

چالش های کنونی حقوق بین الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی

دکتر سید فضل الله موسوی Sfmoosavi12@gmail.com

استاد دانشکده حقوق دانشگاه تهران

سید مهدی موسوی Mahdimooousavi@gmail.com

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران

انسبه جدیدی ejadidi@ut.ac.ir

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دانشگاه تهران

تاریخ دریافت: ۸۹/۳/۱۹ تاریخ پذیرش نهایی: ۸۹/۸/۱۹

چکیده

در عرصه دریاهای، دزدی دریایی اصلی ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد. (Kontorovich, 2004) دکترین صلاحیت جهانی به تمام دولت ها اجازه می دهد که برخی از مجرمانی که مرتکب جرایم بین المللی شده اند را، حتی در صورتی که مجرم و قربانی هیچ ارتباطی با دولت تعقیب کننده نداشته باشند، محاکمه نمایند. قبل از تشدید بحران ارتکاب دزدی دریایی در سال های اخیر، قابلیت اجرای این قاعده در مورد دزدی دریایی ظاهراً غیر قابل استفاده به نظر می رسید، اما اکنون زمان آن فرا رسیده است که مرتکبان دزدی دریایی جدید مانند مرتکبان سایر جرایم مشمول صلاحیت جهانی مورد محاکمه قرار گیرند. (Kontorovich, 2009) اما از طرفی دولت ها برای استفاده از این اختیار قانونی با مشکلاتی نیز مواجه هستند که از جمله آن ها می توان به برخی هنجارهای حقوق بین الملل، خصوصاً هنجارهای حقوق بشری، که از زمان تصویب مقررات مربوط به دزدی دریایی افزایش یافته اند، اشاره نمود. از سوی دیگر، امروزه دزدی دریایی به شیوه ای متفاوت از آن چه که در گذشته وجود داشت رخ می دهد. همین امر سبب شده است که اسناد بین المللی موجود برای مقابله و سرکوب دزدی دریایی، نتوانند پاسخگوی نیاز های کنونی باشند. لذا برای مقابله با این جرم، دولت ها ناگزیر راه حل های موجود در اسناد بین المللی را وا نهاده اند و به شیوه ای دیگر به مقابله با این جرایم می پردازند. در این نوشتار ضمن بررسی ماهیت و مفهوم جرم دزدی دریایی، به بررسی چالش های جدید این جرم و شیوه های نوین مقابله با آن می پردازیم.

واژه های کلیدی: دزدی دریایی، کنوانسیون حقوق دریاهای، حقوق بین الملل، صلاحیت جهانی.

هر چند ممکن است که دزدان دریایی بر روی پرده نقره ای و یا جعبه جادویی بسیار شگفت انگیز و افسانه ای باشند، اما حوادث اخیر، از جمله ربودن نفت کش غول پیکر «سیریوس استار»^۱ توسط چند قایق موتوری دزدان دریایی، به خوبی نشان داد، که بر خلاف تصور عموم این جرم میراث روزگار باستان نیست و خطر دزدی دریایی در عصر ماهواره ها نیز ایمنی و امنیت دریانوردی را تهدید می کند. همان طور که می دانیم جرم دزدی دریایی تحت صلاحیت جهانی قرار دارد؛ یعنی صرف نظر از این که جرم در کجا رخ داده است و مجرم چه ارتباطی با کشور دستگیر کننده دارند، همه کشور ها می توانند مرتکبان این جرم را مورد تعقیب و محاکمه و قرار دهند. اما سؤالی که در این جا به نظر می رسد این است که دولت ها چقدر از این حق خود استفاده می نمایند؟ لذا در این نوشتار ابتدا به بررسی جرم دزدی دریایی در اسناد موجود در زمینه حقوق دریاها پرداخته و سپس بطور خاص، دزدی دریایی در آب های سومالی را به عنوان شیوه نوین ارتکاب دزدی دریایی، مورد بررسی قرار خواهد گرفت و سرانجام به بررسی نحوه مقابله با این جرم و اقدامات قضایی صورت گرفته در مورد آن پرداخته می شود.

۱. تاریخچه و تعاریف دزدی دریایی

دزدی دریایی از دیر باز، عملی مذموم و نکوهیده تلقی می شده است. سیسرو^۲ سیاست مدار و نویسنده رمی دوران باستان، از دزدان دریایی به عنوان دشمنان بشریت یاد^۳ می کند. «سر ویلیام بلک استون»^۴ حقوقدان انگلیسی قرن هجدهم در کتاب «از جرایم علیه حقوق بین الملل»^۵ جرم دزدی دریایی را جرمی علیه تمام حقوق جامعه تلقی می کند. در دوران باستان، کسی که مرتکب دزدی دریایی علیه هموطنان خود می شد، خائن تلقی می شد و اگر این جرم را علیه اتباع سایر دولت ها انجام می داد، مرتکب جرمی مانند سایر جرایم شده بود. در دوران هنری سوم، حقوق انگلستان تحت نظام «کامن لا»^۶ قرار گرفت و بر این اساس کسی که در دریا مرتکب دزدی می شد، مرتکب همان جرمی شده بود که یک سارق در خشکی مرتکب می شود. (Vallar, 2005) بر اساس گزارش داخلی وزیر امور خارجه انگلستان در سال ۱۸۵۳: «تمام کسانی که

1. Sirius Star
2. Cicero
3. Hostis Humani Generis
4. Sir William Blackstone
5. Of Offenses against the Law of Nations
- 6 . Common Law

مرتکب دزدی عدوانی یا تصرف یک کشتی و یا کالاهای آن در دریای آزاد شوند، بدون توجه به اصلیت آن‌ها و یا پرچمی که با آن دریانوردی می‌کند، بر اساس حقوق بین‌الملل، دزد دریایی تلقی می‌شوند» (Banker, 2003)

بر اساس قانون سال ۱۸۲۰ آمریکا، دزدی دریایی عبارت است از عمل دزدی ای که در دریا رخ داده باشد. اما قانون کنونی ایالت متحده در مورد دزدی دریایی متفاوت از گذشته است و بر اساس آن هر سرقت و یا قتل که در دریای آزاد صورت بگیرد، اعلام جنگ علیه ایالات متحده محسوب می‌شود. (Ibid) در طول سالیان متمادی سایر دولت‌ها نیز در قوانین خود به تعریف دزدی دریایی پرداختند ولی تلاش برای ایجاد تعریف واحدی از دزدی دریایی در سال ۱۹۵۸ با تصویب کنوانسیون دریای آزاد^۱ و سرانجام کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به تحقق پیوست. حال به مرور مختصر روند تدوین قواعد مربوط به دزدی دریایی می‌پردازیم.

۱-۱. روند تدوین مقررات موجود در مورد دزدی دریایی

قواعد مربوط به دزدی دریایی سابقه کهنی دارند. انگلستان نخستین کشوری بود که در سال ۱۶۹۸ به تصویب قانونی علیه دزدان دریایی پرداخت. (Birnie, 1987, p.163) همزمان با انگلستان سایر دولت‌های اروپایی نیز به این نتیجه رسیدند که دزدی دریایی یک مسئله بین‌المللی است. اما علی‌رغم این دیدگاه مشترک، دقیقاً از آغاز ایجاد این تفکر، حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل مواضعی متفاوت از یکدیگر داشتند. با وجود این شگفت‌آور است که یکی از اولین جرایمی که با ایجاد نهاد نوپای جامعه ملل جرم‌انگاری شد، دزدی دریایی بود. در سال ۱۹۲۶ کمیته متخصصان جامعه ملل برای تدوین و توسعه تدریجی حقوق بین‌الملل پیش‌نویس مقررات مبارزه با دزدی دریایی را تنظیم نمود. این مقررات شامل ۸ ماده بود که دزدی دریایی را محدود به عملی می‌کرد که در دریای آزاد و برای اهداف خصوصی رخ دهد و در برخی موارد، به دولت‌ها اجازه تصمیم‌گیری در خصوص وضعیت آنان را اعطا می‌کرد. (Scott, 1994, pp.42-43) این پیش‌نویس قبل از کنفرانس تدوین حقوق دریاها به بررسی گذاشته نشد، چراکه بیم آن می‌رفت که مورد اقبال جهانی قرار نگیرد. در این میان دانشگاه هاروارد تحقیق در مورد این موضوع را به عهده گرفت. سؤال اصلی آنان این بود که دزدی دریایی چه جایگاهی در حقوق بین‌الملل دارد؟ آن‌ها در سال ۱۹۳۲ پاسخ خود به این پرسش را اعلام نمودند (Harvard research in

1. Geneva Convention on the High Sea

international law, 1932, p.749) که از این پس آن را «طرح هاروارد»^۱ می خوانیم. این گروه به بررسی موارد کثیر اختلاف بین حقوق داخلی و حقوق بین الملل پرداخت و در سند واحدی اکثر نظرات و پیشنهادات موجود در مورد دزدی دریایی را جمع آوری نمود. با مطالعه خالی از اغراض طرح هاروارد، به این نتیجه می رسیدیم که موانعی که آن ها مورد بررسی قرار می دادند متناسب با مقتضیات دوران خود بوده و با مشکلات کنونی که بر سر راه مبارزه با دزدی دریایی وجود دارد، بسیار متفاوت است. این گروه چنین اظهار داشته بود:

«دلیل فقدان قضایای بین المللی مرتبط با دزدی دریایی و نیز فقدان عملکرد و رویه دولت ها در این مورد این است که: دزدی دریایی تا حدی زیادی از بین رفته است و تمام انواع آن در دریای آزاد و یا در ورای آن در مناطق محدودی که تحت نظارت دولت خاصی نیست، به ندرت رخ می دهد. در واقع دزدی دریایی اهمیت خود را قبل از ایجاد اصول جدید در مورد صلاحیت دولت ها و اصل آزادی دریاها در حقوق بین الملل از دست داده است. در واقع می توان دلیل رواج سابق دزدی دریایی را ناشی از عدم تمایل دولت ها در پذیرش دکترین آزادی دریایی آزاد دانست. سابق بر این، نیروهای دریایی با توجه کمی به نوع مشکلاتی که ممکن بود دنیای جدید ما را به خطر اندازند و برای حمایت از منافع تجاری، به مبارزه با دزدان دریایی که دشمنی مشترک محسوب می شدند، می پرداختند» (Ibid, pp.764-765).

مشکل این جا است که تدوین کنندگان طرح هاروارد بر این عقیده بودند که دزدی دریایی تا حد زیادی از بین رفته است و عملکرد آن ها به این صورت است که در دریای آزاد پرسه می زنند و اغلب کشتی های تجاری را که بندر را ترک کرده و قدرت دفاع از خود را ندارند، مورد حمله قرار می دهند. اما این پدیده در برخی از مناطق جهان با شیوه جدیدی پدیدار شده است که آن را تحت عنوان چالش های دزدی دریایی جدید در سطور آتی مفصلاً شرح خواهیم داد. در سال ۱۹۴۹، کمیسیون تازه تأسیس حقوق بین الملل، طرح هاروارد را کنار گذاشت. هدف کمیسیون حقوق بین الملل این بود که طرح جامعی را در خصوص حقوق دریاها تهیه نماید که مورد قبول دولت ها واقع شود تا موفقیت کنفرانس آتی را تضمین نماید. به هر حال دزدی دریایی تنها موضوع کار این کنوانسیون نبود، بلکه موضوعی در کنار سایر موضوعات حقوق دریاها بود که باید در کنار هم قرار می گرفتند و با اقبال اکثریت دولت ها نیز مواجه می شدند. (Dubner, 1980, p.38) هنگامی که نویسندگان طرح، در حال بررسی نقطه نظرات و مشکلات نظری و عملی موجود بر سر راه مبارزه با دزدی دریایی بودند، کمیسیون به دنبال راه حلی می گشت تا به طرحی

1. Harvard draft

دست یابد که مورد قبول دولت‌های مختلف و با نظرات مختلف واقع شود. هرچند طرح هاروارد اساس مواد ۱۴ تا ۲۱ معاهده دریای آزاد را تشکیل داده بود، در پایان، کنفرانس سال ۱۹۵۸ دریای آزاد تنها آن بخش از طرح را مورد تصویب قرار داد که توسط کمیسیون پیشنهاد شده بود و کمیسیون تنها مواردی را توصیه کرده بود که به نظر می‌رسید در کنفرانس مورد قبول قرار خواهد گرفت. با وجود این، با اندکی تساهل می‌توان گفت که معاهده دریای آزاد، مقررات مربوط به دزدی دریایی را تدوین نمود. متأسفانه در جریان تدوین، بسیاری از نظرات کاربردی برآمده از حقوق بین‌الملل عرفی که در طرح هاروارد آمده بود، از قلم افتاد و یا تعدیل شد. بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) عرض دریایی سرزمینی از ۳ مایل به ۱۲ مایل دریایی افزایش یافت که در نتیجه محدوده دریای آزاد، یعنی تنها جایی که می‌توان از مبارزه با دزدی دریایی سخن گفت را مضیق تر نمود. این تغییر و شرح عقاید مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی، ناشی از انگیزه اولیه بسیاری از شرکت‌کنندگان برای بهره‌برداری و کنترل منابع طبیعی‌ای که معتقد بودند، به وفور در دریا و بستر آن موجود است، ناشی می‌شد. تا جایی که یکی از نویسندگان حقوقی در این زمینه می‌گوید: «در کنفرانس طمع و آزمندی (میراث مشترک بشریت) بر سایر مفاهیم غالب بود» (Dubner, 1997, p.2) کنوانسیون نه تنها از مقررات مندرج در معاهده دریای آزاد حمایت کرد و مشکلات موجود در خصوص مبارزه با دزدی دریایی را نادیده گرفت، بلکه با کاهش وسعت دریای آزاد، بیش از پیش امکان مبارزه با شکل جدید دزدی دریایی را که در منصفه ظهور بود، محدودتر کرد. مشکلات مقررات مربوط به دزدی دریایی که ناشی از کنوانسیون ۱۹۵۸ و در پی آن کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد به شرح زیر اند:

- محدود کردن دزدی دریایی به اهداف خصوصی در مقابل اهداف عمومی و یا سیاسی.
- محدود کردن حوزه جغرافیایی ارتکاب دزدی دریایی به دریای آزاد.
- مسئله تعقیب فوری معکوس.
- نیاز به وجود دو کشتی (یک کشتی دزد دریایی و یک کشتی قربانی) برای تحقق دزدی دریایی.
- فقدان ابزار لازم برای اینکه دولت‌ها بتوانند قوانین داخلی مشابه وضع نمایند.
- فقدان امکانات لازم برای مشارکت دولت‌ها.
- فقدان یک نظام اجرایی.

هر چند در سال ۱۹۲۰ دزدی دریایی منسوخ شده به نظر می‌رسید، در قرن بیست و یکم شاهد افزایش و گسترش این پدیده هستیم. لذا در سطور آتی به تشریح هریک از مشکلات ناشی از تعاریف کنوانسیون‌های مزبور می‌پردازیم.

۱-۱. مفهوم دزدی دریایی

دست یابی به یک تعریف دقیق از واژه ای که بار حقوقی دارد، تا حد زیادی به شناخت عناصر آن مفهوم حقوقی کمک می‌نماید. تا قبل از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، اکثر دولت‌ها در قوانین داخلی خود به تعریف و جرم‌انگاری این جرم پرداخته بودند. با تصویب کنوانسیون، تعریف واحدی از دزدی دریایی ارائه گردید، اما شایان ذکر است که هنوز هم با وجود لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون، برخی از دولت‌ها به عضویت این کنوانسیون در نیامده‌اند و در حقوق داخلی خود تعریف متفاوتی از این جرم ارائه داده‌اند. از طرف دیگر سازمان‌های بین‌المللی دست‌اندرکار در زمینه حقوق دریاها، در برخی موارد برای ایجاد معیاری برای ثبت و ضبط این جرم و دست‌یابی به آمار دقیق اعمال ارتكابی، به تعریف این جرم پرداخته‌اند. دزدی دریایی مفهوم گسترده‌ای است که می‌تواند شامل طیف گسترده‌ای از انواع اعمال متخلفانه در دریا باشد. در این بند برآنیم تا به تحلیل تعاریف موجود پرداخته‌قوت و ضعف هر یک را بررسی می‌کنیم تا در نهایت ببینیم که آیا این تعاریف با مقتضیات دوران کنونی و نحوه ارتكاب دزدی دریایی جدید سازگار اند یا خیر؟

۱-۱. خلاصه‌های تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

در سال ۱۹۷۳ و به درخواست دولت‌هایی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد شرکت نداشتند و نیز در راستای قطعنامه سال ۱۹۷۰ مجمع عمومی سازمان ملل، سومین کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۷۳ تشکیل شد. این کنفرانس ۱۱ اجلاس داشت و روند تدوین آن ۹ سال به طول انجامید. که حاصل آن ۳۲۰ ماده و ۹ پیوست می‌باشد و تا حدی جامعیت دارد که برخی آن را قانون اساسی دریاها نامیده‌اند. (پور نوری، ۱۳۸۶) اما تنها هفت ماده از این کنوانسیون به دزدی دریایی اختصاص دارد. مسائلی مانند عرض دریای سرزمینی، حقوق دریانوردی، حقوق دولت‌ها بر منابع اقتصادی و منابع بستر دریاها، رژیم برای کنترل محیط زیست و جلوگیری از آلودگی، تحقیقات علمی و نحوه حل و فصل اختلافات، مواد باقیمانده را تشکیل می‌دهند. در حال حاضر این کنوانسیون آخرین سند بین‌المللی موجود در زمینه حقوق دریاها است. هر چند که یکی از کمبود

های قواعد بین‌المللی در خصوص سرکوب دزدی دریایی، با تدوین این کنوانسیون رفع شده است. اما برخی ایرادتی به تعریف موجود در کنوانسیون وارد کرده‌اند و آن را واجد محدودیت‌هایی می‌دانند که در نتیجه در برخی موارد موجب ناکارآمدی نظام مبارزه با دزدی دریایی می‌شود و چنانکه می‌بینیم امروزه باز هم این عمل به عنوان یکی از عوامل تهدیدکننده صلح و امنیت بین‌المللی قد علم کرده است. در سطور آتی به تحلیل تعریف ارائه شده در کنوانسیون حقوق دریاهای در مورد دزدی دریایی می‌پردازیم. بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای دزدی دریایی عبارت است:

«الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف خصوصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱- در دریای آزاد علیه یک کشتی یا هواپیمای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموال

واقع در این کشتی یا هواپیما.

۲- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص و یا اموال در محلی خارج از صلاحیت

هر کشور.

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

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

عده‌ای را عقیده بر آن است که تعریف کنوانسیون از دزدی دریایی تعریف جامعی نیست. براساس قواعد علم منطوق، تعریف باید جامع افراد و مانع اغیار باشد. در سطور آتی به تحلیل عناصر این تعریف و ارزیابی نظریات موجود در این زمینه پرداخته خواهد شد.

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

این شرط که دزدی دریایی باید برای اهداف خصوصی صورت بگیرد ریشه در تفکیک بین دزدی دریایی و ناو مزدوری^۱ دارد. در گذشته ناو مزدوری عبارت بود از مصادره کشتی‌های تجاری هنگام بروز جنگ و مسلح کردن آن‌ها. این مورد به معنی دزدی دریایی تحت مجوز بود. اما در عمل و از نظر قربانیان، تفاوت اندکی بین این دو عمل وجود داشت. هر چند، ناو‌مزدوران به

دلیل اینکه می توانستند قبل از تشکیل یک دادگاه غنائم، کالاهای مسروقه را تحت تملک خود درآوردند، انگیزه کمتری برای ارتکاب اعمال خشونت آمیز از جمله نابود کردن شهود داشتند. به عبارت دیگر، تفکیک میان دزدی دریایی و ناو مزدوری برای کاپیتان کشتی ناو مزدور اهمیت داشت، چراکه به تصرف کشتی دشمن و غارت اموال آن مشروعیت می بخشید و در نتیجه آن ها را از تعقیب و پیگرد قانونی دولت صاحب پرچم قربانیان مصون می نمود. این تفکیک همچنین برای دولت ها نیز حائز اهمیت بود، از یک سو به دلیل اینکه آن ها از این عمل سود می بردند و از سوی دیگر با اعمال ارتكابی توسط این ناو مزدورها به عنوان یک ناوگان فرعی، از هزینه های ناشی از ایستایی در ناوگان خود جلوگیری می کردند. (Kontorovich, 2004, Op.cit, pp.210-215 در سال ۱۸۵۶ با صدور اعلامیه پاریس، ناو مزدوری منسوخ شد.

اما تفاوت بین اهداف عمومی و خصوصی به دلیل اینکه دادگاه ها و دولت ها تمایل داشتند که بین دزدی دریایی و غارت هایی که توسط شورشیان و یاغیان انجام می شد تفاوت قائل شوند، همچنان به قوت خود باقی ماند. این تفکیک همچنان در آرای حقوق دانان و تصمیمات دادگاه ها تکرار می شد. «تیموتی گودمن»^۱ ضمن توجه ویژه به قضیه بولیوی علیه شرکت بیمه دریایی غرامت متقابل، (Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marin Insurance Co Ltd. [1909] 1 KB 785) قضیه ای که در سال ۱۹۰۹ در انگلستان مورد رسیدگی قرار گرفته بود، می گوید:

«دادگاه غرامت متقابل، تعریف دزدی دریایی را برای فلسفه حقوق بین الملل قرن بیستم، تصحیح کرده است.»^۲

دادگاه در این قضیه تأکید کرده است که خسارات ناشی از شورش ها در کشتی، دزدی دریایی تلقی نمی شود، چراکه شورشیان، اهداف عمومی را تعقیب می کنند و نه اهداف خصوصی را. تعریف جامعه ملل از دزدی دریایی نیز برگرفته از همین تعریف است (Goodman, 1999, pp.147-148). همان طور که می دانیم پس از کمیته جامعه ملل، دانشگاه هاروارد تحقیق در این زمینه را به عهده گرفت. اینان نیز اهداف خصوصی را نگه داشتند ولی به تعریف آن پرداختند. «دوینر»^۳ در این زمینه اظهار می دارد که تصمیم آن ها از سر مصلحت اندیشی بوده است و از این طریق آن ها از پرداختن به مسائل سیاسی پیچیده مانند امنیت، حق پناهندگی، شورش و عملیات

1. Timothy Goodman

2. "The Indemnity Mutual court refined the definition of piracy for 20th century international jurisprudence."

3 . Dubner

خصمانه اجتناب کرده اند. به عبارت دیگر، آن ها به روشنی قصد نداشته اند که دزدی دریایی را به اعمال واقعی یا احتمالی راهزنی (قصد سرقت)^۱ محدود نمایند، هرچند این سوء تفاهم پیش آمده است که وجود چنین قصدی (ارتکاب برای اهداف خصوصی) ضروری است. توضیح دوبنر صحیح است اما، خود وی نیز تأیید کرده است که گروه هاروارد هرگز تصور نمی کردند که طرح آن ها می تواند آخرین نوشتار موجود در این زمینه باشد.

اعضای گروه هاروارد معتقد بودند که طرح آن ها می تواند در پاسخ به تغییرات آتی تغییر یابد. (Dubner, 1980, op.cit, pp. 62-63) نخستین مشکل ناشی از محدود کردن دزدی دریایی به اهداف خصوصی، این است که با این کار اعمال ناشی از اهداف سیاسی مستثنی می شوند. به نظر اکثر مفسران کنونی این بدین معناست که کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ را نمی توان در مورد اعمال تروریستی مورد استفاده قرار داد. این تعریف همچنین اعمالی را که توسط کشتی های جنگی و یا سایر کشتی های شناخته شده دولتی انجام می شوند را مستثنی می کند. زیرا هر کشتی اعم از دولتی و یا غیر دولتی که بطور غیر قانونی تصرف شود و سپس برای ارتکاب دزدی دریایی آماده شود، می تواند کشتی دزد دریایی محسوب شوند. در نتیجه، بسیار اسف بار است که کمیته متخصصان جامعه ملل و اخلاف آن این فرمول (یعنی ارتکاب دزدی دریایی برای اهداف خصوصی) را انتخاب کردند و نه فرمولی را که ریشه ای منطقی تر داشته و ناشی از تفکیک بین ناو مزدوری و دزدی باشد: به این معنی که دزدی دریایی عملی است که بدون مجوز صورت گرفته است. النهایه، شورشیانی که حقوق عرفی و نیز کمیته و گروه هاروارد تلاش در حمایت از آن ها داشتند، به میزانی از شناسایی و تصدیق دست یافتند و یا به عبارت دیگر اعمال شورشیانی که ترکانازی های خود را تنها علیه کشتی های دولتی که قصد براندازی دولت آن ها را داشته اند انجام داده اند، مشروعیت می یابد! برای مثال دیوان دائمی دادگستری در سال ۱۹۲۷ چنین اظهار داشته است:

«وجه ممیز دزدی دریایی، استقلال از دولت و یا مقامات مرتبط با آن می باشد.»

مسئله اعمال غیر مجاز، در «موافقت نامه نیون» ۱۹۳۷ نیز مورد توجه قرار گرفته است. این موافقت نامه به منظور مقابله با استفاده از زیر دریایی ها در طول جنگ های داخلی اسپانیا، بین تعداد محدودی از دولت ها منعقد شده بود. به گفته نماینده انگلستان «سر جرال د فیتز موریس»^۲:

1 . animus furandi

2 . Sir Gerald Fitzmaurice

«بنای اساسی توافق حاصله از موافقتنامه نیون، این فرض بود که این عمل غیر قانونی است چرا که هیچ دولتی مسئولیت آن را به عهده نمی گیرد.» (Halberstam, 1988, p.281)

یکی از نویسندگان حقوقی نیز هنگام بررسی عملکرد کمیسیون چنین اظهار داشته است که:

«بهرتر بود تأکید می شد که فقدان اجازه از مقامات دولتی به عنوان ماهیت دزدی دریایی تلقی می شود نه این که دزدی دریایی عملی است که برای اهداف خصوصی ارتکاب می یابد» (Johnson, 1957, p.66)

منتقدان کنوانسیون حقوق دریاها معتقدند که با عدم شمول اهداف سیاسی در تعریف دزدی دریایی، محدوده اجرایی قواعد این ماده تا حد قابل ملاحظه ای مضیق می گردد (Keyuan, 2005, p.117 at 118 et Seq, Rubin, 1970, p.95, Jesus, 2003, pp.363-400) و شامل مواردی که دزدی دریایی به منظور اهداف سیاسی صورت می گیرد نمی شود. دزدی دریایی با هدف سیاسی می تواند شامل اعمال ممنوعه ای گردد که سرانجام می تواند موجب بی ثباتی یک دولت یا ایجاد ناآرامی و ارباب با هدف اخاذی از یک دولت با اهداف مذهبی و نژادی (که امروزه از اهداف تروریسم جدید است) شود. این مورد در خصوص نهضت های آزادی بخش، شورشیان و نظیر این ها که یک کشتی را به دلایل سیاسی توقیف می کنند نیز صادق است. طرفداران این نظریه حادثه «آشیل لورو»^۱ را که در سال ۱۹۸۵ رخ داد، مثال خوبی در این مورد می دانند. در این حادثه ۳۳۱ تن از خدمه کشتی و ۱۲۰ نفر از ۷۴۵ مسافر آن، توسط پارتیزان های جبهه آزادی بخش فلسطین، گروگان گرفته شدند. هدف اولیه ربایندگان، توقیف کشتی و استفاده از آن برای یک حمله به یکی از ترمینال های نفتی اسرائیل واقع در بندر «اشدود»^۲ بود، اما زمانی که حمله بی نتیجه ماند، ربایندگان، خواستار آزادی ۵۰ تن از زندانیان فلسطینی، که در سرزمین های اشغالی بازداشت شده بودند، شدند. این حادثه سبب کشته شدن یک توریست آلمانی شد. اما النهایه ربایندگان بازداشت شدند. طرفداران این نظریه در نهایت چنین نتیجه می گیرند که خلأ موجود در کنوانسیون حقوق دریاها، منجر به تصویب «کنوانسیون رم مورخ ۱۹۸۸ در مورد سرکوب و مجازات اعمال غیر مجاز علیه امنیت دریانوردی»^۳ شد، که اهداف سیاسی را نیز در تعریف اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی لحاظ نموده بود. برای پاسخ به این ایراد، باید بگوییم که بستر دریا عرصه اعمال تجاوزکارانه متعددی است که دزدی دریایی

1. Achille Lauro

2. Ashdod port

3. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation (SUA).

یکی از آن‌هاست. طبع این اعمال متخلفانه بگونه‌ای است که شباهت و هم‌پوشانی بین این جرایم سبب خلط مفاهیم شده است. با وجود این به سختی می‌توان حادثه «آشیل لورو» را عمل دزدی دریایی تلقی کرد. چراکه دزدان دریایی هدفی جز غارت و چپاولگری و به دست آوردن منافع مادی ندارند. در حالی که نیروهای جبهه آزادی بخش فلسطین، هدفی کاملاً سیاسی داشتند. لذا دلیلی وجود ندارد که حملاتی را که با اهداف سیاسی، ایدئولوژیک و یا مذهبی رخ می‌دهند را در ذیل عنوان دزدی دریایی درج نماییم و تعریف کنوانسیون را ناقص بدانیم. درست است که اعمال متخلفانه‌ای که با هدف دزدی دریایی رخ می‌دهند، باید مورد توجه قرار گیرند و برای مبارزه با آن‌ها به چاره‌اندیشی پرداخت، اما این خلأ را نباید به کنوانسیون حقوق دریاهای و تعریف ارائه شده از آن نسبت دهیم. چراکه با توجه به هدف دزدی دریایی، محدود کردن دزدی دریایی به ارتکاب اعمال متخلفانه برای کسب منافع خصوصی کاملاً به جاست. نظام مبارزه با دزدی دریایی و قرار گرفتن آن تحت صلاحیت جهانی می‌تواند دلیل خوبی برای طرفداران نظریه مزبور باشد، چراکه اگر اعمال متخلفانه‌ای را که با اهداف سیاسی صورت می‌گیرند، دزدی دریایی تلقی کنیم، بهتر می‌توانیم با آن مبارزه کنیم. در فصول مربوط به اقدامات اجرایی و قضایی برای سرکوب اعمال متخلفانه بطور مبسوط به این مورد پرداخته خواهد شد.

۱-۱-۱. حوزه جغرافیایی ارتکاب دزدی دریایی

به دلیل اینکه دزدان دریایی کشتی‌های تمام دولت‌ها را مورد حمله قرار می‌دهند و پاسخ به حملات آن‌ها در بخشی از جهان در حیطه صلاحیت هیچ دولتی نیست، دولت‌ها آماده پذیرش مسائلی شده‌اند که محدودیت‌هایی را به حاکمیت آن‌ها وارد می‌کند. آزادی دریانوردی برای موفقیت در تجارت اصلی ضروری است. مفهوم دریای آزاد که توسط گرسیوس مطرح شده بود، به تدریج مفهوم دریای بسته را که حداقل تا حدودی ناشی از کنترل دزدی دریایی بود در هم شکست. در نتیجه آزادی دریانوردی این مسئله را بین المللی کرد. چراکه مسئله مبارزه با دزدان دریایی تنها مربوط به چند دولت نمی‌شود و همه دولت‌ها از دریاهای استفاده می‌نمایند. برخی از دولت‌ها در قوانین داخلی خود به جرم‌انگاری دزدی دریایی پرداخته‌اند و در صورت ارتکاب این جرم در آب‌های تحت صلاحیتشان، مرتکبان را دستگیر، محاکمه و مجازات می‌نمایند. بنابراین، گروه‌ها و افراد تجزیه و تحلیل مواد خود را مبتنی بر حق حاکمیت و حقوق داخلی کرده است، (Harvard draft, p.744) هر چند به سادگی اظهار داشته‌اند که: «در ناحیه‌ای که تحت صلاحیت هیچ دولتی نیست، سایر دولت‌ها می‌توانند کشتی دزد دریایی را متوقف

نمایند...». از نقطه نظر اعضای گروه هاروارد که مطابق با مقتضیات زمان خود بود، حقوق بین الملل حقوق بین دولت ها بود و دزدی دریایی عملی بود که توسط افراد انجام می شد و در نتیجه هیچ دادگاه بین المللی برای تعقیب آن ها وجود نداشت و به دلیل اینکه این عمل از لحاظ تکنیکی جرمی علیه حقوق بین الملل تلقی نمی شد، گروه آن را جرمی خاص با مبنای صلاحیت مشترک معرفی کرد. (Ibid, pp.756-157) به این صورت که اولاً دولت ها قوانین داخلی ضروری را تصویب و قویاً اجرا می کردند و ثانیاً آب های سرزمینی دولت ها به اندازه کافی محدود بود که دزدان دریایی را در معرض خطر بازداشت توسط نیرو های ذینفع در دریای آزاد قرار دهد. این هر دو شرط مناسب زمان خود بودند، اما امروزه سؤال برانگیز می باشند. همانطور که اشاره کردیم، کنوانسیون حقوق دریاها تا حد زیادی محدوده دریای سرزمینی را گسترش داد. این وضعیت با صدور مجوز در استفاده از خط مبدأ مستقیم تشدید شد. بر این اساس دولت ها می توانند خلیج ها را در پشت خط مبدأ قرار دهند و از جزیره های کوچک و بزرگ و حتی سخره هایی که در هنگام مد از آب بیرون می ماندند به عنوان نقطه مبنا استفاده کنند. در سال های پس از جنگ جهانی دوم، بسیاری از دولت ها عرض دریای سرزمینی خود را افزایش دادند و در برخی موارد، ادعای آن ها تنگه های مورد استفاده در کشتیرانی بین المللی را نیز در بر می گرفت که تنگه مالاکا یکی از آن ها بود. کنوانسیون این ادعا ها را با اعمال تعدیلاتی چند، قانونی نمود. به این ترتیب که با ایجاد رژیم خاصی برای تنگه های بین المللی، تصریح نمود که این تنگه ها برای دریانوردی آزاد باز می باشند. هر چند حق دولت ساحلی با حق عبور بی ضرر محدود شد، نکته بحث برانگیز، آبراه هایی بود که اکنون به قسمتی از دریای سرزمینی تبدیل شده بودند و دولت هایی که کنترل این آبراه ها را به عهده داشتند، تنها مسئول حفظ نظم عمومی در این منطقه بودند. (Churchill, 1999, pp.102-115) این جنبش حصار کشی، به خصوص در مورد رژیم مجمع الجزایری نمایان می شد. این مسئله برای اندونزی، فیلیپین و فیجی یک مسئله سیاسی مهم بود. این رژیم، این دولت های جزیره ای و دولت های مجمع الجزایری را قادر می ساخت که نواحی وسیعی از اقیانوس را تحت کنترل خود در آورند. کنوانسیون همچنین منطقه گسترده تری به نام منطقه انحصاری اقتصادی را نیز ایجاد کرد که ویژگی خاص دارد. این منطقه نه جزء آب های سرزمینی است و نه جزء دریای آزاد. (Ibid, pp.165-166) بیشتر مفسران حقوقی را عقیده بر آن است که بر اساس مقررات بند ۲ از ماده ۵۸ کنوانسیون حقوق دریاها، مقررات مربوط به دزدی دریایی بطور کامل در این منطقه هم اجرا می شوند و تمام دولت ها اجازه دارند که بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و حقوق داخلی خود، دزدان دریایی را در این منطقه بازداشت

کرده و محاکمه نمایند. (Dubner, 1997, op.cit, pp. 11-12; Jesus, op.cit, p.379; Bateman, 2001, pp. 14-15) اما سایر مفسران حقوقی تا این حد مطمئن نیستند و به اعتقاد آنان، هرچند حقوق سنتی عبور همچنان باقی هستند، در سایر موارد آن‌ها بیشتر به آب‌های سرزمینی وابسته هستند، چراکه براساس بند ۳ ماده ۵۸، دولت‌ها در راستای استفاده از حقوق دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی، یعنی مواد ۸۸ تا ۱۱۵ کنوانسیون، باید حقوق و تکالیف و قوانین و مقررات دولت ساحلی را تا جایی که مطابق با قوانین کنوانسیون باشد، رعایت نمایند. (See, for example, Birnie, op.cit, p. 172; Menefee, 1999, p. 360) این ابهامات تا حد زیادی ریشه در مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی دارد. قدرت‌های دریایی هم‌چنان از آنچه که به عنوان «صلاحیت خزنده»^۱ دولت ساحلی یاد می‌شود، آشفتگی بودند. همچنان که برخی نویسندگان حقوقی، در این مورد اظهار داشته اند که:

«به عنوان یک رژیم نسبتاً جدید در حقوق بین‌الملل، ماهیت دقیق و حوزه کامل حقوق و مسئولیت‌های دولت ساحلی و حقوق و مسئولیت‌های سایر دولت‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی همچنان در حال توسعه هستند.» (Galdorisi, and Kaufman, 2002, p.254)

شایان ذکر است که دولت‌های اندکی مایل به گسترش عرض دریای سرزمینی خود و رای ۱۲ مایل دریایی هستند. با وجود این، دولت‌های بسیاری چه از طریق اعلامیه، چه از طریق قانونگذاری داخلی، در صدد ثابت نمایند که تفاسیر منطقه انحصاری اقتصادی کاملاً با کنوانسیون سازگار نیست. (Ibid, pp.281-88) اگر اجرای مقررات مربوط به دزدی دریایی موضوع اختلاف و یا اصلاح قرار گیرد و النهایه خواسته دولت‌ها محدود و مشخص شود، چنین محدودیتی تنها ۷ تا ۱۵ درصد از حوادث دزدی دریایی را که تحت طبقه بندی کنوانسیون حقوق دریایا قرار دارد، در بر می‌گیرد. (Birnie, op.cit, p.173) به هر حال ایجاد محدودیت بر حق اجرای عملیات نظامی در منطقه انحصاری اقتصادی که مسئله مهم تری برای قدرت‌های دریایی است، ضروری است. (Galdorisi, and Kaufman, 2002, pp.272-280) این موضوع نمی‌تواند به طور مستقیم به سرکوب دزدی دریایی مرتبط باشد، اما عقیده در حال گسترش این است که دزدی دریایی یک موضوع مورد توجه جهانی است که در عرصه دریایا موجب بی‌نظمی‌ها و اختلالاتی نظیر اشاعه سلاح، تروریسم و ارتکاب جرایمی مانند مهاجرت غیرقانونی، قاچاق مواد مخدر و قاچاق سلاح، شده است. واضح است که نیروهای دریایی قدرت‌های بزرگ، سهم مهمی در مبارزه با این بی‌نظمی‌ها دارند و اگر آن‌ها از انجام این اعمال در منطقه

1. Creeping Jurisdiction

انحصاری اقتصادی، خصوصاً منطقه انحصاری اقتصادی دولت هایی که نمی توانند و یا نمی خواهند با این بی نظمی ها مبارزه نمایند، منع شوند؛ دزدی دریایی بیش از پیش گسترش خواهد یافت.

۱-۱-۱. مسئله حق تعقیب فوری معکوس^۱

حق تعقیب فوری دزدان دریایی از آب های سرزمینی به سمت دریای آزاد از زمانی که مفهوم دریای سرزمینی در قرن هجدهم مورد قبول واقع شد، پذیرفته شده است. حق تعقیب معکوس، در واقع حق کشتی های یک دولت است که کشتی دزدان دریایی را از دریای آزاد به سمت دریای سرزمینی یک دولت دیگر تعقیب نمایند. در نتیجه آب های سرزمینی دولت هایی که قادر به کنترل مؤثر این منطقه نیستند، در صورت عدم شناسایی این حق برای کشتی های تعقیب کننده، تبدیل به مخفیگاه دزدان دریایی خواهد شد. همانطور که گفتیم با افزایش عرض دریای سرزمینی از ۳ مایل به ۱۲ مایل، محدوده دریای آزاد مضیق تر شد در نتیجه با توجه به ضعف برخی دولت ها در اعمال صلاحیت در این منطقه، یک منطقه امن به طول ۱۲ مایل دریایی برای دزدان دریایی ایجاد شد که به آن ها آزادی عمل و شانس بیشتری برای مصونیت از بازداشت و تعقیب می دهد.

بدیهی است که این مناطق امن، با وجود قوانین فعلی، مصون از تعرض هستند. اما اگر دزدی دریایی جرمی بین المللی است، باید با یک پاسخ شایسته جهانی مواجه شود. ماده ۷ طرح هاروارد پیشنهاد می کرد که دزدان دریایی در دریای سرزمینی دولت های دیگر قابل تعقیب باشند. البته در خود گروه هم نظرات مختلف بود: برخی از کارشناسان معتقد بودند که در صورتی که دولت ساحلی توانایی و یا ابزار مناسب برای مبارزه با دزدان دریایی را نداشته باشد، حق تعقیب معکوس مجاز است. اما عده دیگری را عقیده بر آن بود که حتی در صورت اعتراض و یا مخالفت دولت ساحلی نیز این حق از مشروعیت برخوردار است. (Harvard Draft, Op.cit, pp.832-83)

متأسفانه، این پیشنهادات هم مورد توجه قرار نگرفت؛ چراکه کمیسیون حقوق بین الملل در آن زمان دزدی دریایی را مشکل مهمی تلقی نمی کرد.

دیدگاه ایالات متحده این است که می توان دزدان دریایی را در دریای سرزمینی یک دولت خارجی و یا به سمت آن تعقیب و بازداشت نمود و تحت صلاحیت محاکم ایالات متحده آمریکا محاکمه نمود و یا به دولت ساحلی تحویل داد، مگر اینکه دولت ساحلی این تعقیب را به رسمیت نشناسد. (US Department of the Navy)

1. Reverses Hot pursuit.

دولت‌ها همچنین می‌توانند به حق دفاع مشروع استناد نمایند. برای مثال اگر کشتی جنگی ایالات متحده آمریکا، متوجه شود که یک کشتی تحت پرچم کشورش در آب‌های سرزمینی یک دولت خارجی مورد حمله دزدان دریایی واقع شده است، می‌تواند به کمک آن کشتی بشتابد. این ادعا را می‌توان با استناد به ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای مقرر می‌دارد: «هر کشور از کاپیتان کشتی حامل پرچم خود خواهد خواست که تا حدی که خسارت جدی به کشتی وارد نیاید و با سرعت ممکن به کمک افرادی که در دریا گرفتار شده اند بیاید»، توجیه کرد.

۱-۱-۱. نیاز به وجود دو کشتی برای تحقق دزدی دریایی

نیاز به وجود دو کشتی برای تحقق دزدی دریایی، شبهاتی هر چند غیر حقوقی اما عملی، ایجاد می‌کند. این شبه ناشی از این مفهوم است که تمام کشتی‌های تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم خود عمل می‌نمایند. لذا، هر جرمی که در کشتی و یا در برخی موارد علیه یک کشتی ارتکاب یابد، تحت حقوق داخلی قرار می‌گیرد و نه حقوق بین‌الملل. وقتی که دزدان دریایی وارد عرشه کشتی می‌شوند، این عمل آن‌ها را باید نوعی حمله و یا توقیف تلقی کرد. بسیاری از نویسندگان از جمله نویسندگان پیش‌نویس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای، تلاش می‌کردند که تفکیکی بین دزدی دریایی و تصرف کشتی از طریق مسافران و یا خدمه که جرایم داخلی تلقی می‌شوند، قایل شوند. بنابراین، یک جلوه دزدی در دریا که در کنوانسیون مورد بحث قرار نگرفته است، موردی است که خدمه و یا مسافران کشتی اقدام به سرقت کشتی، محموله آن و یا هر نوع دیگری از تصرف غیر قانونی نمایند.

۱-۱-۱. فقدان یک نظام اجرایی

بر اساس معاهده دریای آزاد و کنوانسیون حقوق دریاهای، هر دولت عضو موظف به همکاری درخصوص مبارزه با دزدی دریایی است. اگر دولت‌ها هیچ اقدامی در این خصوص انجام ندهند و یا اقداماتی که انجام می‌دهند نا کافی و غیر مؤثر باشد، هیچ ساز کار دیگری برای اینکه سایر دولت‌ها وارد عمل شوند در هیچ یک از کنوانسیون‌ها، وجود ندارد. (Goodman, op.cit, (81-380; Jesus, op.cit, pp.156; p.156; در معاهده دریای آزاد، ماده ۱۴ مربوط به همکاری بین دولت‌ها می‌باشد، که اصل آن در طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل ماده ۳۸ بود. بر اساس این ماده:

«تمام دولت‌ها باید اقدامات لازم را علیه دزدی دریایی انجام دهند و هر دولتی که در انجام این وظیفه خود اهمال ورزد، از تکلیفی که بر اساس حقوق بین‌الملل بر عهده داشته است، سرباز زده است.»

به عقیده برخی نویسندگان، پذیرش این دیدگاه به این معناست که هر دولتی که از مسئولیتی که در این زمینه به عهده داشته است کوتاهی کند، بر اساس قواعد معمول حقوق مسئولیت بین‌المللی، مسئول خساراتی خواهد بود که از اهمال وی متوجه سایر دولت‌های هدف دزدی دریایی گردیده است، می‌باشد. (Johnson, op.cit, p.65) البته تمام این نظریات دزدی دریایی را در دریای آزاد مورد بحث قرار داده‌اند و نه دریای سرزمینی.

۱. چالش‌های کنونی اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی

کسی به درستی نمی‌داند که نخستین دزدی دریایی در چه تاریخی رخ داد. اما اکنون قرن‌ها از رבוته شدن «ژولیوس سزار» جوان در ۷۵ سال پیش از میلاد مسیح به دست دزدان دریایی می‌گذرد و هنوز هم این خطر ایمنی و امنیت دریانوردی را تهدید می‌نماید. اما طبع این‌گونه اعمال متفاوت از گذشته شده است. چرا که امروزه دزدان دریایی نیز از تجهیزات جدیدی نظیر سلاح‌های پیشرفته؛ وسایل ارتباطی و مخابراتی، قایق‌های کوچک تندرو استفاده می‌کنند و برای انجام عملیات خود به بیش از ۲۰ تا ۳۰ نفر نیاز ندارند. حملات دزدان دریایی مانند گذشته بطور اتفاقی رخ نمی‌دهد و بطور کلی دو عامل پرچم‌ثبت شده و نوع کشتی عوامل مهمی در وقوع حوادث دزدی دریایی هستند.

۱-۱. مکان ارتکاب دزدان دریایی

در گذشته دزدان دریایی در دریای آزاد به گشت زنی می‌پرداختند و به کشتی‌های تجاری حمله می‌کردند. از این روست که تمام قواعد موجود در زمینه دزدی دریایی و مقابله با آن، این مسئله را در دریای آزاد مورد بحث قرار داده‌اند. اما امروزه طبع کار اینان تغییر یافته و متفاوت از گذشته است، به این ترتیب که به جای گشت زنی در اقیانوس، در آب‌های داخلی که به ساحل نزدیک است به فعالیت می‌پردازند. این نوع دزدی دریایی جدید را می‌توان با ویژگی‌ها، خطرات و تهدیدات مشابه، در مناطقی مانند سواحل دریای کارائیب، اکوادور، آفریقا، نیجریه، سومالی، خلیج بنگال و آسیای جنوب شرقی مشاهده کرد. به هر حال، هنگامی که سخن از جدید بودن این نوع از دزدی دریایی به میان می‌آوریم باید احتیاط نماییم، چراکه این شیوه طی قرون

متمادی در محدوده دولت های آسیای جنوب شرقی معمول بوده و هست. (Wright, 1976, pp.23-33) نتیجه این تغییر ماهیت این است که قواعد موجود در مورد دزدی دریایی برای مقابله با این بلای قرن، کارایی خود را از دست داده اند و یا به عبارت دیگر، در زمانی وضع شده اند که مسائل مربوطه به آن دوران را تحت پوشش قرار می دادند و با مقتضیات کنونی قابل تطبیق نیستند. در همین راستا شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ پنج قطعنامه جداگانه^۱ در خصوص دزدی دریایی در سوماتالی صادر کرد که در آن سال برای هیچ مورد دیگری این تعداد قطعنامه صادر نشده بود. تمام این قطعنامه ها بر اساس فصل هفتم منشور صادر شده اند که بر اساس آن شورا می تواند اجازه بکارگیری نیروی نظامی را برای مقابله با تهدیدات علیه امنیت بین المللی، صادر نماید. این قطعنامه ها اختیارات نیروهای دریایی چند ملیتی را فراتر از اعمالی که در حقوق بین الملل عرفی در مورد دزدی دریایی اجازه داده شده است، گسترش داده است. بدون وجود قطعنامه های شورای امنیت در خصوص استفاده از زور، حقوق بین الملل برای مقابله با دزدی دریایی تنها در دریای آزاد اجازه توقیف و بازرسی صادر می نماید. در خلیج عدن، یعنی در جایی که کشتی ها برای رسیدن به مقصد خود باید از یک راه آبی باریک عبور کنند، دزدان دریایی به راحتی می توانند در آب های بین المللی به این کشتی ها حمله کنند و سپس به سرعت به آب های سرزمینی سوماتالی بگریزند. شورای امنیت برای پاسخگویی به این معضل، قطعنامه ۱۸۱۶ را صادر نمود که بر اساس آن دولت ها می توانند حتی در آب های تحت حاکمیت سوماتالی نیز به اتخاذ اقدامات مربوطه علیه دزدان دریایی بپردازند. شایان ذکر است که این اقدام موقتی بوده و تنها برای ۶ ماه اعتبار دارد ولی تا یک سال قابل تمدید است. علاوه بر این، صدور این قطعنامه با رضایت دولت سوماتالی همراه بوده است که فاقد توانایی لازم برای سرکوب دزدان دریایی و یا کنترل و تضمین امنیت آب های داخلی خود می باشد. در ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸ شورای امنیت قطعنامه ای به مراتب جامع تر که توسط ایالات متحده آمریکا پیشنهاد داده شده بود، یعنی قطعنامه ۱۸۵۱ را به تصویب رساند که بر اساس آن نیروهای نظامی حتی در قلمرو سرزمینی سوماتالی هم می توانند به اقدامات نظامی برای سرکوب دزدان دریایی بپردازند. (Colum, 2008) بر اساس ماده ۶ قطعنامه ۱۸۵۱، برای یک دوره یک ساله، دولت ها می توانند تمام اقدامات لازم برای سرکوب دزدی دریایی و دزدی مسلحانه را، در خاک سوماتالی انجام دهند. سایر اعضا پیشنهاد کردند که اجازه

۱. این قطعنامه ها عبارتند از: قطعنامه ۱۸۱۶ مورخ دو ژوئن ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۳۸ مورخ هفتم اکتبر ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۴۴ مورخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ دوم دسامبر ۲۰۰۸ و قطعنامه ۱۸۵۱ مورخ ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸.

حمله هوایی نیز در قطعنامه درج شود، اما ایالات متحده تصریح کرد که قطعنامه در مورد استفاده از نیروی هوایی نیز مجری است و حملات هوایی نیز مجاز می باشند (Agency France Press). اجازه اتخاذ اقدامات نظامی علیه دزدان دریایی در یک منطقه تحت حاکمیت یک دولت، اقدامی بی سابقه در تصمیمات شورای امنیت است. صدور مجوز برای اتخاذ اقدامات علیه دزدان دریایی ورای آنچه در حقوق بین الملل عرفی مجاز است، این نگرانی را برای برخی از کشورهایی که مشکلات ریشه داری در خصوص دزدی دریایی دارند، ایجاد می نماید که مبادا این موضوع ایجاد سابقه کرده حاکمیت سرزمینی آن ها را به مخاطره اندازد. اما در قطعنامه صراحتاً ذکر شده است که این تصمیم صرفاً در مورد خاص سومالی اتخاذ شده است و موجد هیچ سابقه ای در حقوق بین الملل عرفی نیست. در واقع این اقدامات با رضایت حکومت چند ملیتی سومالی است که به حدی ضعیف است که خود به تنهایی نمی تواند به حل معضل دزدان دریایی سومالی بپردازد. به علاوه، قطعنامه مقرر داشته است که هر اقدامی در قلمرو سومالی باید به تصویب دولتی که می خواهد آن اقدام را به انجام رساند برسد و نیز مطابق با حقوق بین الملل بشر دوستانه باشد. این قید اخیر می تواند عملیات مذکور در قطعنامه را به شدت محدود نماید. دزدان دریایی رزمنده محسوب نمی شوند، بلکه غیر نظامی اند. براساس حقوق بین الملل بشر دوستانه، غیر نظامیان نباید مورد هدف مستقیم قرار گیرند، مگر در صورت لزوم دفاع مشروع.^۱ مقامات نظامی ایالات متحده آمریکا هشدار داده اند که هر نوع اقدام علیه دزدان دریایی در خاک سومالی ممکن است منجر به مرگ غیر نظامیان گردد. به هر حال قطعنامه به وضوح حیطة عمل «حق تعقیب فوری» را گسترش داده است و اجازه می دهد که دزدان دریایی از دریایی آزاد تا آب های داخلی سومالی و النهایه خاک سومالی تعقیب شوند.

1. See Geneva Conventions on the Laws of War, Common Article 3(1) (1949); Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts [Protocol II [(8 June 1977) Art. 13 (banning attacks on civilians); see also, International Covenant on Civil and Political Rights Art. 6(1)-(2) (1976) (prohibiting extrajudicial killing). While the Geneva Convention does not by its terms apply to conflicts with pirates on the high seas, the minimal obligations of Common Art. 3 are widely thought to be generally applicable to all uses of military force as a matter of customary law.

۱-۱. شرایط زمانی ارتکاب دزدی دریایی

تدوین مقررات در اغلب موارد منجر به شفاف سازی در آن خصوص می شود. (Johnson, op.cit, P.66). مواد معاهده دریای آزاد بدون هیچ گونه اصلاحی در مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ کنوانسیون حقوق دریایا درج شد. با این کار می توان دو مسئله را در خصوص دزدی دریایی در قرن بیستم فرض کرد: (Halberstam, Op.cit, p.284)

۱. دزدی دریایی مشکلی ریشه دار بوده است که تا حد زیادی از بین رفته است و در مورد موارد موجود نیز، ناوگان دریایی قدرت های بزرگ که به گشت زنی در دریایا می پردازند می توانند به مبارزه با این موارد محدود پردازند.
۲. حق حاکمیت دولت ها همیشه و در همه جا مقدم بر اقدامات مربوط به ممانعت و مبارزه با دزدی دریایی است.

نتیجه منطقی این فرض آن است که تمام اقدامات صورت گرفته درخصوص دزدی دریایی در طول قرن گذشته، بدون توجه به این که چه نهادی آن را بر عهده گرفته است، (کمیته جامعه ملل، گروه هاروارد، کمیسیون حقوق بین الملل یا کنوانسیون حقوق دریایا) فاقد شاخصه فوریت و ضرورت مبارزه با دزدی دریایی بوده اند. این در حالی است که آمار موجود نشان می دهد که دزدی دریایی مدام در حال رشد بوده و توجه جهانی را به خود جلب کرده است. حال که با تمسک به حقوق قراردادی و عرفی موجود که دزدی دریایی را تنها در دریای آزاد مورد بحث قرار می دهد، برای مقابله با این جرم ناگزیر از تمسک به اقدامات منطقه ای هستیم. لزوم همکاری های منطقه ای برای مبارزه با دزدی دریایی را می توان در آخرین قطعنامه شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی (S/RES/1918, 2010) در سومالی به خوبی مشاهده کرد.

۱-۱. مورد خاص سومالی

روند رو به افزایش دزدی دریایی در آب های سومالی، خصوصاً از سال ۲۰۰۷ تا کنون، منجر به مقابله جهانی با این مسئله شده است. بسیاری از دولت ها در جهت حمایت از کشتیرانی تجاری بین المللی، قسمتی از نیروی دریایی خود را روانه خلیج عدن کرده اند. شورای امنیت سازمان ملل هم بر اساس فصل هفتم منشور یک دسته قطعنامه صادر کرده است که به عملکرد این نیروها برای تعقیب دزدان دریایی مشروعیت می بخشد.^۱ هرچند تعریف سنتی دزدی دریایی براساس حقوق

1. See:

بین الملل مقابله نظامی توسط این نیروها را در خارج از دریای آزاد محدود می نماید، اما شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۵۱ سال ۲۰۰۸ اجازه استفاده از نیروی نظامی را در آب های تحت حاکمیت سومالی و حتی در قلمرو آن صادر نمود، اما علی رغم صدور مجوز برای بازرسی و توقیف دزدان دریایی، دولت ها تمایل چندانی به محاکمه دزدان دریایی دستگیر شده ندارند. به همین منظور کشورهای مختلف دست به ابتکاراتی زده اند، که در سطور آتی به تشریح آن ها پرداخته می شود. اما باید بگوییم که تمام این پیشرفت ها، پاسخی حقوقی به شیوع شیوه جدید قدیمی ترین جرم بین المللی، یعنی دزدی دریایی است. در این قسمت مورد خاص سومالی را از این رو مورد بحث قرار می دهیم، که جامعه جهانی برای مقابله با آن دست به ابتکارات و اقداماتی بی سابقه ای زده است و به عبارت دیگر به دلیل تغییر شرایط زمانی و مکانی ارتکاب دزدی دریایی، راه حل های حقوقی موجود را وانهاده، به شیوه ای دیگرگون به مبارزه با این جرم پرداخته است. جرم بین المللی دزدی دریایی، مانند تجارت برده، به گمان عده ای در دوران معاصر از بین رفته بود و یا دست کم، در حدی نبود که توجه جامعه جهانی را به خود معطوف کند. اما برخلاف این نظریه در چند سال گذشته، دزدی دریایی در آب های سومالی به یک اپیدمی تبدیل شده است. در سال ۲۰۰۸ «اداره دریایی بین الملل»^۱ اتاق بازرگانی بین الملل، با گزارش ۱۱۱ مورد دزدی دریایی در خلیج عدن، موج رو به افزایش و غیر قابل انتظاری از دزدی را اعلام نمود. (ICC Commercial Crime Services) عمده ترین دلیل افزایش دزدی دریایی در آب های سومالی این است که دولت سومالی از سال ۱۹۹۱ قادر نیست که صلاحیت و اقتدار لازم را در کشور اعمال نماید. (Lehr and Lehmann, 2007, p.12)

۱-۱-۱. گشت زنی بین المللی

افزایش دزدی دریایی، منجر به ایجاد همکاری های بین المللی در زمینه دریانوردی شده است. نیروهای دریایی کشورهای ایالات متحده آمریکا، اتحادیه اروپا، هند، چین، ایران و غیره در یک همکاری و اتحاد موقتی از نیمه ژانویه ۲۰۰۸ به گشت زنی در خلیج عدن می پردازند و نقشی راهبردی در این زمینه دارند. این همکاری نظامی بطور موفقیت آمیزی از بسیاری از حملات دزدان دریایی جلوگیری کرده و یا انجام آن را مختل کرده است و اعضای ائتلاف در موقعیت

S/RES/1814(2009), S/RES/1816(2008), S/RES/1838(2008), S/RES/1844(2008), S/RES/1846(2008), S/RES/1851(2008), S/RES/1853(2008), S/RES/1897(2009).

1. International Maritime Bureau (IMB)

های مختلف به تبادل آتش با دزدان دریایی سومالی پرداخته‌اند. علاوه بر این، کشتی‌های جنگی انگلستان، فرانسه و هند نیز، بطور مستمر کشتی‌های تجاری و کشتی‌های حامل مواد غذایی را در اطراف سومالی اسکورت می‌نمایند. اتحادیه اروپا نیز، اولین اقدام دریانوردی مشترک خود را از دسامبر ۲۰۰۸ در این منطقه آغاز نموده است. (Rules Frustrate Anti-Piracy Efforts) همچنین ناتو نیز، یک نیروی چند ملیتی قدرتمند متشکل از دولت‌های انگلستان، ایتالیا و یونان را به منطقه ارسال داشته است تا به نیروهای آمریکایی، فرانسوی، کانادایی و دانمارکی که در حال حاضر در آب‌های سومالی حضور دارند، پیوندند. (Casey and Rivkin, 2008)

متأسفانه با وجود گشت زنی گسترده در سواحل سومالی، معضل دزدی دریایی هنوز بر طرف نشده و حتی بدتر از قبل نیز شده است. (PfanZ, 2009) دلیل این امر عدم تمایل کشورهایی که در منطقه به گشت زنی می‌پردازند نسبت به محاکمه دزدان دریایی می‌باشد. اینان از صلاحیت جهانی تعقیب و محاکمه دزدان دریایی استفاده نمی‌کنند و دزدان دریایی را یا رها می‌کنند و یا برای محاکمه به کشورهای ثالث می‌فرستند. دلایل این عدم تمایل را در سطور آتی مورد بررسی قرار می‌دهیم. اما آنچه که حائز اهمیت است، این است که جامعه جهانی اکنون دریافته است که بدون محاکمه و مجازات دزدان دریایی هرگونه گشت زنی در منطقه بی‌مورد خواهد بود. شاهد این مدعا آخرین قطعنامه شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی است. بدین ترتیب که شورای امنیت سازمان ملل در ۲۷ آوریل ۲۰۱۰ به اتفاق آراء قطعنامه ۱۹۱۸ را تصویب و در آن بر این امر که عدم محاکمه افرادی که مسئول دزدی دریایی و حمله مسلحانه در سواحل سومالی هستند، تلاش‌های ضد دزدی دریایی را بی‌ثمر می‌نماید، (S/RES/1918, 2010, Para. 1) تأکید نموده است و از تمام دولت‌ها، خصوصاً دولت‌های منطقه می‌خواهد که دزدی دریایی را در قوانین داخلی خود جرم‌انگاری نموده، به تعقیب و مجازات دزدان دریایی که در آب‌های سومالی دستگیر می‌شوند بپردازند. (S/RES/1918, 2010, Para. 2) بر اساس این قطعنامه دبیر کل سازمان ملل متحد موظف شد که ظرف سه ماه، گزینه‌های موجود در خصوص تعقیب و مجازات دزدان دریایی، از جمله ایجاد یک دیوان محلی یا بین‌المللی و سایر ترتیبات مربوط به زندانی کردن دزدان دریایی را طی گزارشی بررسی و به شورای امنیت ارائه نماید.

(S/RES/1918, 2010, Para. 4) در ۲۶ ژوئن ۲۰۱۰ دبیر کل سازمان ملل گزارش خود را

به شورای امنیت ارائه نمود. در این گزارش ۷ گزینه پیشنهاد شده بود که به شرح زیرند:

«گزینه اول: افزایش کمک و مساعدت سازمان ملل به دولت‌های منطقه‌ای به منظور محاکمه و

زندانی کردن افرادی که مسئول دزدی دریایی در سواحل سومالی هستند.

گزینه دوم: ایجاد یک دادگاه سومالیایی در یک کشور ثالث منطقه با یا بدون مشارکت سازمان ملل.

گزینه سوم: ایجاد یک شعبه خاص در چارچوب صلاحیت داخلی یک دولت یا چند دولت منطقه ای بدون مشارکت سازمان ملل.

گزینه چهارم: ایجاد یک شعبه خاص در چارچوب صلاحیت محلی یک یا چند دولت منطقه همراه با مشارکت سازمان ملل.

گزینه پنجم: ایجاد یک دیوان منطقه ای بر مبنای موافقتنامه های دو جانبه بین دولت های منطقه، بدون همکاری سازمان ملل.

گزینه ششم: ایجاد یک دیوان بین المللی بر مبنای موافقتنامه ای بین یک دولت منطقه ای و سازمان ملل.

گزینه هفتم: ایجاد یک دیوان بین المللی از طریق قطعنامه شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد.^۱ (S/2010/394: 1 and 2)

از میان این هفت گزینه، گزینه اول، در حال حاضر اجرایی شده است و به پیشرفت هایی نیز دست یافته است. بدین ترتیب که دفتر مبارزه با جرایم و مواد مخدر سازمان ملل دادگاهایی را برای محاکمه دزدان دریایی در کنیا ایجاد کرد.

۱-۱-۱. محاکمه دزدان دریایی توسط کشور دستگیر کننده

بر اساس دکترین صلاحیت جهانی هر دولتی که دزدان دریایی را در دریای آزاد دستگیر نماید، می تواند به محاکمه آن ها نیز پردازد. با وجود این، اکثر دولت هایی که در منطقه به گشت زنی می پردازند تمایلی به اعمال این اختیار قانونی ندارند (Helmer, 2009) و دزدان دریایی را برای محاکمه به کشورهای دیگر می فرستند. در آوریل ۲۰۰۸، نیروهای فرانسوی، شش دزد دریایی را در صحرای سومالی، درست پس از اینکه آن ها گروگان ها را آزاد کردند، با استفاده از هلیکوپتر دستگیر نمودند و با رضایت رئیس جمهور سومالی، برای محاکمه به پاریس فرستاده شدند.^۱ این اقدام فرانسه مطابق با کنوانسیون حقوق دریاهاست که در ماده ۱۰۵ مقرر می دارد:

«...دادگاه های کشوری که توقیف را انجام داده است، می توانند در مورد مجازات

هایی که اعمال می شوند تصمیم بگیرند...»

1. Somali pirates taken to Paris

علی رغم تعریف روشن دزدی دریایی و الزام بین المللی به مبارزه با دزدی دریایی، برخی کشورها نسبت به این امر تردید دارند، حال آنکه فرانسه، شش تن از این دزدان دریایی را در خاک سومالی دستگیر کرده است و هند نیز یک کشتی بزرگ دزدان دریایی را به تازگی غرق کرده است.^۱ دلیل این تردید و یا اهمال می تواند این باشد که کنوانسیون حقوق دریاها، در خصوص وظیفه همکاری و سرکوب دزدی دریایی، در ماده ۱۰۰ چنین مقرر داشته است:

«تمام کشورها تا بالاترین حد ممکن برای سرکوب دزدی دریایی در دریای آزاد

یا هر محل دیگر خارج از صلاحیت هر کشور با یکدیگر همکاری خواهند نمود.»

از یک سو، با وجود این مقررات ابتدایی و مبهم، بدیهی است که برخی از کشتی های جنگی مستقر در منطقه تمایلی به مداخله در این امر و بازرسی کشتی های مظنون به دزدی دریایی را نداشته باشند و ضمناً حوزه این همکاری ورای منطقه ای است که امروزه دزدان دریایی در آن به ارتکاب جرم می پردازند. (Ertan, 2008) از سوی دیگر، برخی از کشورهایی که در این منطقه به گشت زنی می پردازند، نگرانی هایی در خصوص برخی نرم های حقوق بین الملل که از زمان شناسایی صلاحیت جهانی در خصوص دزدی دریایی توسعه یافته اند، خصوصاً حقوق بشر، دارند. به لحاظ سنتی دزدان دریایی «رزمندگان غیر قانونی»^۲ تلقی می شدند و فارق از این که توسط چه کسی دستگیر می شدند، مورد محاکمه اختصاری قرار می گرفتند (Casey and Rivkin op.cit) امروزه مشکلی که پیش روی کشورهایی که در منطقه به گشت زنی می پردازند، این است که پس از بازداشت دزدان دریایی چگونه به محاکمه آن ها بپردازند. بسیاری از دولت های غربی، قواعد حقوقی قدیمی را که اجازه می داد رزمندگان غیر قانونی، از جمله دزدان دریایی در محاکم نظامی ویژه و یا دادگاه های دریایی محاکمه شوند را کنار گذاشته اند و به جای آن، نظام قضایی کیفری کلی موجود را در مورد آن ها نیز بکار می برند. (Ibid) این شیوه عملکرد نیز برای این دولت ها مشکلاتی را به بار آورده است. نخست آنکه؛ مجرمان معمولی نمی توانند هدف عملیات نظامی قرار گیرند،^۳ زیرا غیر نظامی تلقی می شوند. دوم آنکه؛ کشورهایی که اجازه می دهند دزدان دریایی مشمول نظام قضایی کیفری داخلی آن ها شوند، در واقع به طور غیر مستقیم به آن ها اجازه می دهند که تقاضایی پناهندگی نمایند. ظاهراً در پاسخ به این نگرانی ها و امکان

1. India Sinks Somali Pirate Mother ship

2. Illegitimate Hostiles

۳. یعنی برای دستگیری و بازداشت دزدان دریایی، نمی توان با آن ها وارد جنگ شد، در صورتی که اگر رزمنده غیر قانونی تلقی می شدند، امکان عملیات نظامی علیه آن ها مقدور بود.

تخلف از حقوق بشر است که وزیر امور خارجه انگلستان، در آوریل سال ۲۰۰۷ از نیروهای دریایی خود خواسته بود که تا اطلاع ثانوی از بازداشت نمودن دزدان دریایی خودداری نمایند. (Ibid) نیروی دریایی دانمارک نیز، در اقدامی مشابه، پس از این که ده تن از دزدان دریایی را به مدت شش روز بازداشت کرده بود، آن‌ها را آزاد نمود. (Pirates Protected From EU Task Force by Human Rights) به علاوه، کشورهایی که در منطقه به گشت زنی می پردازند، در جهت اجرای قواعد حقوق بشر، نمی توانند دزدان دریایی را به سومالی برگردانند، زیرا، مقامات سومالیایی در مظان اتهام فساد و یا حداقل تهدید و ارعاب از طرف دزدان دریایی می باشند و ممکن است در صورت بازگرداندن آن‌ها به سومالی، اصلاً محاکمه ای در کار نباشد. (Casey and Rivkin, op.cit) این مشکلات سبب شد تا کشورهایی که در منطقه به گشت زنی می پردازند، دزدان دریایی را برای محاکمه به یک کشور ثالث انتقال دهند. (Kontorovich, 2009, p.747)

۱-۱-۱. محاکمه دزدان دریایی در یک کشور دیگر

همان طور که گفتیم برخی از دولت‌ها در صدد ایجاد محل و یا امکاناتی برای محاکمه دزدان دریایی هستند که شامل یک دیوان بین‌المللی و یا دادگاه داخلی در سایر کشورهای این منطقه باشد.^۱ اولین بار در سال ۲۰۰۶ ایالات متحده موافقتنامه ای با کنیا امضا کرد و دزدان دریایی دستگیر شده را برای محاکمه به کنیا فرستاد، (Bahar, 2007, p.36) اما این امر به یک رویه معمول تبدیل نشد (Kraska and Wilson, 2008, pp.47-48) تا این که در سال ۲۰۰۸ به دنبال افزایش دزدی دریایی، بریتانیا یادداشت تفاهمی با کنیا امضا نمود و دزدان دریایی دستگیر شده را برای محاکمه به کنیا فرستاد. (Foreign & Commonwealth Office) پس از این اقدام بریتانیا، ایالات متحده آمریکا، (U.S. Department of State; Morgan, 2009) اتحادیه اروپا و دانمارک، (Danish Navy Forges Deal with Kenya over Somali Piracy) چین و کانادا (Kenya Imposes Conditions on Acceptance of Captured Somali Pirates) نیز موافقتنامه‌های مشابهی با کنیا امضا نمودند.

۱. رجوع کنید به اظهارات سفیر دانمارک در خصوص قطعنامه ۱۸۵۱:

available at: <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>

۱-۱-۱. مزایای محاکمه دزدان دریایی در یک کشور ثالث

بدیهی است که ارسال دزدان دریایی به یک کشور ثالث، مزایایی را برای کشور های ارسال کننده و کشور پذیرنده به دنبال دارد. برای مثال محاکمه در کنیا بدون هزینه های سنگین ناشی از اقدامات حمایتی کنوانسیون اروپایی حقوق بشر یا قانون اساسی آمریکا صورت می گیرد و سرعت بیشتری هم دارد. (Kontorovich, 2010, pp.243-276, at 268) اما این که چرا کنیا محاکمه دزدان دریایی را قبول می کند، چندان روشن نیست و بطور کلی می توان گفت که این کار برای کنیا بطور غیر مستقیم منافع مالی به دنبال دارد. (Ibid) برای مثال اتحادیه اروپا و دفتر مبارزه با جرایم و مواد مخدر سازمان ملل موافقت نمودند که از طریق یک برنامه جامع مساعدت قضایی هزینه های این محاکمات را پردازند، از حقوق کارمندان گرفته تا تجهیزات لازم برای دادگاه و نوسازی زندان ها و سایر سرمایه گذاری ها در کنیا. (Joint UNDOC/Eur. Common Program) دانمارک نیز تعهد کرده کرده است که هزینه های مالی محاکمه دزدان دریایی را پردازد. (Kenya to Help Navy Chase Pirates) محاکمه دزدان دریایی در کنیا می تواند مثال خوبی برای تأثیر اقتصاد بر صلاحیت بین المللی باشد. (Kontorovich, 2008, p.398)

۱-۱-۱-۱. موضع کنیا در قبال به عهده گرفتن مسئولیت محاکمه دزدان دریایی

موضع کنیا به عنوان کشور پذیرنده دزدان دریایی، از زمان اولین محاکمه ای که در سال ۲۰۰۶ انجام داد تا کنون، یکسان نبوده است. از اواخر سال ۲۰۰۸ تا اواخر سال ۲۰۰۹، کنیا به طور گسترده تری تبدیل به محلی برای رسیدگی به وضعیت دزدان دریایی دستگیر شده در آب های سومالی شده بود. (Gettleman, 2009, at A8) این درحالی است که تا آوریل سال ۲۰۱۰ هیچ یک از افرادی که در کنیا محاکمه شده بودند، توسط نیرو های نظامی این کشور دستگیر نشده بودند، بلکه توسط نیروهای غیر کنیایی که دولت های متبوعشان پیرو قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت با کنیا موافقت نامه دو جانبه امضا کرده بودند، دستگیر شده بودند. (Achieng, 2010) واقع می توان گفت که این دادگاه یک دادگاه داخلی است که صلاحیت جهانی را از جانب جامعه بین المللی اعمال می نماید، (Dapo, 2010) چرا که هم اکنون ۷۶ درصد از رسیدگی های مربوط به دزدی دریایی توسط کنیا انجام می شود. (Kontorovich and Art, 2010, pp.436-453, at 445) با وجود این، در خصوص صلاحیت دادگاه های کنیا نسبت به محاکمه دزدان دریایی تردیداتی وجود دارد که به تشریح آن ها خواهیم پرداخت.

نخست آنکه؛ از یک سو محاکمات در حال توسعه دزدان دریایی در کنیا ثابت کرده است که دادگاه های کنیا به حقوق بین الملل برآمده از عرف و معاهداتی که امضا شده اند اما وارد قوانین داخلی نشده اند روی آورده اند. (Roach, 2010, pp.397-416, at 418) به عبارت دیگری می توان گفت که اعمال نظام دوگانگی در نظام حقوقی کنیا کمرنگ تر شده است. چراکه تا کنون، دادگاه های کنیا- بر خلاف کشورهای معتقد به نظام یگانگی- حقوق بین الملل را جزء قوانین کنیا تلقی نمی کردند مگر اینکه مجلس آن را وارد متون قانونی موجود نماید. از سوی دیگر دادگاه عالی کنیا در مورد خاص دزدی دریایی، در اکثر موارد، به نفع اعمال هنجارهای حقوق بین الملل عرفی به عنوان بخشی از قوانین کنیا، اعمال نظر نموده است. این درحالی است که نه قانون اساسی و نه قوانین موضوعه کنیا، که منابع حقوق کنیا را مشخص می نمایند، به حقوق بین الملل به عنوان منبع اشاره نکرده اند. (Ibid) دادگاه های کنیا در پاسخ به این ایراد، اینگونه استدلال کرده اند که «معاهدات بین المللی نباید امضا شوند و سپس متروک باقی بمانند.» (Ibid, p.419) دوم آنکه، دادگاه های کنیا چگونه می توانند افرادی را که هیچ گونه علقه تابعیتی و یا سرزمینی با کنیا ندارند را محاکمه نماید؟ در پاسخ به این سؤال دادگاه های کنیا به «اصول بنگلور» تمسک جسته اند که بر اساس اصل هفتم آن: «زمانی که یک معاهده امضا شده باشد اما هنوز در زمره قوانین داخلی کشور نیامده باشد، دادگاه ها می توانند مفاد معاهده مزبور را برای تفسیر موارد مبهم قانون، مد نظر قرار دهند.» اما با وجود این، محاکمه صد ها مسلمان خارجی که هیچ جرم خاصی را علیه کنیا انجام نداده اند، ممکن است روابط این کشور با سومالی را خدشه دار کند و افکار عمومی مردم مسلمان کنیا را نیز نسبت به دولت بدبین نماید. (Kontorovich, Op.cit, 2010, pp.255-256) سرانجام، این ایرادات و عدم ایفای تعهدات مالی کشورهایی که برای محاکمه دزدان دریایی با کنیا موافقتنامه امضا کرده بودند، سبب شد که در آوریل سال ۲۰۱۰ وزیر امور خارجه کنیا اعلام کرد که کنیا دیگر محاکمه دزدان دریایی را نمی پذیرد. (Kenya Ends Somali Pirates' Trials) اما حدوداً سه ماه بعد، دولت کنیا مجدداً تغییر موضع داد و در ۲۴ ژوئن ۲۰۱۰ دادگاه هایی را در «شیمو لا توا»^۱ و «مومباسا»^۲ افتتاح کرد که از طریق برنامه ضد دزدی دریایی دفتر مواد مخدر و جرایم ایجاد شده است. این دادگاه علاوه بر دزدی دریایی سایر جرایم مهم را نیز مورد رسیدگی قرار می دهد. (S/2010/394, p. 2) به نظر می رسد ایجاد

1. Shimo La Tewa
2. Mombasa

صلاحیت رسیدگی به جرایمی غیر از دزدی دریایی به منظور تحت پوشش قراردادن سایر جرایمی که پیامد دزدی دریایی هستند- از جمله پولشویی و باج گیری- درج شده است. به هر حال مشروعیت چنین انتقالی از سوی یک دولت خارجی که دزدان دریایی را دستگیر کرده است به دولت ثالث، با مذاقه در مفاد کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، که سندی ریشه دار در ممنوعیت دزدی دریایی است، مورد تردید قرار می گیرد. ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها به تدوین اصل صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی پرداخته و چنین مقرر داشته است:

«هر کشوری می تواند در دریای آزاد یک کشتی راهزن را توقیف نماید... دادگاه های کشوری که توقیف را انجام داده است می تواند نسبت به مجازات های که اعمال می شوند تصمیم بگیرند...»

تاریخچه تدوین کنوانسیون نشان می دهد که این مقررات با این هدف تدوین شده اند که متهمان به کشور های ثالث منتقل نشوند. (Yearbook of International Law Commission, 1956, p.283) بر اساس حقوق بین الملل دزدی دریایی عملی است که در دریای آزاد رخ می دهد، اختیارات گسترده اعطایی به دولت های خارجی برای انجام عملیات نظامی نباید به لزوم اختیار مشابه در خصوص محاکمه دزدان دریایی تفسیر شود. به هر حال، حمله به کشتی ها نیز براساس مقررات «کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی» قابل مجازات می باشد. بر اساس ماده ۴ این کنوانسیون، اعمال ارتكابی به دریای آزاد محدود نمی شود. هم چنین بند ۴ ماده ۶ این کنوانسیون بطور قابل ملاحظه ای صلاحیت دولت دستگیر کننده را افزایش داده است. شایان ذکر است که سومالی این کنوانسیون را امضا نکرده است و این مشکلات را دو چندان می کند. به هر حال، مشکلات اخیر در خصوص دزدی دریایی، علاقه بین المللی در استفاده از معاهدات غیرفعال را تجدید کرده است. همکاری بین المللی ایجاد شده در خصوص سرکوب دزدی دریایی در سومالی غیر معمول و قابل توجه است؛ اما دولت ها نباید از قبول مسئولیت های قضایی مربوطه شانه خالی می کنند. بعید به نظر می رسد که با متوقف کردن دزدان دریایی بدون اینکه آن ها محاکمه و مجازات شوند، دزدی دریایی خاتمه یابد. با وجود فقدان یک پاسخ بین المللی جامع برای سرکوب دزدی دریایی، صاحبان کشتی ها به شرکت های خصوصی امنیتی روی می آورند و یا خود به چاره اندیشی این مشکل می پردازند. چراکه جبران خسارت حقوقی موجود (خواه بر اساس کنوانسیون رم، خواه بر اساس استفاده از دادگاه های کشور های ثالث مانند کنیا) مشکلات تازه ای را در حقوق بین الملل به بار می آورند.

نتیجه گیری

تا پیش از بروز حوادث دزدی دریایی در سال های اخیر، عقیده عموم بر این بود که دزدی دریایی ریشه کن شده است و موارد محدودی که رخ می دهند نیز، توسط دولت ها به خوبی سرکوب می شوند. اما امروزه دزدی دریایی در عرصه بین المللی، تبدیل به معضلی شده است که تقریباً تمام کشور ها را تحت تأثیر قرار می دهد. به طور خاص دزدی دریایی در سواحل سومالی موج گسترده ای از نگرانی را، بین دولت ها ایجاد کرده است. مقررات موجود در خصوص مقابله با دزدی دریایی که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب سال ۱۹۸۲ درج شده اند، با توجه به مقتضیات زمان خود تدوین شده اند و امروزه تکافوی نیاز های جامعه جهانی برای مقابله با دزدی دریایی را نمی دهد، چرا که شرایط زمانی و مکانی ارتکاب دزدی دریایی متفاوت از گذشته شده است. بدین ترتیب که در زمان تدوین مقررات کنوانسیون، از یک سو دزدی دریایی جرمی حائز اهمیت تلقی نمی شد و تا حد زیادی از بین رفته بود و از سوی دیگر در آن دوران حاکمیت دولت ها همیشه و همه جا مقدم بر ضرورت مقابله با این جرم بود. نکته دیگر این که در گذشته دزدان دریایی در ورای مناطق تحت حاکمیت دولت ها به کمین کشتی های تجاری می نشستند و به آن ها حمله می کردند، اما امروزه با توجه به گسترش عرض دریای سرزمین دولت ها از ۳ مایل به ۱۲ مایل، دزدان دریایی، به راحتی با قایق های تند رو به کشتی ها حمله می کنند و سپس به آب های داخلی دولت های ساحلی پناه می برند. این در حالی است که مقررات کنوانسیون حقوق دریاها تنها در دریای آزاد به کشتی های جنگی اجازه توقیف کشتی مظنون به دزدی دریایی را می دهد. حال اگر دولت ساحلی، دولتی صوری یا ضعیف باشد، که توان مقابله با دزدان دریایی و اعمال صلاحیت نداشته باشد، این مناطق تبدیل به بهشت امنی برای دزدی دریایی خواهد شد و این مجرمان بدون هیچ واهمه و نگرانی از دستگیری، به اعمال مجرمانه خود ادامه می دهند و ایمنی و امنیت دریانوردی را بیش از پیش به خطر می اندازند. لذا، نقصان اسناد بین المللی موجود سبب شده است که دولت ها برای مقابله با دزدی دریایی دست به اقدامات منطقه ای بزنند. اقدامات صورت گرفته در سواحل سومالی نمونه خوبی از اقدامات نوین، برای مبارزه با دزدی دریایی محسوب می شود. برای مقابله با دزدی دریایی در سومالی ابتدا ائتلافاتی صورت گرفت و نیرو هایی از سوی دولت ها و سازمان های بین المللی به گشت زنی در این منطقه پرداختند. حضور نیروهایی از سوی دولت های ژاپن، ایالات متحده آمریکا، چین، ایران، دانمارک، آلمان و نیز حضور نیروهای ائتلافی اتحادیه اروپا و ناتو در این منطقه شاهد این مدعا است. بدیهی است که این گشت زنی ها در مواردی منجر به دستگیری دزدان دریایی می شود. اما نحوه برخورد دولت ها

با دزدان دریایی دستگیر شده متفاوت از یکدیگر است. از یک سو دولتی مثل فرانسه به راحتی این دزدان دریایی را پس از دستگیری در پاریس محاکمه می نماید، که این موارد بسیار نادرند و از سوی دیگر دولت هایی مثل ایالات متحده و انگلستان، روش نوینی را برگزیده اند و دزدان دریایی را برای محاکمه به کنیا می فرستند. دلیل این امر این است که اولاً، اگر این دولت، دزدان دریایی را در محاکم داخلی خود محاکمه نماید، به نوعی آن ها را مشمول نظام قضایی خود کرده است، که در نتیجه این مجرمان می توانند تقاضای پناهندگی نمایند و مشکلاتی را برای این دولت ها به بار آورند. ثانیاً، این دولت ها ملزم به رعایت برخی هنجار های حقوق بشری نیز هستند. بدین ترتیب که اگر این دزدان دریایی را برای محاکمه به کشور متبوعشان بفرستند ممکن است با بد رفتاری مواجه شوند و یا به دلیل ضعف و فساد دولت اصلاً محاکمه ای در کار نباشد.

با توجه به تمام این مسائل و مشکلات در خصوص مقابله با دزدی دریایی، باید اذعان داشت که اگر دزدان دریایی محاکمه نشوند و به سزای اعمال خود نرسند، بعید به نظر می رسد که این جرم ریشه کن شود. به عقیده برخی این جرم تا سالیان متمادی ادامه خواهد داشت، لذا برای مقابله اساسی با این جرم باید به اقدامات بلند مدتی دست بزنیم. بدین ترتیب که دزدان دریایی را در شعبه ای از دیوان حقوق دریاها یا دیوان کیفری بین المللی و یا یک دادگاه خاص اختصاص یافته به دزدان دریایی محاکمه نماییم. اما این جرم نیاز به راه حل های فوری دارد، چراکه نمی توان مقابله با دزدی دریایی را موکول به ایجاد این دادگاه کرد. لذا، علاوه بر راه حل های دراز مدت، برای مقابله با این بلای قرن، تمسک به اقدامات کوتاه مدت ضروری است. بدین ترتیب که دولت ها باید دزدی دریایی را در قوانین داخلی خود جرم انگاری نمایند و در خصوص مشکلات ناشی از مقابله با دزدی دریایی نیز، بتوانند از دیوان های بین المللی موجود، تقاضای نظر مشورتی نمایند.

منابع و مآخذ

– فارسی

- پورنوری، منصور و حبیبی، محمد (۱۳۸۶)، **حقوق بین الملل دریاها: کنوانسیون حقوق دریاها**، انتشارات مهد حقوق، چاپ سوم، تهران.

– لاتین

- "India Sinks Somali Pirate Mothership". BBC NEWS. November 19, 2008. available at:
http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/7736885.stm.
- "Pirates Protected From EU Task Force by Human Rights." TELEGRAPH.CO.UK. November 19, 2008. available at:
<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/3363258/Pirates-protected-from-EU-task-force-by-human-rights.html>.
- "Rules Frustrate Anti-Piracy Efforts." BBC News. November 19, 2008. available at: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7735144.stm>.
- "Somali pirates taken to Paris." BBC News. April 16, 2008. Available at: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/734876.dtm>.
- "UK hands over eight suspected Somali pirates to Kenya." Easy Bourse Actualities. November 18 , 2008. available at:
<http://www.easybourse.com/bourse-actualite/Merches/update-uk-hands-over-eight-suspected-Somali-pirates-to-Kenya-564047>.
- Achieng, Celestine, Kenya Imprisons Seven Somalis for Piracy, REUTERS, Mars. 10, 2010.
- Agence France Press, US says piracy resolution allows for air strikes in Somalia, Dec. 17, 2008) available at:

- http://news.yahoo.com/s/afp/20081217/pl_afp/somaliapiracyunus.
- Bahar. Michael, "Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations", **Vanderbilt Journal of Transnational Law**, vol. 40, No.1. 2007.
 - Banker. Scutt, (2003), "**Enemies of Mankind: the Developing Threat of Modern Maritime Piracy and Terrorism**", misurey.
 - Bateman. Sam, "Piracy and the Challenge of Cooperative Security and Enforcement Policy", **Maritime Studies**, March-April 2001
 - BBC News. March 22, 2002. Available online at:
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/1887967.stm>.
 - Birnie. P. W, "Piracy, Past, Present and Future." **marine policy**, 2 (july 1987).
 - Casey, Lee. & Rivkin, David "Pirates exploit confusion about international law." **WALL STREET JOURNAL**, November 2008. Available at:
http://online.wsj.com/article/SB122704656624238791.html?mod=googlenews_wsj.
 - Churchill, Robine.and Lowe, Allen., (1999), **The Law of the Sea**. third edition. Manchester: Manchester University press.
 - CIA World Fact book, Somalia, . available at:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>.
 - Colum Lynch, U.N. Authorizes Land, Air Attacks on Somali Pirates, **Washington Post** A14 (Dec. 17. 2008).
 - Danish Navy Forges Deal with Kenya over Somali Piracy, **ICE NEWS—DAILY NEWS**, Aug. 27, 2009, at:

<http://www.icenews.is/index.php/2009/08/27/danish-navy-forges-deal-with-kenya-over-somali-piracy>.

- Dapo, Akande, Anti-Piracy Court Opens in Kenya, 28/June/2010, available at: <http://www.ejiltalk.org/anti-piracy-court-opens-in-kenya>.
- Dubner. Barry, "Human Rights and Environmental Disaster—Two Problems that Defy the “Norms” of the International Law of Sea Piracy", **Syracuse Journal of International Law** 23. No.1 (1997).
- Dubner. Barry, (1980), **The Law of International Sea Piracy**, The Hague: Martinus Nijhoff.
- Foreign & Commonwealth Office (U.K), Prisoner Transfer Agreements, available at:
<http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/acks>.
- Galdorisi. George, and Kaufman, A. "Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict", **California Western International Law Journal** 32 (2002).
- Gettleman, Jeffrey, Rounding up Suspects, the West Turns to Kenya as Piracy Criminal Court, N.Y.TIMES, Apr. 24, 2009, at A8. Kenya Imposes Conditions on Acceptance of Captured Somali Pirates, BBC, Mars. 31, 2010.
- Halberstam. Malvina, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", **The American Journal of International Law** 82, No. 2 (April 1988).
- Helmer, John, Navies Stumped over Pirates off Somalia, Bus. Day, June 3, 2009, available at:
<http://www.businessday.co.za/articles/Content.aspx?id=72374>.

- ICC Commercial Crime Services, IMB Reports Unprecedented Rise in Maritime Hijackings, Jan. 16, 2009, [http://www.icc ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=332:imbreports-unprecedented-rise-in-maritime-hijackings &catid=60: news &Itemid=51](http://www.icc ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=332:imbreports-unprecedented-rise-in-maritime-hijackings&catid=60:news&Itemid=51).
- Jesus. José Luis, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", **The Journal of Marine and Coastal Law** 18 (2003).
- Johnson, D. H. N. "Piracy in Modern International Law." **Grotius Society Transaction**, Vol. 63. 1957.
- Joint UNDOC/Eur. Comm'n Program, EU Support to the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects 3, 10 (May 2009), available at <http://www.asil.org/files/AnnexE-ECAssistance.pdf>.
- Jopson, Barney. Kenya signs deal to prosecute Somali pirates. December 12, 2008. available at: http://www.ft.com/cms/s/0/9b63b8e6-c7c4-11dd-b611-000077b07658.html?nclick_check=1.
- Kenya Ends Somali Pirates' Trials, BBC, Apr. 1, 2010, available at <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8599347.stm>.
- Kenya to Help Navy Chase Pirates, Copenhagen Post Online, Aug. 18, 2009, <http://www.cphpost.dk/news/international/89-international/46605-kenya-to-help-navy-chasepirates.html>.
- Keyuan, Zou. "Seeking effectiveness for the crackdown of piracy at sea." **Journal of international affairs** 59 (Fall 2005).

- Kontorovich, Eugen, and Art, Steven, "An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy", **American Journal of International Law**, Vol.104, 436-453. 2010.
- Kontorovich, Eugene, "Introductory Note to Exchange of Letters Between European Union and Kenya to Prosecute Pirates", **Int'l Legal Materials**, Vol.48. 2009.
- Kontorovich, Eugene, "a Guantanamo on the Sea: The Difficulty of prosecuting Pirates and Terrorists", **California Law Review**, Vol. 98, 2010.
- Kontorovich, Eugene. "International Legal Response to Piracy off the Coast of Somalia." **American Society of International Law** 13, no. 2 (February 2009): available at: www.asil.org.
- Kontorovich, Eugene. "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation." **Harvard International Law Review** 45, No.1 (Winter 2004).
- Kraska, James & Wilson, Brian, "Fighting Pirates: The Pen and the Sword", **World Policy Journal**. Winter 2008.
- Maximo Q. Mejia Jr, Pierre Cariou Francois, Charles Wolff. is maritime piracy random? January 2007. available at: <http://www.sc-eco.univ-nantes.fr/~fcwolff/wolff/articles/AEL08.pdf>.
- Menefee, Samuel Pyeatt. "Foreign Naval Intervention in Cases of Piracy: Problems and Strategies." **The International Journal of Marine and Coastal Law** 14, No. 3. 1999.
- Morgan, David, Kenya Agrees to Prosecute US-Held Pirates—Pentagon, REUTERS, Jan. 29, 2009.

- Pfanz, Mike, Somali Pirate Attacks "Set to Increase" as Monsoon Eases, Telegraph (U.K.), July 27, 2009.
- Roach, J. Ashley, "Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions", **American Journal of International Law**, vol.104, no.3, 2010.
- Rubin, A. "Is Piracy Illegal?" **American Journal of Internataional Law**, Vol. 70, (1976).
- S/2010/394, available at:
<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2010%20394.pdf>
- Scott. David, (1994), "**Piracy, Terrorism, and Crime at Sea.**" In Maritime Security and Conflict Resolution at Sea in the Post-Cold War Era: Proceedings of the June 1993 Colloquium held by the Centre for Foreign Policy, by Peter T. Haydon and Anne Griffith. Halifax: N.S.: Dalhousie University.
- U.S. Dep't of State, Fact Sheet: United States Actions to Counter Piracy off the Horn of Africa (Sept. 1, 2009), available at:
<http://www.state.gov/t/pm/rls/fs/128540.htm>.
- US Department of the Navy The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, NWP1-14M at 3.5.3.2. available at
<http://www.prio.no/upload/1117/doc/US%20Navy%20Commander's%20Handbook%201995.pdf>.
- vallar, cindy. Pirates and Privateers: The history of maritime piracy. 2005. available at: www.cindyvallar.com/modern2005.html.
- Wright, Leigh. "Piracy in the Southeast Asian Archipelago." **Journal of Oriental Studies** 14 (1976).

- Yearbook of International Law Commission, Vol. II, 1956.

- **Sites**

- http://www.mfa.go.ke/mfacms/index.php?option=com_content&task=view&id=305&Itemid=62.

- <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>.

Archive of SID