستگیر کننده دزدان دریایی با توجه به قوانین داخلی برای محاکمه این افراد صلاحیت ندارند.^{۱۲} دوم اینکه گاهی کشورهایی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کنند به دلیل هزینه‌های دادرسی از تعقیب این افراد منصرف می‌شوند. در واقع پرداخت باج درخواستی دزدان دریایی برای آزاد کردن گروگان‌ها هزینه کمتری را نسبت به تشکیل دادگاه در کشور دستگیر کننده برجای می‌گذارد.^{۱۳} سوم، برخی از کشورهای دستگیر کننده نیز بنا به دلایلی مانند عدم توسعه صنعت کشتی‌رانی کشورشان یا دیگر استراتژی‌های مربوط به سواحل سومالی، تمایلی برای مقابله با دزدان دریایی ندارند و در نهایت برخی از کشورهای دستگیر کننده نیز برای دوری از مشکلات ناشی از تعقیب دزدان دریایی از جمله پیچیده و طولانی شدن پرونده که باعث تراکم پرونده در دادگاه‌های داخلی کشور خواهد شد، از تعقیب دوری می‌کنند؛ بنابراین از گزینه‌های دیگری غیر از تعقیب توسط کشور دستگیر کننده مانند ایجاد دادگاه‌های موقت یا انتقال دزدان دریایی

برای محاکمه به یک کشور هم پیمان منطقه‌ای دفاع می‌کنند. بر این اساس و برای رفع محدودیت‌های مزبور، برخی کشورها پیشنهاد ایجاد دادگاه‌های بین‌المللی تلفیقی را که وفق قطعنامه ۲۱۲۵ شورای امنیت نیز است در کشورهای همسایه سومالی داده‌اند تا به اتهام همه دزدان دریایی بدون ایجاد مشکلاتی برای کشور دستگیر کننده که در برخی موارد منجر به آزادسازی آن‌ها نیز می‌شود، رسیدگی کنند.

۵. محدودیت‌های حقوقی قوانین موجود جهت مقابله با دزدی دریایی

همان‌طور که گفته شد، هر چند قطعنامه‌های شورای امنیت صلاحیت دولت‌های مقابله کننده با دزدی دریایی را از جهت زمانی و مکانی گسترش داده است، ولی طبق نص این قطعنامه‌ها، احکام صادره استثنایی و محدود به وضعیت سومالی است و کاربردی برای موارد دیگر ندارد. با این وصف محدودیت‌های مقابله با دزدی دریایی همچنان باقی است که به آن اشاره می‌شود. طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، وقوع دزدی دریایی منحصرأ در دریای آزاد یا مکانی که در صلاحیت هیچ دولتی نیست، پیش‌بینی شده است. بر این اساس تصور ارتکاب دزدی دریایی در آب‌های داخلی کشورها و حتی در منطقه انحصاری - اقتصادی ممکن نیست؛ به عبارت دیگر مفهوم دزدی دریایی از لحاظ ماهیتی توسط این ماده محدود به ارتکاب آن در دریای آزاد یا مکانی که در صلاحیت هیچ دولتی نیست، شده است. بر این اساس در قطعنامه‌های شورای امنیت هم در کنار عبارت «دزدی دریایی» از عبارت «راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها» استفاده شده است تا راهزنی‌های دریایی در آب‌های سرزمینی و منطقه انحصاری - اقتصادی سومالی را هم در بر گیرد. البته انحصار وقوع دزدی دریایی صرفاً در دریای آزاد یا مکانی که تحت حاکمیت هیچ دولتی نیست، به معنی بدون مجازات ماندن چنین اعمالی در سایر آب‌ها نیست و می‌توان آن‌ها را تحت عنوان جرم عادی (نه جرم بین‌المللی) قابل تعقیب توسط دولتی که جرم در دریای سرزمینی آن واقع شده یا کشورهای دیگر واجد صلاحیت شخصی و غیره دانست؛ اما بدیهی است که از ظرفیت‌های کنوانسیون حقوق دریاها نمی‌توان برای

مقابله با این جرم بهره‌مند شد؛ چیزی که برای مقابله مناسب با دزدی دریایی کاملاً مورد نیاز است. این امر مهم‌ترین محدودیت برای تعقیب کیفی دزدان دریایی با استفاده از ظرفیت‌های این کنوانسیون است. در واقع در کنوانسیون حقوق دریاها باید برای مواردی مثل حالت سومالی پیش‌بینی می‌شد که در کشورهای فاقد حاکمیت مستقل و واحد که توان برقراری حفظ نظم عمومی را ندارند یا در صورت وجود حاکمیتی مستقل و واحد، آن‌قدر ناتوانند که قادر به تأمین امنیت کشور و آب‌های داخلی خود نیستند، چه راهکارهایی باید پیش‌بینی شود. اضافه بر آن زمانی هم که کشوری حدود آب‌های داخلی خود را نهایت آنچه ماده ۳ کنوانسیون پیش‌بینی کرده یعنی ۱۲ مایل قرار می‌دهد و به دنبال آن نیز اراده سیاسی و توان ابزاری و حقوقی مقابله با دزدی دریایی را نیز نداشته باشد، این آب‌های داخلی برای دزدان دریایی به مانند یک منطقه امن جهت فعالیت غیرقانونی آن در خواهد آمد.

شناسایی حق تعقیب مداوم (فوری) در دریای سرزمینی که طبق ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها با عنوان حق تعقیب مداوم وضع شده، حقی است که از طرف دولت ساحلی نسبت به کشتی‌های خارجی‌ای که احتمال می‌رود ناقض قوانین و نظامات کشور ساحلی شده باشد اعمال می‌گردد. به موجب این حق، تعقیبی که در آب‌های سرزمینی شروع شده و در آب‌های آزاد نیز ادامه داشته باشد با ورود کشتی دزدان دریایی به آب‌های سرزمینی کشور دیگر از منظر احکام حقوقی کنوانسیون حقوق دریاها امکان‌پذیر نیست. انحصار ادامه چنین تعقیبی تا مرزهای دریایی کشور ثالث و توقف تعقیب در هنگام ورود کشتی دزدان دریایی به آب‌های ساحلی کشور دیگر در مثال آب‌های جنوبی شرقی آسیا به دلیل شرایط جغرافیایی خاص آن و وجود مرزهای آبی مجاور هم باعث ایجاد امتیاز برای دزدان دریایی جهت فرار از دست قانون شده است. از طرف دیگر، اختلاف شدید رویه قضایی داخلی کشورها در برخورد با دزدان دریایی، بازدارندگی لازم برای این جرم ایجاد نکرده است. از این‌رو ایجاد وحدت رویه قضایی از طریق یک کنوانسیون بین‌المللی، ایجاد دادگاه‌های تلفیقی بین‌المللی یا گسترش صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری در تعقیب دزدان دریایی، بیم غفلت و سهل انگاری کشورها را نیز از بین می‌برد و تسریع کننده و تسهیل کننده روند محاکمه و مجازات

دزدان دریایی خواهد بود. با این وضعیت جرم مزبور هیچ موقع بدون مجازات نخواهد ماند و مجازاتی که در قبال فعالیت مجرمانه دزدان دریایی بدان‌ها اعمال خواهد شد مؤثر و مفید واقع خواهد شد.

۶. مشابهت‌های دزدی دریایی و جرائم تروریستی در عصر حاضر

تفاوت عمده دزدان دریایی و تروریست‌ها در انگیزه آن‌ها است. به این صورت که تروریست‌ها به دنبال انگیزه‌ها و اهداف خاص مذهبی و سیاسی خود هستند، در حالی که بیشتر دزدان دریایی به خصوص در سواحل سومالی اهداف مالی و دستیابی به ثروت را پی‌گیری می‌کنند. با این حال تشابهات و همانندی‌های زیادی بین دزدی دریایی و تروریسم وجود دارد که در زیر بدان‌ها اشاره می‌شود:

۶.۱. مشابهت از حیث رکن مادی

از حیث رکن مادی بین تروریسم و دزدی دریایی مشابهت‌های زیادی وجود دارد. این مشابهت‌ها در اجزای مختلف رکن مادی قابل ملاحظه است. 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 غیرقانونی همراه با خشونت یا هر عمل غارتگرانه» است. در اقسام مختلف جرائم تروریستی هم همین رفتار دقیقاً وجود دارد. 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» هرگونه مشارکت داوطلبانه 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 تحریک‌آمیز 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.

موضوع جرم هم جزء مهم دیگر رکن مادی است. موضوع یعنی آنچه جرم روی آن

واقع می‌شود (پوریافرانی، ۱۳۹۵: ۳۵). در تمامی مصادیق جرم انگاری، هدف مقنن حمایت از موضوع جرم است. در جرم قتل حمایت کیفری از حیات انسان‌ها به عنوان موضوع جرم صورت می‌گیرد. در جرائم علیه مالکیت مانند سرقت هدف مقنن حمایت کیفری از رابطه مالکیت به عنوان موضوع جرم است. در جرائم علیه امنیت نیز موضوع جرم عبارت از امنیت در سطح کلی است که مقنن به حمایت از آن می‌پردازد. در جرم دزدی دریایی موضوع جرم ترکیبی از حمایت از اشخاص، مالکیت و امنیت دریانوردی است. اگر به آنچه به عنوان موضوع جرم در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها آمده توجه کنیم دقیقاً این مطلب را ملاحظه خواهیم کرد: «کشتی یا هواپیما یا اشخاص یا اموال موجود در آن». موضوع جرم در جرائم تروریستی هم تقریباً همین است. در جرائم تروریستی به صورت ترکیبی و هم‌زمان جان، مال و امنیت انسان‌ها به مخاطره می‌افتد. البته بدیهی است که تفاوت‌هایی حتی از حیث اجزای رکن مادی بین دو جرم دزدی دریایی و جرائم تروریستی وجود دارد مثلاً از حیث وسیله جرم الزاماً در جرم دزدی دریایی باید از «کشتی یا هواپیما» استفاده شود یا از حیث مکان جرم دزدی دریایی باید الزاماً در دریاهای آزاد یا مکان‌هایی که تحت حاکمیت هیچ کشوری نیست واقع شود اما این موارد از اهمیت چندانی برخوردار نیست و شاکله اصلی رکن مادی، دو جزء «عمل مرتکب» و «موضوع مورد حمایت» است که در هر دو یکسان است.

۶.۲. مشابهت از حیث رکن روانی

اشاره شد که از حیث انگیزه متفاوت، بین دزدی دریایی و تروریسم تفاوت وجود دارد؛ زیرا ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها که مسامحتاً رکن قانونی جرم دزدی دریایی به شمار می‌آید صراحتاً بیان می‌کند دزدی دریایی باید با «مقاصد شخصی» انجام شود، در حالی که وجه غالب تعریف‌های ارائه شده در مورد تروریسم، داشتن انگیزه‌های سیاسی است (ناجی راد، ۱۳۸۷: ۴۴-۳۹؛ هاشمی، ۱۳۹۰: ۲۰؛ ساعد، ۱۳۸۹: ۱۸۶). در عین حال باید دقت کرد که انگیزه در کنار قصد مجرمانه (متشکل از سوء نیت عام و خاص) فقط یکی از اجزای رکن روانی است؛ به عبارت دیگر تفاوت تروریسم با دزدی

دریایی فقط در قسمت انگیزه است و سوء نیت یا قصد مجرمانه در هر دو وجود دارد و هر دو قصد ارتکاب رفتار مجرمانه (سوء نیت عام) و قصد ایجاد ترس و وحشت (سوء نیت خاص) دارند؛ اما انگیزه در دزدی دریایی، شخصی و در تروریسم سیاسی است. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که از حیث رکن روانی هم بین دزدی دریایی و تروریسم جز در قسمت انگیزه وجه مشترک وجود دارد. افزون بر این انگیزه از لحاظ حقوق کیفری اصولاً تأثیری در تحقق جرم ندارد و جرم در غالب موارد به صرف وجود قصد مجرمانه تحقق می‌یابد (پوربافرانی، ۱۳۹۵: ۱۱۶). بر این اساس تفاوت در انگیزه در این دو جرم اهمیت چندانی ندارد و وجود قصد مجرمانه که در هر دو مشترک است به اندازه کافی توجیه کننده یکسان انگاری این دو جرم است.

۶.۳. مشابهت از حیث سازمان‌یافتگی

هر دوی این جرائم مصادیقی از جرائم سازمان یافته هستند که توسط اشخاص آموزش دیده و ماهر طراحی و اجرا می‌گردند (Puchola, 2009: 19). به همین دلیل در مبارزه با دزدان دریایی و تروریست‌ها صرفاً تعقیب مباشر جرم نمی‌تواند کارساز باشد چراکه طراحان اصلی افراد دیگری هستند. از این رو زمانی که با دزدان دریایی مبارزه می‌شود لازم است که طراحان اصلی را که معمولاً در داخل خاک سومالی هستند مورد تعقیب قرار داد. حقوق بین‌الملل عرفی دستگیری طراحان دزدان دریایی در داخل خاک سومالی را پیش‌بینی نکرده است و با وجود اینکه قطعنامه‌های شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ به کشورها مجوز دستگیری دزدان دریایی در داخل آب‌های سرزمینی و خاک سومالی را می‌دهد (قطعنامه ۱۸۵۱) این اختیار تا به حال توسط هیچ‌کدام از کشورهای مبارزه کننده با دزدی دریایی مورد استفاده قرار نگرفته است. این امر نشان دهنده این است که صرف تصویب قطعنامه نمی‌تواند این محدودیت‌ها را برطرف کند و نیاز به یک عرف بین‌المللی وجود دارد تا کشورها بتوانند به صورت جدی تر به مقابله با دزدی دریایی در خاک سومالی بپردازند و این محدودیت‌ها توسط برخی کنوانسیون‌های ضد تروریستی رفع گردیده است که مجوز ورود به خاک سومالی برای دستگیری طراحان اصلی را

می‌دهد.

۶.۴. مشابهت از حیث بین‌المللی و فراملی بودن

وجه اشتراک دیگر بین دزدی دریایی و تروریسم این است که هر دو در سطح فرا ملی اتفاق می‌افتند. تابعیت مرتکبین این جرائم از کشورهای مختلفی است که تحت حمایت کشور خاصی نیستند (Burgess and Duglas, 2005: 32-33). از طرف دیگر دزدان دریایی سواحل سومالی تا به حال کشتی‌های مختلفی از کشورهای مختلف را بدون توجه به تابعیت این کشتی‌ها ربوده کرده‌اند آن‌ها را به گروگان گرفته‌اند (Kontorovich, 2009: 6). این امر نشان دهنده فراملی بودن دزدی دریایی است. با وجود این وجه اشتراک، برای مبارزه با دزدی دریایی نیز همانند مبارزه با تروریسم کشورهای مختلف باید با اتحاد و همکاری، قوانین بین‌المللی را برای تعقیب و محاکمه دزدان دریایی ارتقاء دهند و یا دزدی دریایی را به جرائم تروریستی الحاق کنند تا از کنوانسیون‌های مربوط به تروریسم در مقابله با دزدی دریایی استفاده کنند.

۶.۵. مشابهت از حیث مکان تولد و رشد

همانندی دیگر بین دزدی دریایی و تروریسم مربوط به مناطقی است که این دو در آن رشد می‌کنند. به این صورت که بیشتر عملیات تروریستی و دزدی دریایی در مناطقی اتفاق می‌افتد که حاکمیت قانون در آن بسیار کم‌رنگ است مانند تروریست‌هایی که در کوه‌های افغانستان یا پاکستان هستند و یا از موقعیت جنگ‌زده و بی‌قانونی موجود در سوریه استفاده می‌کنند و به فعالیت‌های تروریستی خود ادامه می‌دهند (Cowel, 2009: 12). دزدان دریایی سواحل سومالی نیز از جنگ و درگیری‌های داخلی و ضعف دولت محلی که باعث کم‌رنگ‌تر شدن حاکمیت قانون شده است (تقی زاده، ۱۳۹۱: ۵۵) استفاده می‌کنند. بنا بر موارد گفته شده کشورهای مختلف، برای مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم باید با هم همکاری کرده و قوانین و اختیارات قانونی، سیاسی و نظامی خود را برای مبارزه نظامی (هوایی، زمینی، دریایی) افزایش دهند.

۷. نتایج یکسان انگاری دزدی دریایی و تروریسم

با توجه به مشابهت‌های مورد اشاره، عده‌ای از حقوق‌دانان بر این باورند که تعقیب دزدان دریایی به‌عنوان یک جرم تروریستی می‌تواند بسیاری از محدودیت‌های موجود در تعقیب دزدان دریایی را برطرف سازد. در حقیقت اگر با دزدان دریایی به‌عنوان تروریست برخورد شود تعداد زیادی از کنوانسیون‌های ضد تروریستی برای تعقیب کیفری دزدان دریایی قابل اعمال خواهد بود. شعبه پیشگیری از تروریسم کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاهای (UNODC) کشورهای عضو کنوانسیون را تشویق می‌کند تا از ۱۶ کنوانسیون و پروتکل موجود در زمینه تروریسم برای مقابله با دزدی دریایی استفاده کنند. از جمله این کنوانسیون‌ها می‌توان به کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی (SUA)، کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری^{۱۴}، کنوانسیون پیشگیری و مجازات جرائم علیه اشخاص مورد حمایت بین‌المللی از جمله مأمورین دیپلماتیک^{۱۵}، کنوانسیون بین‌المللی مبارزه با گروگان‌گیری^{۱۶}، پروتکل پیشگیری از اعمال غیرقانونی علیه فرودگاه‌هایی که خدمات مسافربری بین‌المللی ارائه می‌دهند که به کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری الحاق شده است^{۱۷}، پروتکل جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت سکوها دریایی ثابت در فلات قاره‌ها^{۱۸} و کنوانسیون بین‌المللی مبارزه با بمب‌گذاری‌های تروریستی^{۱۹} اشاره کرد. در صورتی که دزدی دریایی صورت گرفته با هریک از جرائم مذکور در این کنوانسیون‌ها مطابقت داشته باشد این کنوانسیون‌ها، به‌صورت مستقیم اعمال می‌شوند و در غیر این صورت به‌عنوان الگویی برای دستگیری و محاکمه دزدان دریایی قابل اعمال هستند.

افزون بر این الحاق دزدی دریایی به جرائم تروریستی جدیدت جامعه بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی را به دنبال خواهد داشت. دقیقاً برای پر کردن این خلأ و افزایش قابلیت‌های قانونی برای مبارزه با اعمال غیرقانونی تهدید کننده امنیت دریایی بود که جامعه بین‌المللی، کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی (SUA)^{۲۰} را از ۱ مارس ۱۹۹۲ اجرایی کرد. هر چند این کنوانسیون برای مقابله با تروریسم دریایی وضع و اجرا

شد، ولی می‌تواند به عنوان یکی از منابع حقوق بین‌الملل جهت مقابله با دزدی دریایی مورد توجه قرار گیرد.

به دست گرفتن و کنترل بر کشتی با توسل به زور و یا تهدید یا هر عمل ارعاب‌آمیز دیگر، انجام اعمال خشونت‌آمیز علیه هر فرد که کشتی یا امنیت حرکت آن کشتی را به خطر بیندازد، تخریب یا وارد کردن خسارت بر کشتی به نحوی که امنیت حرکت کشتی را به خطر بیندازد، جاسازی مواد منفجره در کشتی و... جزو اعمال غیرقانونی هستند که در کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی (SUA) ذکر شده است. البته طی پروتکل الحاقی ۲۰۰۵ برای مبارزه بهتر با همه اعمالی که به نوعی امنیت دریانوردی را به خطر می‌اندازند، گستره کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی وسیع‌تر شد. به این صورت که هرکس مرتکب عملی شود که با توجه به ماهیت عمل و بستر انجام یافته باعث «ارعاب مردم شود و یا اینکه کشور یا سازمان بین‌المللی را برای انجام کاری اکراه کند یا از انجام کاری باز دارد» مرتکب جرم موضوع کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی (SUA) شده است.

برخلاف کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها، محدوده صلاحیت این کنوانسیون به مناطق مختلف دریایی (منطقه انحصاری اقتصادی، فلات قاره و ...) محدود نمی‌شود و در هرکجای دریاها به غیر از آب‌های داخلی کشور ساحلی قابل اجرا است. در واقع این کنوانسیون برای مقابله با فرار از مجازات دزدان دریایی که به مناطق دریایی کشورهای دیگر پناه می‌برند، گستره جغرافیایی اعمال صلاحیتش را گسترش داده است. بر اساس این کنوانسیون کشورهای عضو متعهد گشته‌اند تا در صورت دستگیری افرادی که دزد دریایی محسوب می‌شوند، یا خود آنان را محاکمه کنند یا به کشور دارای صلاحیت برای محاکمه مسترد کنند. کنوانسیون SUA نه تنها برای کشور دستگیرکننده، صلاحیت محاکمه دزدان دریایی را پیش‌بینی کرده است بلکه انتقال دزدان دریایی به کشور ثالث را نیز به رسمیت شناخته است. حتی بیان کرده است که کشور ثالث این انتقال را باید بپذیرد. کنوانسیون SUA با تجویز تعقیب دزدان دریایی توسط هر کشوری، تقریباً همان تعبیری را از دزدی دریایی ارائه می‌دهد که کنوانسیون‌های ضد تروریستی از جرائم تروریستی ارائه می‌دهند. از این رو کشورهایی مانند انگلستان برای توجیه انتقال

دزدان دریایی به کنیا (طبق توافقنامه دو جانبه) به این کنوانسیون استناد کردند.

۸. چالش‌های یکسان‌انگاری دزدی دریایی و تروریسم

البته وجود تفاوت‌هایی ذاتی بین دزدی دریایی و جرائم تروریستی نیز از چالش‌هایی است که الحاق دزدی دریایی به جرائم تروریستی را با مشکل مواجه می‌کند. تاکنون ارتباط مستقیمی بین دزدان دریایی و تروریست‌ها در سوماتری شناخته نشده است، لیکن وجود این ارتباط در سال‌های قبل شناخته شده است. در سال ۲۰۰۳ یک تانکر نفت در تنگه مالاکا توسط دزدان دریایی به گروگان گرفته شد که مبلغ قابل توجهی باج برای رهایی گروگان‌ها درخواست کردند (Sauls, 2003: 17). اتاق بین‌المللی دریانوردی (IMB) قویاً اعتقاد بر این داشت که این عملیات در ارتباط با شورشیان «آچه» اندونزی است که برای تأمین مالی مبارزات خود این حمله را ترتیب داده‌اند.^{۲۱} در فیلپین یک گروه تروریستی شناخته شده به اسم ابوسیف (یک گروهک تروریستی وابسته به القاعده) بارها افراد خارجی را در دریا ربوده و میلیون‌ها دلار باج تقاضا کرده‌اند (Kapalan, 2003: 29). بنابراین دزدان دریایی با فروش کشتی و کالاهای به دست آورده سود زیادی به دست می‌آورند که ممکن است برای تأمین منابع مالی تروریست‌ها یا گروه خاصی مورد استفاده قرار گیرد.

بین دزدان دریایی سوماتری و تروریست‌ها ارتباط غیرمستقیم نیز اثبات نشده است، ولی باید در نظر داشت دزدان دریایی در صورت حمله به یک کشتی همه تجهیزات نظامی و جنگی آن‌ها را نیز تصاحب می‌کنند و ممکن است این سلاح‌ها را به تروریست‌ها فروخته شود. برای مثال مواد منفجره که برای حمله به سفارتخانه‌های ایالات متحده در ۱۹۹۸ و کلوب‌های شبانه در ۲۰۰۲ مورد استفاده قرار گرفته‌اند ظاهراً از طریق کشتی‌های دزدان دریایی قاچاق می‌شده است (Dahlvang, 2006: 17-18). تا زمانی که بین یک دزد دریایی و تروریست‌ها رابطه‌ای هرچند غیرمستقیم وجود نداشته باشد محاکمه دزدان دریایی به‌عنوان تروریست مشکل خواهد بود.

۹. نتیجه‌گیری

بعد از کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریایها (UNODC) و ظهور نواقص آن عمده‌ترین تحولات صورت گرفته در خصوص مقررات مربوطه به دزدی دریایی در قالب کنوانسیون مبارزه با اعمال غیرقانونی (SUA) و قطعنامه‌های شورای امنیت صورت گرفته است. با توجه به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی (SUA) کشورها، صلاحیت دستگیری دزدان دریایی را نه تنها در آب‌های آزاد بلکه در همه مناطق دریایی پیدا کردند و از جهات دیگر نیز اختیارات کشورها را برای مقابله با دزدان دریایی توسعه یافت. شورای امنیت نیز طی قطعنامه‌های ۱۸۱۶، ۱۸۵۱ و ۱۸۳۸ به کشورهای که اسامی آنها توسط دولت انتقالی سومالی TFG اعلام شده بود، اختیار ورود به آب‌های سرزمینی سومالی و همچنین استفاده از محدوده هوایی سومالی برای مبارزه با دزدان دریایی و سارقین مسلح را با رعایت حقوق بشر و قوانین بشردوستانه داده است. با وجود این، تاکنون کشورهای مبارزه کننده با دزدی دریایی از اختیاراتی که شورای امنیت پیش‌بینی کرده است آنچنان استفاده عملی نکرده‌اند. به نظر می‌رسد که قطعنامه‌های شورای امنیت به تنهایی نمی‌توانند این محدودیت‌ها را برطرف کند و لازم است تا یک عرف بین‌المللی در این زمینه به وجود بیاید. راهکاری که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفت هم ردیف دانستن دزدی دریایی با جرائم تروریستی و استفاده از قوانین و کنوانسیون‌های وسیع ضد تروریستی برای مقابله با دزدی دریایی است. در واقع دزدان دریایی نیز همانند تروریست‌ها بدون توجه به تابعیت کشتی و کارکنانش به دنبال طعمه‌هایی هستند که احتمال به دام افتادنشان بیشتر باشد؛ بنابراین دزدان دریایی همچون تروریست‌ها تهدید جهانی برای همه کشورها به شمار می‌آیند. همه کشورهای دنیا به ویژه کشورهایی که دارای نیروی دریایی قدرتمند هستند باید اقدامات جدی برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی انجام دهند تا این پدیده به دیگر مناطق مستعد جهان سرایت نکند. برای نیل به این منظور لازم است تا کشورهای مبارزه کننده با دزدی دریایی علاوه بر استفاده از کنوانسیون‌های ضد تروریستی به‌عنوان مبنای قانونی مبارزه و همکاری با دیگر کشورها، برای کنترل دزدی دریایی در قوانین داخلی خود نیز مقررات لازم را در جهت جرم انگاری دزدی دریایی و پیش‌بینی صلاحیت‌های لازم انجام دهند. تروریسم و دزدی دریایی به جهت رکن مادی و روانی جرم تا حد زیادی مشابهند. از جمله این همانندی‌ها

می‌توان به وجود رفتار مجرمانه و موضوع مورد حمایت مشابه، قصد مجرمانه (متشکل از سوءنیت عام و خاص) مشابه، سازمان یافته و فراملی بودن هر دو اشاره کرد. هر دو توسط گروه‌هایی در سطح فراملیتی اتفاق می‌افتند؛ آن‌هم به نحوی که هیچ دولتی (حداقل به صورت رسمی) از این جرائم حمایت نمی‌کند. در اغلب موارد هر دوی این جرائم در مناطقی به وجود آمده و رشد می‌کنند که قانون حاکمیت ندارد و یا اینکه حاکمیت قانون خیلی کم‌رنگ است. با توجه به تشابهاتی که بین تروریسم و دزدی دریایی ذکر گردید شاید بتوان در مواردی برای مقابله جدی‌تر و کارآمدتر با دزدی دریایی به کنوانسیون‌ها و مقررات مربوط به تروریسم اتکا کرد، لیکن باید در نظر داشت قرار دادن دزدی دریایی در دایره جرائم تروریستی خود با چالش‌هایی همراه است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به تفاوت در انگیزه این دو جرم اشاره کرد، چرا که دزدی دریایی و تروریسم دارای پشتوانه فکری متفاوتی هستند و هرکدام از آن‌ها دارای هدف و انگیزه خاصی می‌باشند به این صورت که اولی صرفاً به دنبال منافع مالی و دستیابی به ثروت و دومی به دنبال ایدئولوژی‌ها و اهداف سیاسی و مذهبی و... خاص خود است. لذا به رغم مشابهت در دیگر اجزای رکن روانی از جمله قصد مجرمانه مشترک، ممکن است اعمال کنوانسیون‌های مربوط به تروریسم در مورد دزدی دریایی با در نظر گرفتن انگیزه ارتکاب جرم با مشکل مواجه شود. چالش دیگر در این زمینه مربوط به نگرانی‌های حقوق بشری مربوط به دستگیرشدگان متهم به ارتکاب این جرائم است. به این صورت که با توجه به چهره خشن، خطرناک و سیاسی تروریسم، در اغلب موارد سیاست دولت‌ها و جامعه بین‌المللی در مورد متهمین این جرم حذف مجرمین است و موازین حقوق بشر و شهروندی تا حدود زیادی در مورد آن‌ها رعایت نمی‌شود. از این رو با قرار گرفتن دزدی دریایی در زمره مصادیق تروریسم احتمال به خطر افتادن حقوق شهروندی آن‌ها وجود دارد. بر این اساس باید دقت کرد که یکسان‌انگاری بین دزدی دریایی و تروریسم منجر به نادیده گرفته شدن موازین حقوق بشری در برخورد با متهمین نگردد.

پی‌نوشت‌ها

- ¹ - United Nations Convention on the Law of the Sea
- ^۲ - Commentary to Art 398, Yearbook of the International Law Commission, 1956, volume II, p.282.
- ^۳ - نام و تاریخ این چهارده قطعه‌نامه در سند زیر درج شده است:
The Security Council, Resolution 2125 (2013)
- ^۴ - SC. Res.1816, para.7 (a), (2 June 2008), UN Doc. S/RES/1816.
- ^۵ - SC.Res.1838, para.2, (7 October 2008), UN Doc. S/RES/1838.
- ^۶ - The Security Council, Resolution 1851 (2008), available at:
http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%282008%29
- ^۷ - SC.Res.1918, para.4, (27 April 2010) UN Doc. S/RES/1918.
- ^۸ - http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020%282011%29
- ^۹ - http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077%282012%29
- ^{۱۰} - The Security Council, Resolution 2125 (2013), available at:
http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125%282013%29
- ^{۱۱} - برای اطلاعات بیشتر ر. ک. تروس، تولیو (۱۳۸۹). «دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی»، مجله حقوقی بین‌المللی، ترجمه علی آقا حسینی دهقان، (ش ۴۳).
- ^{۱۲} - در آوریل ۲۰۰۹ وقتی که یک کشتی هلندی به عنوان بخشی از نیروهای ناتو تعدادی از دزدان دریایی را دستگیر کرد، بلافاصله دولت هلند آن‌ها را آزاد کرد چراکه هیچ‌کدام از دزدان دریایی، قربانیان یا کشتی‌های آن‌ها دارای تابعیت هلند نبودند و دستگیری آن‌ها بنا بر قانون هلند غیرقانونی بوده است. ابتکار کشور انگلیس و آمریکا برای مواقعی که کشور دستگیر کننده به لحاظ قوانین داخلی صلاحیت محاکمه دزدان دریایی را ندارند این است که دزدان دریایی دستگیر شده را بجای محاکمه توسط کشور دستگیر کننده به یکی از کشورهای هم پیمان منطقه انتقال دهند تا مورد محاکمه قرار گیرند (Pitman and Hureld, 2009).
- ^{۱۳} - برای مثال ایالات متحده یک دزد دریایی سومالیایی را که در حمله به کشتی آمریکایی در اقیانوس هند شرکت داشت دستگیر کرده و برای محاکمه به نیویورک آورده شد. محاکمه و سپس در صورت محکومیت حبس وی می‌تواند میلیون‌ها دلار هزینه به دولت آمریکا تحمیل کند که خیلی بیشتر از میزان باجی است دزدان دریایی درخواست کرده بودند. با این حال تعقیب دزدان دریایی در دادگاههای داخلی کشور دستگیر کننده از قدرت بازدارندگی زیادی برخوردار است که توجه‌کننده هزینه‌های بالای دادرسی نیز است (<http://www.asil.org/insights090206.cfm>)
- ^{۱۴} - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Sept. 23, 1971.
- ^{۱۵} - Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents, Dec. 14, 1973.
- ^{۱۶} - International Convention against the Taking of Hostages, Dec. 17, 1979.
- ^{۱۷} - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Feb. 24, 1988.

- ^{۱۸} - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, Mar. 10, 1988, S. TREATY Doc. No. 101-1 (1990), 1678 U.N.T.S. 304.
- ^{۱۹} - International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, Dec. 15, 1997, S. TREATY DOC. No. 106-6 (1999), 2149 U.N.T.S. 256.
- ^{۲۰} - Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence against The Safety of Maritime Navigation, Entered into Force on 1 March 1992, treaties series, vol.1678, Nos. 28991-29006.
- ^{۲۱} - New Brand of Piracy Threatens Oil Tankers in Malacca Straits, ICC, Sep. 2, 2003, <http://www.icc.wbo.org/iccdfid/index.html>.

منابع

- پوربافرانی، حسن (۱۳۹۵). حقوق جزای اختصاصی (جرایم علیه امنیت و آسایش عمومی)، تهران: انتشارات جنگل.
- پوربافرانی، حسن (۱۳۹۶). حقوق جزای بین الملل، تهران: انتشارات جنگل.
- تروس، تولیو (۱۳۸۹). «دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی»، ترجمه علی آقا حسینی دهاقانی، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۴۳، زمستان ۱۳۸۹.
- تقی زاده، زکبه (۱۳۹۱). تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، تهران: انتشارات گنج دانش.
- ساعد، نادر (۱۳۸۹). تروریسم و حقوق بشر، تهران: نشر دادگستر.
- فیوضی، رضا (۱۳۸۶). حقوق بین المللی کیفری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ناجی راد، محمدعلی (۱۳۸۷). جهانی شدن تروریسم، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
- هاشمی، سید حسین (۱۳۹۰). تروریسم از منظر حقوق اسلام و اسناد بین المللی، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

ب. لاتین

- Ahmed, Mohamed (2009). Pirate Stock Exchange Helps Fund Hijackings,

FINANCIAL POST (Can.), Dec. 1, 2009,
[http://www.financialpost.com/news-sectors/story.html
id=2289558](http://www.financialpost.com/news-sectors/story.html?id=2289558)

Bowett, D. W. (1982). **Jurisdiction: Changing Patterns of Authority over Activities and Resources**, the British Yearbook of International Law, Oxford.

Burgess J., r., Douglas R., **The Dread Pirate Bin Laden**, LEGAL AFF, July-Aug. 2005, at 32, 32-33.

Cowell, Alan (2009). **Britain to Add 700 Troops to Fight in Afghanistan**, N.Y. TIMES, Apr. 30, 2009.

Dahlvang, Niclas (2006). **Thieves, Robbers, & Terrorists: Piracy in the 21st Century**, 4 REGENTJ. INT'L L. 17, 17-18 (2006)

France Raid Ship after Crew Feed, BBC NEWS, Apr. 12, 2008,
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7342292.stm>.

Gilbert, Geoff (1992). Crimes sans Frontiers: Jurisdictional Problems in English Law, the British Yearbook of International Law, Oxford.

Kaplan, David E., et al (2003). **The Shadow over the Summit**, U.S. NEWS & WORLD REP., Oct. 20, 2003, at 29.

Kontorovich, Eugene (2009). International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia, ASIL INSIGHT (Am. Soc'y of Int'l Law, Wash., D.C.), Feb. 6, 2009,
<http://www.asil.org/insights090206.cfm>

Pitman, Todd & Houreld, Katharine, (2009). **NATO Frees 20 Hostages; Pirates Seize Belgian Ship**, BOSTON GLOBE, Apr. 19, 2009.

Puchala, Donald J. (2005). **Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach**, 26 CONTEMP. SECURITYPOL'Y 1, 19 (2005)

Randall, Kenneth, C. (1988). **Universal Jurisdiction under International Law**, Texas Law Review, Vol. 66.

Shaw, M. N. (1994). **International Law**, Grotius Publications, Third Edition.

Sorensen, Max (1968). **Manual of Public International Law**, New York, Macmilan, Martin's Press.

Soulas, Delphine (2003). **Poverty Stirs Turbulence in Asian Waters; Attacks on Ships Triple Since '93**, WASH. TIMES, Oct. 10, 2003, at A17.

Sterio, M. (2010). **Fighting piracy in Somalia (and elsewhere): why more is needed**. Fordham Int'l L J, 33, 372.

<http://www.guardian.co.uk/world/feedarticle/8455767>

[http://www.bbc.co.uk/history/recent/sept11/
changing_faces_01.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/recent/sept11/changing_faces_01.shtml).

<http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?Id=52871>.

<http://www.icc-ccs.org/index.php? Option=comcontent & id=30&itemid=12>(last visited Feb.28, 2010).

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1846%282008%29.

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020%282011%29.

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077%282012%29.

New Brand of Piracy Threatens Oil Tankers in Malacca Straits, ICC, Sep. 2, 2003, <http://www.icc.wbo.org/iccdfid/index.html>.

SC. Res.1816, para.7 (a), (2 June 2008), UN Doc. S/RES/1816.

SC. Res.1918, para.4, (27 April 2010) UN Doc. S/RES/1918.

SC.Res.1838, para.2, (7 October 2008), UN Doc. S/RES/1838.

The Security Council, Resolution 2125 (2013)

The Security Council, Resolution 2125 (2013), available at: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125%282013%29.

The Security Council, Resolution1851 (2008), available at: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%282008%29.

Archive