

تسری «محاربه» به «راهزنی دریایی» از منظر فقه شیعه و حقوق کیفری ایران

امیرمقامی* و جواد رستمی**

شماره صفحه: ۲۶۹-۲۴۳	تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۷/۱۵	تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۹/۴	نوع مقاله: علمی پژوهشی
---------------------	------------------------	------------------------	------------------------

راهزنی دریایی یا دزدی دریایی که سابقه‌ای بسیار قدیمی و قدمتی به اندازه تاریخ تسلط بشر بر دریاها دارد، در سال‌های اخیر به دلایلی نظیر تغییر الگوی رفتاری راهزنان دریایی که اغلب به صورت گروه‌گرا و در نهایت باج‌خواهی رواج پیدا کرده است، تهدیدی جدی برای مبادلات تجاری بین‌المللی محسوب می‌شود. این جرم که از نخستین جرائم بین‌المللی موجد صلاحیت جهانی است، تاکنون به صورت مجزا و در قالب قانونی خاص با «توصیف» به‌عنوان «راهزنی دریایی» از سوی قانونگذار کشورمان، مورد جرم‌انگاری قرار نگرفته است. پژوهش توصیفی - تحلیلی حاضر نشان می‌دهد به دلیل این نقیصه و از آنجا که اعمال و اقداماتی که از سوی راهزنان دریایی سر می‌زند، در بسیاری از موارد تشابهات فراوانی با عنوان محاربه در قانون مجازات اسلامی ایران دارد، می‌توان رفتارها و اقدامات آنها را که غالباً موجب سلب امنیت دریاها می‌شود، مصداقی از محاربه دانست و در مواردی که مرتکبان توسط نیروهای ایرانی در آب‌های آزاد دستگیر می‌شوند، آنها را با همین عنوان مورد محاکمه و مجازات قرار داد.

کلیدواژه‌ها: راهزنی دریایی؛ دریای آزاد؛ محاربه؛ فقه شیعه؛ حقوق کیفری ایران؛ صلاحیت

* استادیار گروه حقوق و علوم سیاسی دانشگاه یزد (نویسنده مسئول)؛

Email: maghami@yazd.ac.ir

** دانش‌آموخته حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق و الهیات، دانشگاه شهید اشرفی اصفهانی، اصفهان؛

Email: rostamyjavad9@gmail.com

مقدمه

تصور بر این بود که راهنزی دریایی که از قدیمی‌ترین جرائم بین‌المللی است و در گذشته به صورت فراوان اتفاق می‌افتاد، دیگر نتواند برای کشورها و جامعه بین‌المللی خطرآفرینی کند. اما برخلاف تصورات، چند سالی است که راهنزی دریایی نوین از جمله در سواحل سومالی و خلیج عدن شدت و فزونی گرفته و در این میان کشتی‌های ایرانی نیز به کژات مورد حمله، تجاوز و چپاول راهنزان دریایی قرار گرفته‌اند که در بعضی از موارد، نیروهای نظامی ایران در گشتزنی خود در دریای آزاد به مقابله و دستگیری راهنزان پرداخته‌اند. براساس گزارش سالیانه سازمان بین‌المللی دریانوردی مربوط به سال ۲۰۱۷، در این سال پنجاه مورد راهنزی در آب‌های بین‌المللی، ۸۷ مورد در آب‌های سرزمینی و ۸۶ مورد در مناطق بندری روی داده است (IMO, 2018). دریای چین جنوبی و غرب آفریقا بیشترین فراوانی در راهنزی دریایی را داشته‌اند که از این تعداد ۲۱ مورد مربوط به سواحل سومالی بوده است. این آمار نسبت به سال ۲۰۱۶ نشان‌دهنده افزایش راهنزی دریایی در آب‌های سرزمینی است (Ibid., 2017).

راهنزان دریایی با اقدامات خود در دریاها که از تجارت اموال قاچاق تا ضرب و جرح، قتل، گروگان‌گیری و باج‌خواهی متفاوت است باعث ایجاد رعب، وحشت و برهم خوردن امنیت دریاها می‌شوند. این اعمال از مصادیق بارز جنایت گسترده علیه تمامیت جسمانی افراد و ورود خسارت عمده به اموال عمومی یا خصوصی است که در ماده (۲۸۶) ق. م. ا مصوب سال ۱۳۹۲، که در مورد مفسدین فی الارض است، بیان شده است. همچنین نقض آزادی دریانوردی، نقض یکی از تعهدات عام‌الشمول^۱ حقوق بین‌الملل (Aust, 2007: 258)، موضوع ماده (۴۸) طرح مواد راجع به مسئولیت بین‌المللی است (ILC, 2001). از آنجاکه «جامعه بین‌المللی در کل» از چنین اقداماتی متضرر می‌شود، مطابق حقوق عرفی بین‌المللی، صلاحیت جهانی همه دولت‌ها نسبت به تعقیب، محاکمه و مجازات مرتکبان ثابت است (Bassiouni, 1996: 63). از این رو شورای امنیت ضمن تأکید بر مسئولیت اولیه

1. Erga Omnes Obligations

دولت ذی ربط (به ویژه سومالی) از رسیدگی های کیفری کشورهای چون هند و بلژیک استقبال کرده است (UNSC/Res/2383).

صلاحیت جهانی دادگاه های داخلی در رسیدگی به این جرم و فقدان دادگاهی بین المللی برای تعقیب و اعمال مجازات بر راهزنان دریایی از یک سو و عدم جرم انگاری راهزنی دریایی در قانونی خاص از سوی قانونگذار کشورمان از سوی دیگر، و از همه مهمتر، نتیجه اقدامات راهزنان دریایی که در اغلب موارد به سلب امنیت بخشی از دریا منجر می شوند، نگارندگان را بر آن داشت تا با تحلیل راهزنی دریایی، این فعل مجرمانه را با نزدیک ترین عنوان مجرمانه ای که در فقه شیعه و قانون ایران بیان شده است، تطبیق دهند. از این رو پرسش اساسی این است که آیا مفهوم «محاربه» را می توان به جرم «دزدی دریایی» که در حقوق بین الملل، از جمله جرائم موجد صلاحیت جهانی است، تسری داد؟ برای پاسخ به این سؤال در مقاله حاضر، ابتدا تحلیلی در مورد محاربه و شرایط لازم برای تحقق این عنوان مجرمانه بیان خواهد شد و پس از آن راهزنی دریایی و به ویژه قلمرو ممکن برای ارتکاب آن از منظر حقوق بین الملل مورد بررسی قرار خواهد گرفت و در انتها تشابهات این دو عنوان مجرمانه ذکر خواهد شد. واضح است در صورت عدم وقوع هر یک از شرایطی که برای تحقق محاربه لازم است و در ادامه به آنها اشاره خواهد شد، می توان اقدامات راهزنان دریایی را با عناوین مجرمانه دیگری (از جمله سرقت حدی یا تعزیری) مورد بررسی و مؤاخذه قرار داد.

۱. محاربه

«در لغت عرب، محاربه مصدر باب مفاعله که مجرد آن حازَبَ بر وزن فاعَلَ از ریشه ثلاثی مجرد به معنای جنگ و مقاتله و غارت است» (حبیب زاده، ۱۳۷۰: ۲۵). محاربین کسانی هستند که علیه خدا و رسولش به مقابله و ستیز مسلحانه برمی خیزند. این مفهوم، در آیه ۳۳ سوره مائده که اصلی ترین آیه برای ذکر تعریفی از محاربین و تعیین مجازات برای محاربان است اشاره شده است. قریب به اتفاق فقها تعاریف نسبتاً مشابهی را برای محاربان بیان کرده اند، به این مضمون که محارب به کسی گویند که اسلحه خود را به منظور تهدید و

ترساندن مردم از غلاف درآورد و یا آن را مجهز کند و قصد افساد در زمین را داشته باشد، چه در خشکی و چه در دریا، چه در شهر و چه در روستا، چه در شب و چه در روز، چه محارب مرد باشد یا زن، قوی باشد یا ضعیف (نجفی، ۱۳۶۳: ۵۶۵-۵۶۴؛ خمینی، ۱۳۸۳: ۲۳۹؛ مکی‌العاملی، ۱۳۷۰: ۲۶۳؛ یزدی، ۱۳۷۴: ۱۸۸۸؛ عوده، ۱۳۹۰: ۳۱۸). بنابراین همان‌گونه که مشخص است، در کتب فقهی نیز، مانند قانون کشورمان، بخش ویژه‌ای را در ارتباط با راهزنی دریایی نمی‌توان استنباط کرد (خوش‌نویس، ۱۳۹۱: ۱۲۱).

قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۷۰، در ماده (۱۸۳) که برگرفته از نظر امام خمینی (ره) در تحریرالوسیله بود، محارب و مفسد فی الارض را کسی می‌داند که برای ایجاد رعب، هراس، سلب آزادی و امنیت مردم دست به اسلحه ببرد. اما در ماده (۲۷۹) ق.م.ا مصوب سال ۱۳۹۲، با تفکیک عنوان محارب از مفسد فی الارض، محارب را شخصی عنوان کرده که به قصد جان، مال یا ناموس مردم یا ارباب آنها سلاح بکشد به نحوی که باعث ناامنی در محیط شود. درباره اینکه محارب و مفسد فی الارض مترادف و به یک معنا هستند و یا اینکه به دنبال ذکر دو عنوان مجرمانه مجزا و جدا از یکدیگر هستند، میان حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد. برخی از حقوقدانان محارب و مفسد فی الارض را دو واژه مترادف می‌دانند که بر موضوع واحدی که همان قیام مسلحانه علیه تشکیلات حکومت اسلامی است، صدق می‌کند (میرمحمد صادقی، ۱۳۹۳: ۶۰؛ هاشمی شاهرودی، ۱۳۷۸: ۲۴۸ - ۲۴۷) و برخی دیگر از حقوقدانان معتقدند که محارب و مفسد فی الارض دو عنوان جداگانه هستند و محاربه در واقع مصداقی از مصادیق افساد فی الارض است، ولی چون اقدامات محاربین باعث بیشترین مفسده می‌شود، در آیه ۳۳ سوره مائده، به طور اخص از آن نام برده شده و مجازاتش تعیین شده است (حبیب‌زاده، ۱۳۷۰: ۳۶). به نظر می‌رسد از بین نظرهای مذکور، قول دوم صحیح‌تر باشد و براساس آن بتوان بین افساد فی الارض و محاربه رابطه منطقی عموم و خصوص مطلق را به شرح زیر برقرار دانست:

- هر محاربه‌ای افساد فی الارض است.

- بعضی افساد فی الارض‌ها، محاربه هستند، همچون ماده (۲۷۹) ق.م.ا.

- بعضی افساد فی الارض‌ها، محاربه نیستند، همچون ماده (۲۸۶) ق.م.ا.

بارزترین اشخاصی که می‌توانند محارب محسوب شوند، قطاع‌الطریق هستند که با اسلحه راهزنی می‌کنند. در این باره ماده (۲۸۱) ق.م.ا.بیان می‌دارد: «راهزنان، سارقان و قاچاقچیان که دست به سلاح ببرند و موجب سلب امنیت مردم و راه‌ها شوند محاربند». در تعریف راهزنی نیز بیان شده است که: «راهزنی عبارت است از گرفتن اموال مسافران و عابران در راه‌ها و شوارع ضمن غافلگیری و تهاجم مسلحانه» (گلدوزیان، ۱۳۹۳: ۲۷۷). همچنین براساس نظر فقها و حقوقدانان، برای تحقق عنوان محاربه برداشتن نصاب معینی از مال - که از شروط لازم برای تحقق سرقت حدی است - شرط نیست (بطحائی گلپایگانی، ۱۳۹۳: ۱۳۳؛ عوده، ۱۳۹۰: ۳۲۲).

۱-۱. مقید بودن جرم محاربه

در حقوق عرفی، جرائم را از لحاظ اینکه تحقق آنها به وقوع نتیجه مشخص شده از سوی مقنن نیاز دارد یا خیر، به جرائم مقید و مطلق تقسیم می‌کنند. جرائم مقید جرائمی هستند که وقوع آنها، نیاز به تحقق نتیجه دارد و به عبارت دیگر به نتیجه‌ای خاص و البته مجرمانه مقید هستند. در مقابل جرائم مطلق، جرائمی هستند که وقوع آنها، نیاز به تحقق نتیجه ندارد. در مورد مقید یا مطلق بودن جرم محاربه میان حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد. عده‌ای از حقوقدانان بر این اعتقادند که محاربه از جرائمی است که نیاز به تحقق نتیجه‌ای خاص نداشته و در زمره جرائم مطلق محسوب می‌شود. این عده از حقوقدانان در دفاع از موضع اتخاذ شده خویش چنین استدلال می‌کنند: «موضوع جرم محاربه عملی است که قابلیت سلب آسایش و ایجاد رعب و وحشت برای مردم را داشته باشد» (حبیب‌زاده، ۱۳۷۰: ۹۹-۹۸) بدون اینکه نیازی به سلب امنیت وجود داشته باشد. در مقابل عده‌ای دیگر از حقوقدانان محاربه را جرمی مقید می‌دانند که برای تحقق آن، وجود نتیجه‌ای خاص که همان سلب امنیت است، ضرورت دارد (زراعت، ۱۳۸۰: ۳۷؛ گلدوزیان، ۱۳۹۳: ۲۷۶؛ میرمحمد صادقی، ۱۳۹۳: ۴۹).

به نظر می‌رسد، از بین دو موضع اتخاذ شده توسط حقوقدانان، نظر اخیر که محاربه را جرمی مقید می‌داند، درست‌تر و قابل قبول‌تر باشد. این برداشت زمانی تقویت می‌شود که از متن ماده (۲۷۹) ق.م.ا.، درمی‌یابیم که قانونگذار نیز تحقق محاربه را به تحقق نتیجه‌ای مجرمانه یعنی «سلب امنیت» منوط می‌داند. بنابراین هرگاه مرتکب یا مرتکبین دست

به سلاح برده و در اثر این رفتار موجب سلب امنیت شوند، با وجود سایر شرایط با عنوان محارب، قابل تعقیب و مجازات خواهند بود.

۲-۱. عمومیت در جرم محاربه

برای صدق تحقق عنوان محاربه نوعی عمومیت در جرم لازم است و درگیری‌های شخصی حتی با وجود سایر شرایط نمی‌تواند موجب تحقق این جرم شوند. در تأیید این نظریه، از یک سو به ذکر واژه «مردم» در ماده (۲۷۹) ق. م. ا، و از سوی دیگر به قسمت دوم ماده ذکر شده که بیان می‌دارد «... هرگاه کسی با انگیزه شخصی به سوی یک یا چند شخص خاص سلاح بکشد و عمل او جنبه عمومی نداشته باشد... محارب محسوب نمی‌شود» می‌توان اشاره کرد. بنابراین هرگاه شخصی برای انتقام‌گیری از دیگری که به درخواست ازدواج او جواب منفی داده است به روی او سلاح بکشد یا مردی که به دلیل گران‌فروشی مغازه‌دار سرکوجه، بخواهد به ابتکار خودش او را ادب کرده و از سلاح استفاده کند، حتی با وجود سایر شرایط هم با عنوان محارب قابل کیفر نخواهند بود. تبصره «۲» ماده (۱۸۳) ق. م. ا سابق در این مورد بیان می‌داشت: «اگر کسی سلاح خود را با انگیزه عداوت شخصی به سوی یک یا چند نفر مخصوص بکشد و عمل او جنبه عمومی نداشته باشد محارب محسوب نمی‌شود». در این رابطه نیز بیان شده است: «ملاک مردم هم کمیت آنها نیست بلکه مقصود آن است که به نحوی موجب اغتشاش و سلب امنیت عمومی شود هرچند اینکه از طریق ترساندن یک نفر باشد» (حبیب‌زاده، ۱۳۷۰: ۹۷). در تأیید این نظر، اداره حقوقی قوه قضائیه در نظریه ۷/۱۲۷۵-۷۱/۶/۳-۷۱/۶/۳ اعلام داشته است: «اسلحه کشیدن به روی مردم اگر جنبه عمومی داشته باشد و باعث رعب و هراس و سلب آزادی و امنیت مردم باشد طبق ماده (۱۸۳) ق. م. ا مصوب ۱۳۷۰ [ماده (۲۷۹) ق. م. ا فعلی] حکم محاربه را دارد، ولی اگر جنبه عمومی نداشته باشد، طبق تبصره «۲» ماده گفته شده محاربه نیست». در مورد عنصر «مکان» و ارتباط آن با حاکمیت قانون ایران در جرم محاربه، در قسمت‌های بعدی بحث خواهد شد.

۲. راهزنی دریایی و واکنش حقوق بین الملل

«راهزنی دریایی از جمله جرائمی است که به صورت سازمان یافته^۱ صورت می‌گیرد و تهدیدی علیه صلح و امنیت جوامع محسوب می‌شود» (ساطوری، ۱۳۹۳: ۵۷). گمان می‌رفت این جرم با توجه به پیشرفت‌های نوین علم و فناوری در دنیای امروزی، فرصتی برای ظهور و حیات دوباره نداشته و همچون افسانه‌ها به تاریخ پیوسته باشد، به‌گونه‌ای که فقط از طریق تلویزیون و این قاب جادویی بتوان راهزنی دریایی را دریادها و خاطره‌ها زنده نگاه داشت. اما در سال‌های اخیر این جرم بین‌المللی افزایش چشمگیری داشته، در حدی که توجه دولت‌ها و جامعه بین‌المللی را برای مهار و پیشگیری از وقوع آن به خود جلب کرده است. کشتی‌های ایرانی نیز بارها طعمه فزونی طلبی راهزنان دریایی قرار گرفته‌اند به طوری که «در چند سال گذشته نزدیک به صد و پنجاه بار مورد حمله یا تهدید به حمله راهزنان دریایی واقع شده‌اند که در چند مورد، این حملات موفقیت‌آمیز بوده و به گروگان گرفته شدن خدمه کشتی‌ها و غارت اموال و کالاهای آنها منجر شده است و در دیگر موارد نیز با دخالت کشتی‌های جنگی نیروی دریایی ارتش که برای حمایت و حفاظت از کشتی‌های نفت‌کش و تجاری به خلیج عدن اعزام شده بودند، راهزنان دریایی از تصرف کشتی و رسیدن به اهداف خود بازمانده‌اند» (خالقی و کاظمی، ۱۳۹۴: ۷۳). این جرم که از جمله استثنائات وارد بر اصل آزادی دریانوردی است، جرمی علیه ارزش‌های جامعه بین‌المللی محسوب نمی‌شود، بلکه بیشتر باعث به خطر افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی می‌شود و از این حیث «دشمن بشریت» خوانده شده است (جدلی، ۱۳۸۵: ۷۷۹). تعاریف متعددی در رابطه با راهزنی دریایی از سوی سازمان‌ها و نهادهای مختلف بین‌المللی عنوان شده است؛ اما تعریف رسمی راهزنی دریایی که برگرفته از حقوق بین‌الملل عرفی است، در حال حاضر در ماده (۱۰۱) کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (متناظر ماده (۱۵) عهدنامه دریای آزاد ۱۹۵۸ ژنو) بدین مضمون است: «راهزنی عبارت است از هر یک از اعمال زیر:

۱. در ق. م. ۱، به جای جرم سازمان یافته از «گروه مجرمانه سازمان یافته» سخن گفته شده است و آن گروهی است: «نسبتاً منسجم متشکل از سه نفر یا بیشتر که برای ارتکاب جرم تشکیل می‌شود یا پس از تشکیل هدف آن برای ارتکاب جرم منحرف می‌شود» (تبصره «۱» ماده (۱۳۰)).

۱. هر عمل قهرآمیز غیرقانونی، توقیف و یا دستبردی که به نفع شخصی و توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی ارتکاب یافته باشد:
الف) علیه یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی دیگر و یا علیه اشخاص یا اموال واقع در کشتی یا ناو هوایی مذکور در دریای آزاد؛
ب) علیه یک کشتی یا ناو هوایی، اشخاص یا اموال، در مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد؛
 ۲. هرگونه مشارکت ارادی در بهره‌برداری از یک کشتی یا ناو هوایی با علم به اینکه آن کشتی یا ناو هوایی که به این طریق مورد استفاده قرار می‌گیرد، کشتی یا ناو هوایی راهزنی دریایی است.
 ۳. هر عملی که موجب تحریک در انجام یکی از اعمال مشروحه در بندهای «۱ و ۲» یا به قصد تسهیل اعمال مذکور انجام پذیرد».
- به این ترتیب به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، چهار عنصر مهم برای تحقق جرم راهزنی وجود دارد که عبارتند از:
۱. اقدام انجام شده باید خشونت‌آمیز باشد. خشونت ممکن است علیه اشخاص یا اموال در عرشه کشتی ارتکاب یابد. می‌توان گفت که یک قتل به تنهایی برای قلمداد کردن یک عمل به عنوان راهزنی دریایی کافی خواهد بود» (تاناکا، ۱۳۹۵: ۵۵۰).
 ۲. اقدام انجام شده حداقل باید مشتمل بر دو کشتی باشد (کشتی متجاوز و کشتی قربانی حملات). به همین دلیل ربودن کشتی توسط مسافران یا خدمه و کارکنان آن با وجود سایر شرایط را به عنوان راهزنی دریایی نمی‌توان محسوب کرد.
 ۳. این اقدامات می‌بایست در دریای آزاد انجام شود. به همین دلیل است که اعمال غیرقانونی و خشونت‌آمیز ارتکابی در آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی یک دولت ساحلی را نمی‌توان با عنوان راهزنی دریایی محاکمه کرد اعمالی که در این منطقه رخ می‌دهند، غالباً به عنوان «سرقت مسلحانه» قلمداد می‌شوند (همان: ۵۵۳).
- در گذشته دریای آزاد، مکان هجوم و جولان دهی دزدان دریایی و غارت کشتی‌های تجاری بوده است از این رو «تمام قواعد موجود در زمینه راهزنی دریایی و مقابله با آن؛ این مسئله را

در دریای آزاد مورد بحث قرار داده‌اند» (موسوی، موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰: ۳۸۲). دریای آزاد^۱ در ماده (۱) کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای آزاد به این صورت تعریف شده است: «اصطلاح دریای آزاد به معنای تمامی قسمت‌هایی از دریاست که در چارچوب دریای سرزمینی و آب‌های داخلی یک دولت قرار نمی‌گیرد». اما این تعریف امروزه به دلیل پیدایش مفاهیم جدیدی همچون منطقه انحصاری اقتصادی با انتقاداتی روبه‌رو شده است. در این راستا و در جهت رفع نواقص و تعریفی جامع‌تر از آب‌های آزاد، ماده (۸۶) کنوانسیون ۱۹۸۲، آب‌های آزاد را این‌گونه معرفی می‌کند: «تمام آب‌هایی که در زمره آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، یا منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های ساحلی و مجمع‌الجزایری قرار نمی‌گیرند، آب‌های دریاها را آزاد هستند».

«گرچه برخی دولت‌ها، مثل انگلیس، منطقه انحصاری اقتصادی را نیز بخشی از کل دریای آزاد می‌داند که در آن برخی صلاحیت‌ها به دولت ساحلی داده شده است ولی به‌رحال آزادی‌های دریای آزاد فقط تا حدود معینی در منطقه انحصاری اقتصادی به چشم می‌خورند و تعریف جدید دریای آزاد قانع‌کننده‌تر است» (چرچیل و لو، ۱۳۸۳: ۲۵۲).

در حقوق بین‌الملل دریاها اصلی وجود دارد که به «اصل صلاحیت انحصاری دولت‌های صاحب پرچم کشتی در دریای آزاد» معروف است. مطابق این اصل در دریای آزاد، کشتی‌ها فقط تابع صلاحیت دولت متبوع خود که همان دولت صاحب پرچم کشتی است، هستند. به عبارت دیگر «کشتی در دریای آزاد تابعیت دولتی را دارد که پرچم آن دولت را به اهتزاز درمی‌آورد» (طلایی، ۱۳۹۰: ۱۶۷). اما بر این اصل که در کنوانسیون ۱۹۸۶ راجع به ثبت کشتی‌ها^۲ نیز مورد اشاره قرار گرفته (نجفی اسفاد، ۱۳۸۷: ۵۷)، به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چهار استثنا وارد شده است که شامل موارد زیر می‌شود:

الف) کشتی‌هایی که در دریای آزاد به حمل برده مشغول باشند.

ب) کشتی‌هایی که در دریای آزاد به راهزنی دریایی مشغول باشند.

ج) کشتی‌هایی که در دریای آزاد به حمل و نقل و دادوستد غیرقانونی مواد مخدر و یا مواد روان‌گردان مشغول باشند.

1. The High Seas

2. U.N Convention on Conditions for Registration of Ships, Article 5.

د) کشتی‌هایی که در دریای آزاد به پخش غیرمجاز برنامه‌های رادیویی و تلویزیونی مشغول باشند» (طلایی، ۱۳۹۰: ۱۶۹-۱۶۷).

به دنبال خسارات اقتصادی فراوانی که در نتیجه اقدامات دزدان دریایی، گریبان‌گیر دولت‌ها و در رأس آنها جامعه بین‌المللی می‌شد، انگلستان به‌عنوان اولین کشور، در سال ۱۶۹۸، اقدامات آنان را جرم‌انگاری کرد (Birnie, 1987: 163) و پس از آن نیز، سایر کشورها و جامعه بین‌المللی اقدام به جرم‌انگاری جرم مزبور کردند. نتیجه این جرم‌انگاری در سطح بین‌المللی، ماده (۱۷) عهدنامه دریای آزاد (ماده (۱۰۳) عهدنامه حقوق دریاها) است که به موجب آن: «راهزن دریایی به کشتی یا ناو هوایی اطلاق می‌شود که اشخاصی که کنترل کامل آن را در دست دارند، قصد ارتکاب عملی را داشته باشند که راهزنی دریایی محسوب می‌شود. تا زمانی که آن کشتی یا ناو هوایی در اختیار افرادی است که مجرم به حساب می‌آیند، عنوان مزبور صدق می‌کند». البته نباید از نظر دور داشت که «مجازات راهزنی دریایی به دلیل حمایت از ارزش‌های جامعه نبوده و نیست. همه دولت‌ها مجاز بودند (و اکنون هم هستند) که برای حفظ منفعت مشترک خودشان یعنی مبارزه با یک خطر مشترک و خسارت (بالفعل یا بالقوه) حاصله، راهزنان را توقیف، دستگیر و آنان را محاکمه کنند.» (کسسه، ۱۳۸۷: ۲۹) به همین دلیل است که «عرف بین‌المللی همواره اقدامات قهری را توسط همه کشورها علیه راهزنان دریایی اجازه داده است» (ضیائی بیگدلی، ۱۳۹۱: ۳۲۰).

آمارهای کمیته بین‌المللی دریایی^۱ نشان می‌دهد اغلب خشونت‌هایی که توسط راهزنان دریایی در دهه‌های اخیر اتفاق می‌افتد، گروگان‌گیری است و در موارد معدودی هم راهزنان دریایی به ضرب و جرح خدمه کشتی قربانی و یا قتل خدمه آن اقدام می‌کنند. همچنین براساس کنوانسیون‌های حقوق دریاها اشخاصی که در ارتکاب جرم راهزنی دریایی معاونت یا مشارکت کنند به مجازات مباشر محکوم خواهند شد.^۲

1. International Maritime Bureau (IMB)

۲. برای اطلاع بیشتر از نظر مقنن ایران در مورد شرکت و معاونت در جرم، به مواد (۱۲۵ و ۱۲۶) ق.م.ا مصوب سال ۱۳۹۲ رجوع شود.

«از آنجاکه با راهزنان دریایی به عنوان قانون شکنان رفتار می شود، از این رو آنها از حمایت دولت صاحب پرچم محروم هستند. بنابراین هر دولتی می تواند آنها را دستگیر و مجازات کند» (تاناکا، ۱۳۹۵: ۵۵۴). به عبارت دیگر راهزنی دریایی از جمله جرائمی است که تحت صلاحیت جهانی^۱ قرار دارد و هر کشوری می تواند مرتکبان این جرم را اعم از اینکه مرتکب (ماده (۷) ق. م. ا. ۱) یا بزه دیده (ماده (۸) ق. م. ا. ۲) از اتباع آن کشور باشد یا نباشد و یا اینکه جرم در مرزهای آن کشور (ماده (۳) ق. م. ا. ۴) واقع شده باشد یا خیر را تحت تعقیب قرار دهد. از این رو ماده (۱۰۵) کنوانسیون حقوق دریاها (ماده (۱۹) کنوانسیون دریای آزاد) مقرر می دارد: «راهزنان دریایی را در دادگاه هر دولتی که قضیه به آنان ارجاع شود می توان محاکمه کرد و آن دولت بر اساس قوانین خود کیفر آنان را تعیین می کند». «باین حال اکثر دولت هایی که در منطقه به گشت زنی می پردازند تمایلی به اعمال این اختیار قانونی ندارند و راهزنان دریایی را برای محاکمه به کشور دیگری می فرستند» (موسوی، موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰: ۳۸۸). دلیل این عدم تمایل دولت ها به مجازات راهزنان دریایی

-
۱. ماده (۹) ق. م. ا. در این زمینه بیان می دارد: «مرتکب جرائمی که به موجب قانون خاص یا عهدنامه ها و مقررات بین المللی در هر کشوری یافت شود در همان کشور محاکمه می شود، اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می شود». عبارت «مقررات بین المللی» در این ماده، به تعهدات و هنجارهای حقوق بین الملل عرفی از جمله جواز محاکمه و مجازات راهزنان دریایی قابل تسری است.
۲. ماده (۷) ق. م. ا.: «علاوه بر موارد مذکور در موارد فوق هریک از اتباع ایران در خارج از کشور مرتکب جرمی شود، در صورتی که در ایران یافت و یا به ایران اعاده شود، طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می شود مشروط بر اینکه: الف) رفتار ارتكابی به موجب قانون جمهوری اسلامی ایران جرم باشد. ب) در صورتی که جرم ارتكابی از جرائم موجب تعزیر باشد، متهم در محل وقوع جرم محاکمه و تبرئه نشده یا در صورت محکومیت، مجازات کلاً یا بعضاً درباره او اجرا نشده باشد. پ) طبق قوانین ایران موجهی برای منع یا موقوفی تعقیب یا موقوفی اجرای مجازات یا سقوط آن نباشد».
۳. ماده (۸) ق. م. ا.: «هرگاه شخص غیر ایرانی در خارج از ایران علیه شخصی ایرانی یا علیه کشور ایران مرتکب جرمی به جزء جرائم مذکور در مواد قبل شود و در ایران یافت و یا به ایران اعاده شود، طبق قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران به جرم او رسیدگی می شود، مشروط بر اینکه: الف) متهم در جرائم موجب تعزیر در محل وقوع جرم، محاکمه و تبرئه نشده یا در صورت محکومیت، مجازات کلاً یا بعضاً درباره او اجرا نشده باشد. ب) رفتار ارتكابی در جرائم موجب تعزیر به موجب قانون جمهوری اسلامی ایران و قانون محل وقوع، جرم باشد».
۴. ماده (۳) ق. م. ا.: «قوانین جزایی ایران درباره کلیه اشخاصی که در قلمرو حاکمیت زمینی، دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم شوند اعمال می شود مگر آنکه به موجب قانون ترتیب دیگری مقرر شده باشد».

را می‌توان در مواردی همچون عدم جرم‌انگاری این جرم در قوانین داخلی بسیاری از کشورها، مشکلات و پیچیدگی‌های حقوقی در رسیدگی‌های قضایی به اعمال این مجرمان و در نهایت هزینه‌هایی که در حین رسیدگی بر دوش دولت‌ها تحمیل می‌شود، دانست. این اقدامات باید به دلیل دستیابی به اهداف خصوصی انجام شود (Henize, 2011: 10). از این روست که چنانچه راهزنی کشتی به مقاصد دیگری مثلاً مقاصد سیاسی و غیراقتصادی ارتکاب یابد، به خودی خود از تعریف راهزنی دریایی خارج خواهد بود و وجه تمایز اساسی این جرم با جرائم تروریستی در همین نکته است (Joubert, 2013: 131).

۳. راهزنی دریایی به مثابه محاربه

«راهزنی دریایی یک موضوع مورد توجه جهانی است که در عرصه دریاها موجب بی‌نظمی و اختلالاتی نظیر اشاعه سلاح، تروریسم و ارتکاب جرائمی مانند مهاجرت غیرقانونی، قاچاق مواد مخدر و قاچاق سلاح شده است» (موسوی، موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰: ۳۷۹). بر این اساس قانونگذار ایران برای اولین بار در قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم مصوب سال ۱۳۹۴ که در سال ۱۳۹۷ نیز، اصلاحاتی بر آن وارد شده، از راهزنی دریایی سخن به میان آورده است. ماده (۱) اصلاحی این قانون بیان می‌دارد: «تهیه یا جمع‌آوری وجوه یا اموال به هر طریق چه دارای منشأ قانونی باشد یا نباشد و یا مصرف تمام یا بخشی از منابع مالی حاصله از قبیل قاچاق ارز، جلب کمک‌های مالی و پولی، اعانه، انتقال پول... یا انجام هرگونه فعالیت اقتصادی اشخاص توسط خود یا دیگری... جهت ارائه به افراد تروریست یا سازمان‌های تروریستی، تأمین مالی تروریسم است و جرم محسوب می‌شود...». یکی از اعمالی که در بند «۶» از شق (ب) ماده (۱)، از آن یاد شده، راهزنی دریایی است، با این مضمون که: «دزدی دریایی، تصرف غیرقانونی کشتی یا اعمال کنترل غیرقانونی بر آن و یا به خطر انداختن ایمنی کشتی‌رانی از طریق ارائه آگاهانه اطلاعات نادرست یا تخریب و وارد کردن آسیب شدید به کشتی، محموله و خدمه یا مسافران آن» چنانچه به قصد ارتکاب یا تهدید به ارتکاب هرگونه اقدام خشونت‌آمیز از قبیل قتل، سوء قصد، اقدام خشونت‌آمیز منجر به آسیب جسمانی شدید که دیه آن بیش از یک سوم دیه کامل باشد،

توقیف غیرقانونی و گروگان‌گیری اشخاص و یا اقدام خشونت‌آمیز آگاهانه علیه مردم یا به مخاطره انداختن جان یا آزادی آنها به قصد تأثیرگذاری بر خط‌مشی، تصمیمات و اقدامات دولت جمهوری اسلامی ایران، سایر کشورها و یا سازمان‌های بین‌المللی^۱ باشد» تأمین مالی تروریسم بوده و جرم محسوب می‌شود. همچنین در ماده (۲) اصلاحی این قانون که با موضوع مقاله حاضر مرتبط است، آمده: «تأمین مالی تروریسم در صورتی که در حکم محاربه یا افساد فی‌الارض تلقی شود، مرتکب به مجازات آن محکوم می‌شود و در غیر این صورت علاوه بر مصادره وجوه و اموال و در صورت عدم وجود عین اموال معادل ارزش آن به نفع دولت، به مجازات دو تا پنج سال حبس و جزای نقدی معادل دو تا پنج برابر منابع مالی تأمین شده محکوم می‌شود». بنابراین و با توجه به ذکر برخی از مواد قانون مورد اشاره، می‌توان دریافت که قانونگذار، اعمال و اقداماتی از جمله «دزدی دریایی» را که در بند «۶» از شق (ب) ماده (۱) به آن اشاره شده، چنانچه در جهت کمک مالی به افراد تروریست یا سازمان‌های تروریستی صورت گیرد در حکم محاربه یا افساد فی‌الارض دانسته و محاکم قضایی^۲ را موظف کرده است، فقط در صورت منطبق نبودن اعمال مرتکب با عناوین مجرمانه مذکور، به مصادره عین اموال و یا معادل ارزش آن به نفع دولت، حبس و جزای نقدی حکم دهند.

در گذشته کشورهای مختلفی در رابطه با مجازات محکومان به راهزنی دریایی، راه‌ارفاقی در پیش گرفته بودند و در بسیاری از موارد، راهزنان دریایی دستگیر شده را بدون مجازات به ساحل متبوع کشور خود بازمی‌گرداندند. ایران نیز از این قاعده مستثنا نبوده، چنانکه «متأسفانه گاه محاکم ایرانی با انفعال تمام از محاکمه ایشان [راهزنان دریایی] خودداری کرده و این افراد دوباره

۱. شق (الف) ماده (۱) قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم، اصلاحی ۱۳۹۷.

۲. نکته‌ای که ذکر آن جالب به نظر می‌رسد، این است که هرچند با توجه به بند «الف» ماده (۳۰۳) ق.ا.د.ک، رسیدگی به جرائم محاربه یا افساد فی‌الارض (و طبیعتاً جرائم در حکم محاربه یا افساد فی‌الارض) در صلاحیت ذاتی دادگاه انقلاب است، ولی قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم، برخلاف این اصل عمل کرده و رسیدگی به جرائم موضوع قانون مذکور را چنانچه در ایران ارتکاب یابند، مطلقاً در صلاحیت دادگاه کیفری یک مرکز استان (ماده ۹) و چنانچه در خارج از کشور و علیه جمهوری اسلامی ایران یا سازمان‌های بین‌المللی مستقر در قلمرو ایران ارتکاب یابند، مطلقاً در صلاحیت دادگاه‌های کیفری یک تهران (ماده ۱۲) دانسته است.

در سواحل دولت‌های متبوعشان آزاد شده‌اند» (خالقی و کاظمی، ۱۳۹۴: ۷۵). اما در سال‌های اخیر که شدت و دفعات ارتکاب این جرم در مناطق مختلف دنیا و از جمله در سواحل سومالی و خلیج عدن شدت و فزونی یافته، رویه بسیاری از کشورها تغییر کرده و گرایش به جرم‌انگاری راهزنی دریایی یا روزآمد کردن قوانین مربوط به این جرم برای محاکمه آنان بیشتر شده است. ولی متأسفانه قانونگذار ایران با رویکردی غیرقابل توجیه و با توجه به آگاهی از پیامدهایی که ارتکاب این جرم می‌تواند علیه اقتصاد کشور به بار آورد، همچنان از جرم‌انگاری این عمل تحت عنوان قانون مجازات راهزنی دریایی سرباز زده است. به‌عنوان مثال می‌توان به «حمله به کشتی نفت‌کش هراز با نزدیک به دو میلیون تن نفت خام در پنجم بهمن ماه ۱۳۸۹» [اشاره کرد] که تصرف آن از سوی راهزنان دریایی، می‌توانست ضررهای اقتصادی هنگفتی را برای کشور داشته باشد» (همان: ۷۲).

حال، با توجه به اینکه قانونگذار ایران تاکنون به جرم‌انگاری راهزنی دریایی در قوانین کیفری داخلی نپرداخته است، این سؤال مطرح می‌شود که، آیا دادگاه‌های ایران فقط زمانی قادر خواهند بود به جرم راهزنی دریایی رسیدگی کنند که عنوان مجرمانه مزبور، در قوانین داخلی کیفری ایران وجود داشته باشد؟ پاسخ منفی خواهد بود و چنین امری لازم نیست، زیرا در قوانین جزایی ایران عناوین مجرمانه دیگری وجود دارند که انطباق آنها با اعمال ارتكابی توسط راهزنان دریایی، محاکمه این افراد را، با رعایت موازین حقوقی و به‌خصوص اصل قانونی بودن جرم و مجازات‌ها مقدور می‌کند که از آن جمله‌اند: راهزنی در راه‌ها و شوارع (ماده ۶۵۳) قانون تعزیرات (۱۳۷۵)، محاربه (ماده ۲۸۱) قانون مجازات اسلامی (۱۳۹۲)، نهب و غارت اموال (ماده ۶۸۳) قانون تعزیرات (۱۳۷۵) و ... (شاه، ۱۳۹۴: ۱۸۴). بنابراین محاکم ایرانی می‌توانند تحت عناوین مجرمانه دیگری که در قوانین کیفری داخلی وجود دارد از جمله عنوان مجرمانه محاربه، اعمال ارتكابی از سوی راهزنان دریایی را مورد محاکمه و مجازات قرار دهند. نکته حائز اهمیت آن است که از منظر حقوق کیفری بین‌المللی نیز، آنچه موضوعیت دارد، محاکمه و مجازات «رفتار»ی است که در حقوق

بین‌الملل جرم‌انگاری شده است و وصف یا عنوان مجرمانه خاص آن موضوعیت ندارد. این قاعده را می‌توان از بند «۳» ماده (۲۰) اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی استنباط کرد (www.case matrix network).

همان‌گونه که پیش از این نیز بیان شد در کتب فقهی، نمی‌توان مبحث و بخش ویژه‌ای را در ارتباط با راهزنی دریایی در اسلام استنباط کرد. اما می‌توان با استفاده از عنوان فقهی محاربه، احکام راهزنی دریایی را مورد بررسی و تبیین قرار داد (خوش‌نویس، ۱۳۹۱: ۱۲۱). برای اینکه راهزنی دریایی از نظر فقه و حقوق ایران محاربه محسوب شود؛ علاوه بر شرایط کلی مربوط به سارقین مانند عقل، بلوغ، اختیار، قصد، عدم اضطرار و... بایستی آن سرقت و به‌طور اخص راهزنی دریایی، شرایط ذیل را هم که در بندهای مختلف مورد بررسی قرار خواهند گرفت، داشته باشد. این شرایط عبارتند از: مسلحانه بودن راهزنی دریایی؛ همراه بودن با قهر و غلبه و اعمال زور یا تهدید؛ همراه بودن با رعب، وحشت و ایجاد خوف بین خدمه، کارکنان و مسافران احتمالی (سلب امنیت فرد)؛ و در نهایت همراه بودن با برهم زدن امنیت دریا (سلب امنیت دریا). به‌طور قطع در صورت تحقق نیافتن هر یک از شرایط عنوان شده، اقدامات دزدان دریایی را تحت عنوان محاربه نمی‌توان مورد بررسی قرار داد و باید به عناوین مجرمانه دیگری برای تطبیق با اعمال آنها تمسک جست.

۱-۳. مسلحانه بودن راهزنی دریایی

به موجب ماده (۲۷۹) ق. م. ا مصوب سال ۱۳۹۲، محاربه عبارت است از کشیدن (تشهیر) سلاح به قصد جان، مال یا ناموس مردم یا ارباب آنها. همچنین به موجب ماده (۲۸۱) ق. م. ا «راهزنان، سارقان و قاچاقچسانی که دست به سلاح ببرند و موجب سلب امنیت مردم و راه‌ها شوند محاربنند». معنی سلاح چه از نظر زمانی و چه از نظر مکانی قابل تغییر است. برخی از حقوق‌دانان در تعریفی از سلاح بیان داشته‌اند: «منظور از سلاح آن چیزی است که برای نزاع و جنگیدن ساخته شده است یا به‌کار می‌رود، و معنی آن از لحاظ زمان و مکان متغیر است. به این ترتیب باید دید که برداشت عُرف از واژه «سلاح» یا «اسلحه» چیست» (میرمحمد صادقی، ۱۳۹۳: ۵۳).

اداره حقوقی قوه قضائیه در نظریه شماره ۴۰۹۹/۷-۵/۵-۱۳۷۹/۵ اسلحه را آلتی دانسته

است که برای جنگ یا دفاع ساخته می‌شود و در هر زمانی به مناسبت پیشرفت‌های حاصل بشری نوع آن متفاوت است ولی به هر حال کلمه اسلحه عام است و شامل سلاح‌های گرم و سرد می‌شود و سلاح‌های سرد نیز دو نوع است، یکی کاربرد جنگی دارد و نوع دیگر کاربرد جنگی ندارد. آیین‌نامه قانون مجازات قاچاق اسلحه و مهمات و دارندگان اسلحه و مهمات غیرمجاز، مصوب سال ۱۳۹۰ سلاح گرم را شامل سلاح سبک خودکار و غیرخودکار و سلاح گرم سنگین و نیمه‌سنگین و سلاح سرد را شامل سلاح سرد جنگی، سلاح شکاری، مهمات، سلاح لیزری، شبه‌سلاح و... دانسته است. بند «۳» تبصره ماده (۸۷۷) ق. ت مصوب سال ۱۳۷۵ نیز مصادیق سلاح را تبیین کرده است.

با توجه به توضیحات ارائه شده، می‌توان سلاح را این‌گونه تعریف کرد: سلاح عبارت است از هر نوع وسیله‌ای که نوعاً موجب ترس است و در خصم اعم از جنگ و دفاع استفاده می‌شود. همچنین برای اینکه بتوان شخصی را محارب دانست، قطعاً وی باید از سلاح واقعی (اعم از گرم یا سرد) استفاده کرده باشد؛ بنابراین ترساندن مردم با سلاح غیرواقعی هرچند آن اسلحه کاملاً شبیه اصل باشد، باعث تحقق صدق عنوان محاربه نمی‌شود. این نکته را نباید از نظر دور داشت که کشیدن سلاح مستلزم استفاده عملی و در واقع شلیک کردن نیست و صرف آشکار کردن اسلحه با وجود سایر شرایط موجب تحقق جرم محاربه می‌شود.

در مجموع می‌توان این چنین نتیجه گرفت وسایل و آلاتی که راهزنان دریایی برای تصرف کشتی قربانی مورد استفاده قرار می‌دهند، آنان را مشمول شرط اول - استفاده از اسلحه جهت راهزنی دریایی - قرار خواهد داد. بنابراین، این سرقت مسلحانه (به‌طور اخص راهزنی دریایی) چه در شهرها یا روستاها صورت پذیرد، چه در راه‌ها و جاده‌های خارج از شهرها و چه در راه‌های آبی و دریاها انجام شود که نوعی راهزنی است، با وجود سایر شرایط که در ادامه بیان خواهد شد، تحت عنوان محاربه قابل کیفر خواهد بود.

شورای امنیت؛ طراحی، سازماندهی، تأمین مالی یا انتفاع از راهزنی را نیز مستوجب تعقیب و محاکمه می‌داند (UNSC/Res/2383, para 5) و تصمیمات خود در زمینه مقابله با راهزنی دریایی را با دیگر تصمیمات مرتبط با نقض حقوق بشردوستانه پیوند زده است (Ibid., para 11). در خصوص محاربه نیز قانونگذار ایران، در صورتی که این جرم طراحی یا

سازماندهی شده باشد (تبصره «۲» ماده (۱۳۰)) و با همکاری گروه مجرمانه (تبصره «۱» ماده (۱۳۰)) ارتکاب یابد و عنوان محارب بر سر دسته گروه مجرمانه صدق کند، او را با همین عنوان قابل محاکمه و مجازات می‌داند.

۳-۲. همراه بودن با قهر و غلبه و اِعمال زور یا تهدید

راهزنی دریایی در زمان‌های گذشته به این صورت بوده که کشتی را در همان مکانی که به آن دسترسی پیدا می‌کردند غارت کرده و خدمه، کارکنان آن و مسافران احتمالی آن را یا به قتل می‌رساندند یا در دریا غرق می‌کردند یا مورد ضرب و جرح قرار می‌دادند و یا به صورت‌های مختلف از آنان سوءاستفاده می‌کردند. اما امروزه چنین اقداماتی از سوی راهزنان دریایی کمتر رخ می‌دهد به عبارت دیگر آنان کشتی قربانی حملات را تصرف کرده و آن را به منطقه تحت سلطه خود می‌برند و طی تماسی با دولت کشور متبوع صاحب پرچم و یا شخص یا اشخاصی که کشتی یا محموله موجود در آن کشتی به آنان تعلق دارد، مبالغ هنگفتی را برای آزادی کشتی درخواست می‌کنند. به این ترتیب شاید میل به خشونت‌هایی در حد قتل، نزد راهزنان دریایی در مقایسه با گذشته کمتر شده باشد ولی همچنان در ارتکاب این عمل مجرمانه، راهزنان دریایی به زور و تهدید و اِعمال خشونت متوسل می‌شوند تا بتوانند به هدف خود که همان ربودن کشتی و به تبع آن اموال یا منافع موجود در آن کشتی است دست یابند. از طرفی، با توجه به تعاریفی هم که در مورد راهزنی دریایی از سوی سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی عنوان شده است که به برخی از آنها اشاره کردیم، می‌توان نتیجه گرفت که از نظر جامعه بین‌المللی نیز توسل به زور یا احتمال توسل به زور، یکی از ارکان تشکیل‌دهنده راهزنی دریایی است. برای مثال، سازمان دریایی بین‌المللی، راهزنی دریایی را عمل سوار شدن به هرگونه کشتی - اعم از تجاری، مسافری و ... - با هدف انجام راهزنی یا هرگونه جرم دیگر، و با هدف یا احتمال به‌کار بردن زور برای پیشبرد عمل مجرمانه بیان کرده است. به این ترتیب برای تحقق این بند، راهزنان دریایی باید به اجبار و با توسل به زور یا تهدید و یا حداقل با اِعمال فشار از هر طریقی، مثل اعلام این پیام که یا کشتی را متوقف کنید یا آن را مورد هدف خمپاره قرار خواهیم داد، وارد شناور قربانی شوند و کشتی را از

مقصد و هدف معمول خود بازدارند. در چنین حالتی و با وجود سایر شرایط، اعمال و رفتار راهنزان دریایی را می‌توان با عنوان محاربه پیگیری کرد.

در این باره ذکر نکته‌ای برای مشخص‌تر شدن بیشتر موضوع و پی بردن به پیشرفت‌های راهنزان دریایی جالب به نظر می‌رسد و آن این است که راهنزان دریایی امروزی، در شناورهای خود از سلاح‌های سنگین و نیمه‌سنگین، تلفن‌های متصل به ماهواره، سامانه‌های دفاع هوایی حامل خمپاره‌های موشکی و سیستم‌های مشخص‌کننده موضع نیز سود می‌برند.

۳-۳. همراه بودن با رعب و وحشت و ایجاد خوف بین خدمه و کارکنان و مسافران احتمالی (سلب امنیت فرد)

این نکته را باید مدنظر داشت که چنانچه سرقت مسلحانه یا راهزنی دریایی به نحوی باشد که موجب رعب و وحشت و برهم خوردن امنیت مردم نشود، مجازات آن تعزیر خواهد بود و جایی برای تطبیق آن با عنوان محاربه وجود نخواهد داشت. در این باره ماده (۲۸۱) ق. م. ا که پیش از این ذکر آن گذشت، علاوه بر ضابطه استفاده از سلاح، ضابطه سلب امنیت مردم را هم مورد توجه قرار داده است. حال شاید سؤالی پیش بیاید که چرا با توجه به ذکر واژه مردم در مواد (۲۷۹ و ۲۸۱) ق. م. ا که نشانگر وجود نوعی عمومیت در جرم است تا عنوان محاربه با وجود سایر شرایط بر محارب یا محاربین صدق کند، نگارندگان از عنوان (سلب امنیت فرد) استفاده کرده‌اند؟ در پاسخ به این سؤال احتمالی باید گفت هرچند قانونگذار و به تبع آن برخی از حقوقدانان وجود نوعی عمومیت در جرم را برای تحقق محاربه لازم دانسته‌اند، ولی حتماً لازم نیست که در اثر اقدامات محاربین و از آن جمله راهنزان دریایی تعداد زیادی بترسند بلکه با ترساندن حتی یک نفر هم (حبیب‌زاده، ۱۳۷۰: ۹۷؛ نجفی، ۱۳۶۳: ۵۶۴) در صورت وجود سایر شرایط، می‌توان عمل آنان را برای تطبیق با عمل محاربه مورد بررسی قرار داد. در این باره علاوه بر مقنن، برخی فقها و حقوقدانان نیز در تعاریفی که برای محاربه ذکر کرده‌اند، تهدید و ترساندن مردم و سلب امنیت را از ارکان تشکیل‌دهنده برای تحقق این عنوان مجرمانه دانسته‌اند، مگر فقها و حقوقدانانی

که محاربه را جرمی مطلق می‌دانند و معتقدند که «موضوع جرم محاربه عملی است که قابلیت سلب آسایش و ایجاد رعب و وحشت برای مردم را داشته باشد» (حبیب‌زاده، ۱۳۷۰: ۹۸) هرچند عملاً باعث ترسیدن و ایجاد خوف بین مردم و سلب امنیت نشود. در این زمینه امام خمینی (ره) در پاسخ به سؤالی که برهنه کردن سلاح به قصد ترساندن مردم از فردی ضعیف و ناتوان که هیچ کس از او نمی‌ترسد، او را محارب می‌کند یا خیر بیان کرده‌اند: «مشکل است بلکه می‌توان گفت چنین عملی از چنین کسی او را محارب نمی‌کند، بلکه اگر ناتوانی او به حدی نباشد که هیچ کس از او نترسد بلکه در پاره‌ای از مواقع و در بعضی از افراد ایجاد ترس می‌کند ظاهر این است که او داخل در عنوان محارب است» (خمینی، ۱۳۸۳: ۲۳۹).

بنابراین با توجه به توضیحاتی که ارائه شد، برای تطبیق این شرط، برای محاربه محسوب شدن عمل راهزنان دریایی، باید امنیت کشتی و عرشه آن برای خدمه و کارکنان و مسافران احتمالی به هم بخورد و به نوعی آنان را دچار رعب و وحشت و خوف کند که به نظر می‌رسد تحقق آن، اگر نگوئیم همیشه، ولی در اکثر قریب به اتفاق موارد راهزنی دریایی، جزء لاینفک نتیجه‌ای است که از اقدامات راهزنان دریایی به وقوع می‌پیوندد. برای تحقق این بند حتماً لازم نیست که راهزنان دریایی از سلاح‌های خود به صورت عملی استفاده کرده یا وارد کشتی قربانی شوند بلکه حتی اگر سلاح‌های خود را به سمت شناور قربانی نشانه روند و به آنها اخطار برای توقف دهند، و این عمل باعث ترس خدمه و کارکنان موجود در کشتی شود، نتیجه مورد نظر برای تحقق این بند محقق خواهد شد و راهزنان دریایی با وجود سایر شرایط، با عنوان محاربه قابل مجازات خواهند بود.

۳-۴. همراه بودن با برهم زدن امنیت دریا (سلب امنیت دریا)

نقاط خاصی در میان آب‌های جهان هستند که با توجه به وضعیت جغرافیایی و موقعیت‌های مکانی و خشکی‌های اطراف یا حتی نوع سیستم حکومتی کشورها، مناطق محبوب و دلخواه راهزنان دریایی به‌شمار می‌آیند. به‌عنوان نمونه می‌توان به تنگه مالاکا و منطقه (بی) بین سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور که دارای جزایر متعدد

و فراوان است و در سال‌های اخیر بهترین منطقه برای راهزنان دریایی و ناامن‌ترین منطقه برای کشتی‌ها محسوب می‌شود یا به خلیج عدن که یکی از مهم‌ترین مناطق مربوط به حمل‌ونقل دریایی است و کشتی‌های فراوانی از آن عبور می‌کنند و یا به سواحل سومالی که به دلیل ضعف و عدم توانایی نیروی نظامی داخلی در کشور سومالی، به یکی از ناامن‌ترین مناطق برای کشتی‌های تجاری که از این سواحل عبور می‌کنند، تبدیل شده است، اشاره کرد (IMO, ۲۰۱۷). تصمیمات فصل هفتمی شورای امنیت در خصوص مقابله با راهزنی دریایی در سومالی، ارتباط میان این جرم و صلح و امنیت بین‌المللی را نمایان می‌کند (UNSC/Res/1844, 2093, etc).

همان‌گونه که پیشتر نیز بیان شد؛ محاربه از جرائم مقید است یعنی برخلاف جرائم مطلق که برای تحقق آنها هیچ نتیجه‌ای لازم نیست، برای تحقق محاربه به وقوع نتیجه‌ای مجرمانه نیاز داریم و آن نتیجه مجرمانه «سلب امنیت» است. در این باره ماده (۲۷۹) ق. م. ا «کشیدن سلاح به قصد جان، مال یا ناموس مردم یا ارباب آنها به نحوی که موجب ناامنی در محیط شود» را ضروری دانسته است. این سلب امنیت می‌تواند در خشکی، دریا، شهر، روستا، راه، جاده و... باشد و در تمام تعاریفی هم که توسط فقها از محاربه بیان شده به آن اشاره شده است. راهزنان دریایی با اقدامات خود و به‌ویژه با سلاح‌های مختلف و پیشرفته‌ای که از آنها استفاده می‌کنند، کشتی قربانی را در هر حالتی مجبور به تسلیم کرده و اموال موجود در کشتی را غارت می‌کنند و یا کشتی و خدمه آن را برای باج‌گیری به گروگان می‌برند. بدون شک با همین‌گونه اقدامات نیز، به موجب ماده (۱۷) عهدنامه دریای آزاد (ماده (۱۰۳) عهدنامه حقوق دریاها) راهزنی دریایی به وقوع پیوسته است، اما برای اینکه بتوان اقدامات راهزنان دریایی را با عنوان فقهی محاربه (و نه مثلاً سرقت حدی یا تعزیری) بررسی و در نهایت مورد حکم قرار داد، باید اقدامات آنان به سلب امنیت آن منطقه از دریا منجر شود؛ به‌گونه‌ای که سایر کشتی‌ها، یا مسیر دیگری را انتخاب کرده و سعی کنند از آن منطقه پرخطر و فاقد امنیت عبور نکنند (حتی اگر این تغییر مسیر باعث افزایش هزینه آنها شود) یا با تمام تجهیزات جنگی و از هر نظر آماده، برای دفاع و مقابله با راهزنان دریایی احتمالی وارد آن منطقه فاقد امنیت شوند و یا در مواردی که راهی جز عبور از آن منطقه بدون

امنیت وجود نداشته باشد، کشتی‌های جنگی از کشتی‌های تجاری و اقتصادی مختلف و از آن جمله کشتی‌های تحت پرچم متبوع کشور خویش در برابر تجاوزهای راهزنان دریایی محافظت کنند. به منظور برقراری نظم و امنیت سلب شده دریاها، بسیاری از دولت‌ها و از جمله ایران برای حمایت و تأمین امنیت کشتی‌های تجاری و نفت‌کش، نیروهای دریایی خود را به مناطق پرخطر روانه کرده‌اند تا بتوانند امنیت کشتی‌ها و اموال موجود در آنها را تضمین و به نوعی تأمین کنند. با تحقق این بند که نتیجه عمل مجرمانه‌ای است که از آن به محاربه یاد می‌شود، و با وجود سایر شرایطی که پیش از این بیان شد، می‌توان راهزنان دریایی را با عنوان محارب مورد پیگرد و تعقیب قرار داد. نکته مهم اینکه ق.م.ا در تحقق جرم محاربه قیدی از جهت مکان وقوع جرم، مقرر نکرده است؛ که این خود می‌تواند قرینه‌ای باشد بر تعمیم دادن مفهوم محاربه به اقدامات صورت گرفته در دریاها از سوی دزدان دریایی، با وجود تمام شرایط ذکر شده. در نتیجه تحقق جرم در دریای آزاد و وصف بین‌المللی آن مانعی برای اعمال صلاحیت محاکم ایران و اجرای قانون جزای ایران نسبت به مرتکبان نخواهد بود.

۴. دادگاه رسیدگی‌کننده به اقدامات راهزنان دریایی

برای تشخیص دادگاهی که در ایران می‌تواند به محاربه و اعمال در حکم محاربه رسیدگی و رأی صادر کند، باید به دور رأی وحدت رویه و همچنین مواد (۹) ق.م.ا و (۳۱۶) ق.آ.د. ک مصوب سال ۱۳۹۲، اشاره کرد. به موجب رأی وحدت رویه شماره ۵۲۱، مورخ ۱۳۶۷/۱۲/۹ دیوان عالی کشور: «جرائمی که اعلام شده عنواناً در ارتباط با امنیت داخلی جمهوری اسلامی ایران، موضوع بند «۱» ماده واحده قانون حدود صلاحیت دادسراها و دادگاه‌های انقلاب مصوب اردیبهشت ماه ۱۳۶۲، است که رسیدگی به آنها در صلاحیت دادسرای انقلاب است...». همچنین به موجب رأی وحدت رویه شماره ۵۴۱، مورخ ۱۳۶۹/۱۰/۴ دیوان مذکور: «ورود دسته جمعی و مسلح به عنف در موقع شب به منازل مسکونی مردم و سرقت اموال با تهدید و ارباب و وحشت از جرائمی است که نظم جامعه و امنیت عمومی را مختل می‌کند و رسیدگی آن بر طبق بند «۱» ماده واحده قانون مصوب اردیبهشت ماه

۱۳۶۲ در صلاحیت دادسرا و دادگاه انقلاب اسلامی است» (کارخیران، ۱۳۹۲: ۱۸۵).

در این باره ماده (۹) ق. م. ا، بیان می‌دارد: «مرتکب جرائمی که به موجب قانون خاص یا عهدنامه‌ها و مقررات بین‌المللی در هر کشوری یافت شود در همان کشور محاکمه می‌شود، اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزائی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌شود». این ماده که دربرگیرنده اصل صلاحیت «جهانی» یا «بین‌المللی» قوانین کیفری است، حالت موردی را مشخص می‌کند که به صرف یافت شدن متهم در ایران (و نه دستگیری وی)، دادگاه‌های ایران صلاحیت رسیدگی به اتهام او را دارند. اما ماده (۳۱۶) ق. آ. د. ک مصوب سال ۱۳۹۲، فرض دیگری را بررسی کرده و آن زمانی است که مرتکب دستگیر شده باشد. مطابق ماده (۳۱۶) ق. آ. د. ک: «به اتهامات اشخاصی که در خارج از قلمرو حاکمیت جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم می‌شوند و مطابق قانون، دادگاه‌های ایران صلاحیت رسیدگی به آنها را دارند، چنانچه از اتباع ایران باشند حسب مورد در دادگاه محل دستگیری و چنانچه از اتباع بیگانه باشند حسب مورد، در دادگاه تهران رسیدگی می‌شود». «این ماده ناظر بر تعیین صلاحیت محلی دادگاه‌های ایران برای رسیدگی به جرائم ارتكابی در خارج از کشور است» (خالقی، ۱۳۹۳: ۲۸۶). بنابراین، با توجه به دو رأی وحدت رویه و مواد مورد اشاره و همچنین با توجه به بند «الف» ماده (۳۰۳) ق. آ. د. ک، از آنجاکه می‌توان اقدامات راهزنان دریایی را (با وجود تمام شرایطی که ذکر آنها گذشت) با عنوان محاربه مورد رسیدگی قرار داد، چنانچه راهزنی دریایی در خارج از مرزهای مورد حفاظت جمهوری اسلامی ایران از آن جمله در دریای آزاد واقع شود و مرتکب به دلایلی مانند تبعه ایران بودن و یا مخفی شدن در ایران، در ایران یافت شود، به موجب ماده (۹) ق. م. ا، می‌توان دادگاه انقلاب «محل اقامت و یا محل حضور» (خالقی، ۱۳۹۵: ۲۶) او را صالح به رسیدگی شناخت، لیکن، زمانی که راهزن دریایی توسط نیروهای جمهوری اسلامی ایران دستگیر و به ایران منتقل شود و مطابق قانون، دادگاه‌های ایران صلاحیت رسیدگی داشته باشند، چنانچه راهزن دریایی از اتباع ایران باشد دادگاه انقلاب بندری که مرتکب به آنجا

۱. ماده (۳۰۳) ق. آ. د. ک: «به جرائم زیر در دادگاه انقلاب رسیدگی می‌شود: الف).... محاربه....».

انتقال داده می‌شود را می‌توان در حکم محل دستگیری وی فرض کرد و صالح به رسیدگی دانست و چنانچه راهزن دریایی از اتباع بیگانه باشد، نظر به صلاحیت ذاتی دادگاه‌های انقلاب که طبق ماده (۳۰۳) ق.آ.د.ک (مصوب ۱۳۹۲) شامل عنوان «محرابه» نیز می‌شود، دادگاه انقلاب تهران صالح به رسیدگی خواهد بود.

۵. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

راهزنی دریایی از جمله جرائمی است که با وجود مشکلات فراوانی که برای تجارت کشورها و جامعه بین‌المللی ایجاد می‌کند، تاکنون مورد مقابله منسجم جامعه بین‌المللی قرار نگرفته و مجموعه تلاش‌های نهادهایی نظیر شورای امنیت نیز نتوانسته تأثیر جدی در کاهش فراوانی ارتکاب این جرم داشته باشد. شاید مهمترین دلیل فزونی گرفتن راهزنی دریایی، آن باشد که در قوانین داخلی بسیاری از کشورها، تا چندی پیش این جنایت بین‌المللی به صورت مستقل جرم‌انگاری نشده بود تا بتوان با حتمیت و قطعیت با مرتکبان این جرم برخورد کرد.

اما در سال‌های اخیر و در پی افزایش چشمگیر ارتکاب راهزنی دریایی در مناطق مختلف دنیا، کشورهایی که از مدت‌ها قبل این عمل مجرمانه را جرم‌انگاری کرده‌اند، به روزآمد کردن آن پرداخته و برخی از کشورها نیز به تازگی و در چند سال اخیر، به صورت مستقل به جرم‌انگاری این عمل مجرمانه در قالب قانونی خاص همت گماشته‌اند. ولی متأسفانه قانونگذار ایران با وجود احساس چنین خلئی تاکنون قانون مستقلی در این زمینه تدوین نکرده است. به همین دلیل و با درک اهمیت این موضوع، مقاله حاضر تلاشی بود در جهت اینکه بتوان راهزنان دریایی را از یک سو با استناد به اینکه باعث ایجاد مفسده‌ای شده‌اند (ماده (۲۸۶) ق.م.ا) و از سوی دیگر با استناد به اینکه به قصد جان، مال یا ناموس مردم به شناور قربانی یورش برده و باعث سلب امنیت شده‌اند (ماده (۲۷۹) ق.م.ا) محارب دانست و یکی از چهار مجازاتی را که برای محاربین به حکم آیه ۳۴ سوره مائده مشخص شده و در ماده (۲۸۲) ق.م.ا انعکاس یافته است و قاضی نیز به استناد ماده (۲۸۳) ق.م.ا در انتخاب هر کدام از آنها تخییر دارد را در مورد آنها اجرا کرد. البته باید به

خاطر داشت که در صورت عدم تحقق حتی یکی از شرایطی که برای تحقق عنوان محاربه لازم است، نمی‌توان راهزنان دریایی را محارب دانست و مجازات محاربه را در مورد آنها اجرا کرد. در این‌گونه موارد می‌توان اقدامات راهزنان دریایی را با عناوین مجرمانه موجود دیگری همچون سرقت حدّی مقرر در ماده (۲۶۸) ق. م. ا، که بر لزوم تحقق چهارده شرط را برای صدق عنوان سرقت حدّی بر اقدامات مرتکبان لازم دانسته، اشاره کرد. مگر آنکه نتوانیم کشتی مورد تجاوز را حرز بدانیم و به تبع آن، راهزنان دریایی را هاتک حرز محسوب کنیم و یا آن شی یا کالایی را که کشتی مورد تجاوز در حال انتقال و جابه‌جایی آن است، از نظر حقوق ایران، شرعاً مالیت نداشته باشد (مانند مشروبات الکلی). در این صورت، مورد از شمول عنوان سرقت حدّی خارج خواهد شد و باید به دنبال تطبیق عمل راهزنان دریایی با عناوین مجرمانه دیگری باشیم که از آن جمله است، سرقت تعزیری مقرر در ماده (۶۵۳) ق. ت مصوب سال ۱۳۷۵ که بیان می‌دارد: «هر کس در راه‌ها و شوارع مرتکب راهزنی شود، در صورتی که عنوان محارب بر او صادق نباشد به سه تا پانزده سال حبس و شلاق تا (۷۴) ضربه محکوم می‌شود». حتی می‌توان اعمال راهزنان دریایی را تحت عنوان فقهی و جزایی افساد فی الارض که در ماده (۲۸۶) ق. م. ا به آن اشاره شده ارزیابی کرد و در نهایت آنان را به موجب یکی از عناوین مجرمانه مذکور مورد مؤاخذة و مجازات قرار داد. نکته‌ای که ذکر آن ضروری به نظر می‌رسد، این است که نباید تصور کرد که کلمه «ارض» در عنوان مجرمانه افساد فی الارض، تنها مفسدات روی زمین و خشکی را شامل می‌شود، بلکه باید قائل به این نظر بود که چون در بسیاری از موارد جرائمی که ممکن است مرتکب یا مرتکبان را مشمول عنوان مجرمانه گفته شده کند، روی زمین و خشکی اتفاق می‌افتد، کلمه «ارض» از باب غالب آمده و نه به قصد محدود کردن «مکان» ارتکاب این‌گونه جرائم. در تأیید این نظر می‌توان به تعاریف فقها از جرم محاربه (پیش از این ذکر آنها گذشت) اشاره کرد که هیچ‌یک محدودیتی از نظر مکان ارتکاب جرم محاربه ایجاد نکرده‌اند. در مجموع از لحاظ نظری می‌توان گفت که عنوان مجرمانه «محاربه» که اکنون در نظام حقوقی کشور وجود دارد، در خلأ قانونی مبارزه با راهزنی دریایی می‌توان از آن استفاده کرد.

منابع و مأخذ

۱. قرآن کریم.
۲. آیین‌نامه قانون مجازات قاچاق اسلحه و مهمات و دارندگان اسلحه و مهمات غیرمجاز (۱۳۹۰).
۳. بطحائی گلپایگانی، سیدهاشم (۱۳۹۳). ترجمه تلفیقی تکمله المنهاج، چاپ اول، تهران، نشر میزان.
۴. تاناکا، یوشیفومی (۱۳۹۵). حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه طلعت آرمین، چاپ اول، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۵. جدلی، صفی‌ناز (۱۳۸۵). «صلاحیت جهانی و لزوم بررسی دیدگاه جمهوری اسلامی ایران»، سیاست خارجی، سال ۲۰، ش ۴.
۶. چرچیل، رابین و لو آلن (۱۳۸۳). حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، چاپ دوم، تهران، انتشارات کتابخانه گنج دانش.
۷. حبیب‌زاده، محمدجعفر (۱۳۷۰). بررسی جرم محاربه و افساد فی الارض، چاپ چهارم، تهران، مؤسسه کیهان.
۸. خمینی، روح‌الله (۱۳۸۳). تحریرالوسیله، جلد چهارم، چاپ بیست‌ویکم، قم، انتشارات جامعه مدرسین.
۹. خالقی، علی (۱۳۹۳). نکته‌ها در قانون آیین دادرسی کیفری، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۱۰. --- (۱۳۹۵). آیین دادرسی کیفری، جلد دوم، چاپ سی‌ویکم، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۱۱. خالقی، علی و سیدسجاد کاظمی (۱۳۹۴). «تحلیلی بر صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به جرم راهزنی دریایی»، مطالعات حقوق کیفری و جرم‌شناسی دانشگاه تهران، دوره ۲، ش ۲.
۱۲. خوش‌نویس، عباس (۱۳۹۱). «بهره‌برداری از دریا براساس قواعد فقه اسلامی با نگاهی به کنوانسیون‌های حقوق دریاها»، مؤسسه آموزش عالی شهید اشرفی اصفهانی.
۱۳. زراعت، عباس (۱۳۸۰). شرح قانون مجازات اسلامی، بخش حدود، جلد دوم، چاپ اول، تهران، انتشارات ققنوس.
۱۴. ساطوری، مونا (۱۳۹۳). «مقابله با جرائم سازمان‌یافته فراملی از طریق دریاها در حقوق بین‌الملل»، دانشگاه غیرانتفاعی شهید اشرفی اصفهانی.
۱۵. شاو، ملکم. ان. (۱۳۹۴). حقوق بین‌الملل دریاها با نگاهی به مسائل ایران، ترجمه و تألیف علیرضا ابراهیم‌گل، و حسن خسروشاهی، چاپ اول، تهران، انتشارات خرسندی.

۱۶. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۱). *حقوق بین الملل عمومی*، چاپ چهل و سوم، تهران، انتشارات گنج دانش.
۱۷. طلایی، فرهاد (۱۳۹۰). *حقوق بین الملل دریاها*، چاپ اول، تهران، انتشارات جنگل.
۱۸. عوده، عبدالقادر (۱۳۹۰). *التشريع الجنائي الاسلامي مقارناً بالقانون الوضعي*، ترجمه حسن فرهودی نیا، جلد چهارم، چاپ اول، تهران، انتشارات یادآوران.
۱۹. قانون آیین دادرسی کیفری (۱۳۹۲).
۲۰. قانون مجازات اسلامی (تعزیرات) (۱۳۷۵).
۲۱. قانون مجازات اسلامی (۱۳۷۰).
۲۲. --- (۱۳۹۲).
۲۳. قانون مبارزه با تأمین مالی تروریسم (۱۳۹۴) و اصلاحی (۱۳۹۷).
۲۴. کارخیران، محمدحسین (۱۳۹۲). *کامل ترین مجموعه محشی قانون مجازات اسلامی*، ج دوم، چاپ دوم، تهران، انتشارات راه نوین.
۲۵. کسسه، آنتونیو (۱۳۸۷). *حقوق بین الملل کیفری*، ترجمه حسن پیران، اردشیر امیرارجمند و زهرا موسوی، چاپ اول، تهران، انتشارات جنگل.
۲۶. گلدوزیان، ایرج (۱۳۹۳). *محتسای قانون مجازات اسلامی*، چاپ سوم، تهران، انتشارات مجد.
۲۷. میرمحمد صادقی، حسین (۱۳۹۳). *جرائم علیه امنیت و آسایش عمومی*، چاپ بیست و هشتم، تهران، نشر میزان.
۲۸. موسوی، سیدفضل الله، سیدمهدی موسوی و انسیه جدیدی (۱۳۹۰). «چالش های کنونی حقوق بین الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به راهزنی دریایی»، فصلنامه پژوهش حقوق، سال ۱۳، ش ۳۲.
۲۹. مکی العاملی، محمدبن جمال الدین (۱۳۷۰). *اللمعه دمشقیه*، چاپ دوم، قم، انتشارات دارالفکر.
۳۰. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۸۷). *حقوق دریایی*، تهران، سمت.
۳۱. نجفی، محمدحسن (۱۳۶۳). *جواهرالکلام فی شرح شرایع الاسلام*، چاپ دوم، تهران، دارالکتب الاسلامیه.
۳۲. هاشمی شاهرودی، سید محمود (۱۳۷۸). *بایسته های فقه جزا*، چاپ سوم، تهران، نشر میزان.
۳۳. یزدی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۷۴). *ترجمه فارسی شرایع الاسلام*، جلد چهارم، چاپ ششم، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.

34. Aust, Anthony. (2007). *Modern Treaty Law and Practice*, New York, Cambridge University Press.

35. Bassiouni, M. Cherif. (1996). "International Crimes: Jus Cogens and Obligatio

Erga Omnes", *Lae and Contemporary Problems*, Vol. 59, No. 4.

36. Birnie, P. W. (1987). "Piracy, Past, Present and Future", *Marine Policy*, 2.
37. Convention on the High Seas, 1958.
38. Henize, Erica (2011). *A Global War on Piracy? International Law and the Use of Force Against Sea Pirates*, American Political Science Association. Available at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1900413.
39. <https://www.casematrixnetwork.org/cmkn-knowledge-hub/icc-commentary-clicc/rome-statute/#c1193>.
40. ILC (2001). Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts.
41. IMO (2017). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report – 2016. Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf>.
42. --- (2018). <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/271%20MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>.
43. Joubert, Lydelle (2013). "The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis, *Scientia Militaria*", *South African Journal of Military Studies*, Vol. 41, No. 1.
44. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
45. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986.
46. UNSC/Res/1844
47. UNSC/Res/2093
48. UNSC/Res/2383
49. UNSC/Res/2442

Archive of SID