



نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معاهدات بین‌المللی

جعفر کوشا*
فرهاد شایگان**

چکیده

بر خلاف دزدی دریایی و تجارت برده که به‌عنوان اولین مصادیق جنایات بین‌المللی محسوب گردیده و اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با تعقیب و مجازات مرتکبین آن‌ها از گذشته تا کنون فراهم بوده است؛ برخی دیگر از انواع جدیدتر جرایم بین‌المللی دریایی در دوران اخیر نیز مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته‌اند.

در میان انواع مختلف جرایم مذکور با توجه به درجه اهمیت آن‌ها و این‌که روند مقابله جهانی با آن‌ها به انعقاد معاهدات بین‌المللی منجر شده باشد، در تحقیق پیش رو دو مورد از جرایم مهم، یعنی دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها به همراه تروریسم دریایی مورد توجه قرار گرفته است. گسترش معاهدات در جهت مقابله با جرایم فوق به‌ویژه در مناطق ورای اعمال صلاحیت دولت‌ها، محور عمده مباحث مطروحه در این تحقیق می‌باشد. در این راستا، کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو (۱۹۵۸) و حقوق دریایا (۱۹۸۲)، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم و پروتکل ضمیمه مربوط به امنیت دریانوردی، به همراه سایر اسناد بین‌المللی، منطقه‌ای و دوجانبه مربوطه که همگی به مبارزه با جرایم بین‌المللی دریایی اختصاص دارند، در این تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است.

کلید واژه‌ها

دریا، جرم، دزدی دریایی، تروریسم دریایی، کنوانسیون

*. استادیار گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی JKOOSHA@YAHOO.COM

** دانش‌آموخته دوره کارشناسی ارشد حقوق کیفری و جرم‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم و

تحقیقات تهران FarhadShaygan@Yahoo.com

مقدمه

در جهان امروز، نظر به این‌که دریاها و اقیانوس‌ها سهم بسزایی در تجارت آزاد (از قبیل: حمل مسافر، محموله‌های آهن، نفت و...) ایفا می‌کنند، لذا حفظ امنیت در آن‌ها از طریق دولت‌ها و مجامع بین‌المللی، مانند: سازمان دریانوردی بین‌المللی^۱ و ... مورد توجه شایانی قرار گرفته است.

امنیت در دریاها و اقیانوس‌ها نه تنها از جهت نظامی آن، بلکه از جنبه‌های دیگری چون دزدی دریایی و تجارت برده، به‌ویژه از جهت تاثیر این جرایم بر تجارت آزاد در دریاها، از گذشته‌های دور تا کنون مورد توجه بوده‌اند. گروه‌های جنایت‌کار سازمان یافته به‌طور روزافزون، اقدامات جنایت‌کارانه خود را به‌واسطه عدم امکان اعمال حاکمیت، در دریاهای وری مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها متمرکز ساخته‌اند و در انواع مختلف جرایم ارتكابی در دریا از جمله: دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق مهاجرین و قاچاق سلاح‌های کوچک با یکدیگر همکاری می‌نمایند. پس از یک دوره کاهش، امروزه دزدی دریایی و مشخصاً سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها (مثلاً: در سواحل سومالی) مجدداً به یکی از معضلات جامعه جهانی تبدیل شده و به‌عنوان تهدیدی جدی علیه حیات دریانوردی، امنیت دریانوردی و امنیت کشورهای ساحلی محسوب می‌گردد؛ هم‌چنین بر روند کلی صنعت حمل و نقل دریایی تأثیرهای منفی می‌گذارد و به‌عنوان مثال موجب افزایش نرخ بیمه و توقف یا تعلیق فعالیت‌های تجاری می‌گردد. به‌علاوه ارتكاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا، در اغلب موارد، محیط‌زیست دریایی را نیز در معرض خطر قرار می‌دهد؛ چرا که در این‌گونه وقایع، ممکن است فرمانده کشتی و کارکنان به گروگان گرفته شوند و در سایر موارد نیز به‌واسطه شرایط بحرانی که پیش می‌آید، مسئولیت توجه و رسیدگی به امور کشتی به‌درستی صورت نمی‌گیرد. از مهم‌ترین موارد دزدی دریایی که در سال گذشته رخ داده است، می‌توان به دزدی دریایی مورخه ۱۳۸۷/۵/۳۱ که در آب‌های **سومالی** صورت گرفته است، اشاره نمود.

«نوئل چونگ» یکی از مقامات دفتر بین‌المللی امور دریایی اعلام کرد: «دزدان دریایی روز پنجشنبه (۱۳۸۷/۵/۳۱) یک کشتی باری ایرانی را با ۲۹ خدمه و یک کشتی تانکر حمل مواد شیمیایی ژاپنی با ۱۹ خدمه، در فاصله یک ساعت، از خلیج عدن ربودند و عصر همان روز یک کشتی باری آلمانی را با ۹ خدمه که با پرچم «آنتیکا و باربودا» در حرکت بود در همان منطقه

1. International Maritime Organization (IMO)

بودند.^۱ با توجه به افزایش خطرهای دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، دبیرکل سازمان ملل متحد، اولین بار در سال ۱۹۸۵ در گزارش خود به اجلاس ۴۰ مجمع عمومی موضوع دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا را مورد توجه قرار داد^۲ و از سال ۱۹۹۳ در گزارش‌های سالیانه خود در مورد اقیانوس‌ها و حقوق دریاهای بخش جداگانه‌ای را به موضوع دزدی دریایی اختصاص داده است. مجمع عمومی ملل متحد نیز از سال ۱۹۹۸ در اجلاس ۵۳ در قطع‌نامه‌های سالیانه مربوط به اقیانوس‌ها و حقوق دریاهای موضوع دزدی دریایی و سرقت مسلحانه را مورد توجه قرار داده است.^۳

گفتار اول: نگرشی بر دزدی دریایی در معاهدات بین‌المللی

۱ - دزدی دریایی در جهان امروز

امروزه دزدان دریایی اغلب با استفاده از قایق‌های موتوری کوچک به کشتی‌های حامل کالا که برای عبور از تنگه‌ها، مجبور به کاهش سرعت خود هستند، حمله می‌کنند. حمله دزدان دریایی، بیشتر در مناطق جنوب و جنوب شرقی آسیا، آفریقای جنوبی و شرقی، دریای سرخ، امریکای جنوبی و مرکزی و دریای کارائیب صورت می‌پذیرد.^۴ در گذشته، عموماً کشتی‌های حامل کالاهای ارزشمند و قیمتی مورد هدف و غارت دزدان دریایی قرار می‌گرفتند؛ ولی، امروزه وسایل و لوازم ملوانان و هم‌چنین گاوصندوق کشتی و یا هزینه‌های بندری بیشتر مورد توجه دزدان دریایی قرار گرفته است. دزدان دریایی دنیای مدرن امروز که اغلب عضو گروه‌های گانگستری نیز هستند، در برخی موارد خدمه را وادار به خروج از کشتی کرده و کشتی را با جعل اوراق شناسایی و تغییر رنگ به بندر دیگری می‌برند. امروزه دزدان دریایی در خطوط ساحلی پنهان می‌شوند و در کمین شکار خود می‌مانند؛ تا این‌که تاریکی فرا رسد و هنگامی که اکثر کارکنان کشتی در خواب هستند، یورش خود را آغاز می‌کنند. گاهی اوقات نیز دزدان دریایی یک شناور را با موتور روشن و بستن دست و پای ملوانان ترک می‌کنند و آنان را در معرض خطر تصادم رها می‌کنند. راهزنی دریایی که حدوداً ۱۵ میلیارد دلار در سال، خسارت به همراه دارد، در فاصله سال‌های ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۳ به ۳ برابر افزایش یافته است. با این

۱. گزارش خبرگزاری فارس به نقل از خبرگزاری آسوشیتدپرس، ۱۳۸۷/۶/۱

2. A/40/923 PARA.40

۳. قطع‌نامه 53/32 مربوط به اجلاس ۵۳ و قطع‌نامه‌های 54/31 و 55/7، به ترتیب مربوط به اجلاس‌های ۵۴ و

۵۵ مجمع عمومی

۴. نیک عهد، اصغر، مناطق جنگی دریایی، مجله پیام دریا، ص ۹۸، آبان ۱۳۸۶، شماره ۱۶۴

وجود خوش‌بختانه در سال‌های اخیر با کاهش همراه بوده است.^۱ گزارش سال ۲۰۰۵ دفتر سازمان دریانوردی بین‌المللی در کوالالامپور حاکی از آن است که شمار حمله دزدان دریایی به ۳۲۵ مورد کاهش یافته است، که به پایین‌ترین رقم در پنج سال اخیر رسیده است.^۲ آب‌های سواحل اندونزی با ۹۳ مورد در سال ۲۰۰۴ بالاترین میزان حمله دزدان دریایی را داشته است.^۳ حمله دزدان دریایی به یک کشتی حامل کالا در اقیانوس هند که کاملاً از سواحل سومالی دور شده بود، مجدداً باعث ایجاد نگرانی در مورد امنیت مسیرهای کلیدی دریانوردی شده است. گزارش‌ها حاکی از آن است که سه مرد مسلح با استفاده از یک قایق تندرو، به کشتی نزدیک شدند و پس از فرمان توقف، به‌طرف فرماندهی شلیک و به کابین ملوانان نارنجک پرتاب کردند که موجب بروز خسارات شدیدی شدند. با این حال کشتی با استفاده از حرکات مارپیچ اقدام به فرار از چنگ دزدان دریایی کرد که خوشبختانه بعد از یک ساعت موفق به فرار شد.^۴

شروع مراقبت و خط‌نظم دریایی مشترک تنگه مالاکا از سال ۲۰۰۴ میلادی، می‌تواند الگوی مناسبی برای دیگر مناطق پرخطر باشد؛ زیرا فقط ۱۱ حمله دریایی در سال ۲۰۰۵ در این منطقه گزارش شده است، در حالی که این آمار در دو سال قبل از آن ۳۸ حمله دریایی بود.^۵ هم‌چنین؛ آمار، بیان‌گر کاهش ۱۳ درصدی دزدی دریایی در سال ۲۰۰۶ میلادی بود، به‌طوری که از ۲۷۶ حادثه، به ۲۳۹ حادثه دزدی دریایی رسیده است.^۶

۲- واکنش‌های بین‌المللی جهت مقابله با دزدی دریایی

در ادامه، به بعضی از واکنش‌های بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی، در برخی از مناطق مانند: سواحل سومالی و خلیج عدن که دزدی دریایی در آن مناطق شایع است، پرداخته می‌شود.

۱. همان منبع، ص ۹۹
۲. همان منبع، ص ۹۹
۳. همان منبع، ص ۹۹
۴. همان منبع، ص ۹۹
۵. غریب، آزاده، تهدید همچنان ادامه دارد، مجله پیام دریا، ص ۹۵، فروردین ۱۳۸۶، شماره ۱۵۸
۶. همان منبع، ص ۹۵

۱-۲- سومالی

آب‌های ساحلی سومالی، از جمله ناآمن‌ترین آب‌های جهان است. سواحل سومالی یکی از بزرگ‌ترین مناطق فعالیت دزدان دریایی در جهان به‌شمار می‌رود و در شش ماه نخست سال ۱۳۸۷، بیش از ۳۰ مورد گزارش درخصوص حمله آنان به شناورها، در این منطقه انتشار یافته است.^۱ از دلایل افزایش فعالیت دزدان دریایی این است که در سومالی حکومت مرکزی وجود ندارد و موجب شده است که یک نیروی موثر برای اعمال حقوق بین‌الملل شکل نگیرد.

سومالی توسط نظامیان محلی اداره می‌شود که برخی از آن‌ها برای افزایش درآمد به کارهایی چون راهزنی و دزدی کشتی‌ها دست می‌زنند. دفتر سازمان بین‌المللی دریانوردی در مالزی (کوالالامپور) با قاطعیت اعلام کرد که: «مجدداً دزدان دریایی در «سومالی» فعال شده‌اند. حمله دزدان دریایی که هفتمین حمله آنان در طی سال (۲۰۰۸) می‌باشد، در فاصله ۱۸۰ مایلی ساحل، اتفاق افتاده است. در حالی که حملات قبلی آن‌ها در حوالی ساحل اتفاق می‌افتاد. دفتر سازمان دریانوردی بین‌المللی، به کشتی‌ها سفارش کرده است که حداقل در فاصله ۲۰۰ مایلی از سواحل سومالی توقف نمایند.»^۲

اتحادیه اروپا در مورخه ۱۳۸۷/۶/۲۵ طی بیانیه‌ای رسمی اعلام کرد: «وزرای خارجه کشورهای عضو اتحادیه اروپا در پی حمله دزدان دریایی به یک کشتی اسپانیایی به نام «پلایا ده باکیو» در روز ۲۰ آوریل ۲۰۰۸ و افزایش شمار دزدی‌ها و راهزنی‌های دریایی، ایده راه‌اندازی یک شبکه همکاری، مسئول حمایت از اقدامات نظارتی برخی کشورهای عضو این اتحادیه در سواحل سومالی را تأیید کردند.»^۳ بنابر اعلام یک دیپلمات اروپائی، این شبکه همکاری در بروکسل (بلژیک) راه‌اندازی شد. این تصمیم در واقع همکاری با سازمان ملل متحد برای حفاظت از کشتی‌های حامل کمک‌های غذایی این سازمان که در برنامه جهانی غذا مشغول به فعالیت می‌باشند، است که همواره نیز هدف دزدان دریایی قرار دارند. هم‌چنین، وزرای خارجه کشورهای عضو اتحادیه اروپا ضمن ابراز نگرانی صریح و شدید نسبت به بازگشت فعالیت‌های دزدی دریایی، گزینه نظامی راهبردی مبتنی بر عملیات نظامی دریایی احتمالی اتحادیه اروپا در واکنش به فعالیت‌های مجدد این راهزنان و دزدان دریایی را تصدیق کردند.^۴

۱. «آندرو موانگورا»، مدیر برنامه کمک به دریانوردان شرق آفریقا، خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۷۹

۲. خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۷۹

۳. خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۲۶

۴. خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۲۶

دزدان دریایی در روز پنجشنبه (مورخه ۱۳۸۷/۵/۳۱) طی یک ساعت، کشتی فله بر ایرانی «ایران دیانت» با ۲۹ سرنشین را به همراه یک تانکر حامل مواد شیمیایی ژاپن با ۱۹ سرنشین را در خلیج عدن ربودند. در همان روز یک کشتی باری آلمان با ۹ سرنشین در این منطقه ربوده شد. دو روز قبل از آن (سه شنبه ۸۷/۵/۲۹) نیز یک کشتی حامل روغن خرمای مالزی با ۳۹ سرنشین در همین منطقه ربوده شد.^۱ محمدحسین داجمر - مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی - اظهار داشت: «یک کشتی ایرانی که حامل ۴۰ هزار تن سنگ آهن بود، دیروز (۸۷/۵/۳۱) توسط دزدان دریایی سومالی ربوده شد.» وی ملوانان این کشتی را بالای ۲۰ نفر عنوان کرد و افزود: «عده‌ای از افراد مسلح در سواحل سومالی این کشتی ایرانی را به همراه چند کشتی غیرایرانی به تصرف خود درآوردند.» مدیرعامل شرکت کشتی رانی در خصوص مقصد و مبدأ این کشتی گفت: «کشتی مذکور ۴۰ هزار تن سنگ آهن را از چین به هلند منتقل می‌کرد، که در سواحل سومالی ربوده شد.»^۲

«نوئل چونگ» یکی از مقامات دفتر بین‌المللی امور دریایی در مورخه ۸۷/۶/۱ اعلام کرد: «دزدان دریایی روز پنجشنبه یک کشتی باری ایرانی را با ۲۹ خدمه و یک کشتی تانکر حمل مواد شیمیایی ژاپنی با ۱۹ خدمه در فاصله یک ساعته از خلیج عدن ربودند و عصر همان روز یک کشتی باری آلمانی را با ۹ خدمه که با پرچم «آنتیکا و باربودا» در حرکت بود در همان منطقه ربودند.» چونگ همچنین از سازمان ملل متحد خواست اقدامات بیشتری را برای مقابله با دزدی دریایی شایع شده در سواحل شرقی آفریقا در پیش گیرد. وی که ریاست مرکز گزارش‌های دزدی دریایی واقع در کوالالامپور را بر عهده دارد، تاکید کرد که: «نیروی دریایی ائتلاف، مستقر در منطقه حرکت کشتی‌های ایرانی، ژاپنی و آلمانی را که روز پنجشنبه در خلیج عدن ربوده شدند، برعهده دارد.»

«آندرو موانگورا»، مدیر برنامه کمک به دریانوردان شرق آفریقا گفت: «در جدیدترین حادثه‌ای که برای کشتی‌های شناور در آب‌های سومالی در منطقه شاخ آفریقا به وقوع پیوسته، ربوده شدن یک کشتی باربری مالزیایی در شب ۸۷/۶/۸ به دست دزدان دریایی بوده که جزئیات دقیقی از حادثه دریافت نشده است.»^۳

۱. خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۱

۲. خبرگزاری فارس، ۱۳۸۷/۶/۱

۳. گزارش فارس به نقل از خبرگزاری «رویترز»، ۱۳۸۷/۶/۹

«درو موانگورا» گفت: «دزدان دریایی برای آزادی دو کشتی مالزی که در خلیج عدن ربنده‌اند، ۴/۷ میلیون دلار غرامت طلب کرده‌اند.» وی ادامه داد: «دزدان دریایی گفتند: تانکر ژاپنی را نیز که در بیستم ماه ژوئیه گذشته ربنده بودند، با دریافت ۳/۵ میلیون دلار آزاد می‌کنند.»^۱

۲-۲ - خلیج عدن

خلیج عدن، در جنوب کشور یمن واقع شده است؛ که از سمت جنوب با کشور سومالی و از سوی غرب با کشور کوچک «جیبوتی» همسایه است. از سمت غرب توسط تنگه مندب که به «باب المندب» مشهور است با دریای سرخ و از سمت شرق با اقیانوس هند مرتبط است و جزئی از این اقیانوس به‌شمار می‌آید. خلیج عدن، دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل کرده و یکی از شلوغ‌ترین مسیرهای عبور کشتی‌هاست و نزدیک به ۲۰ هزار کشتی در سال از خلیج عدن عبور می‌کنند. اداره گارد ساحلی یمن، که در شمال خلیج عدن واقع است؛ در مورخه (۸۷/۶/۲۰) اعلام کرد: «یمن تدابیر امنیتی در آب‌های ساحلی خود در خلیج عدن و «باب المندب»، واقع در غرب این خلیج اتخاذ کرده است تا به مقابله با دزدان دریایی سومالی که به کشتی‌های عبوری از این آبراه بین‌المللی مهم حمله می‌کنند، بپردازند.»^۲

این منبع افزود: «اداره گارد ساحلی نزدیک به هزار سرباز و ۱۶ قایق جنگی مجهز به تجهیزات مختلف نظامی در خلیج عدن و باب‌المندب گماشته و گشتی‌های امنیتی زیادی نیز در طول ۲۴ ساعت، شبانه‌روز برای حمایت از کشتی‌های عبوری در این خلیج شناور هستند. این سربازان دوره‌های فشرده آموزشی مربوط به مقابله سریع با دزدان دریایی و رصد تحرکات این دزدان در دریا و پاسخ به علائم هشداردهنده در حالتی که کشتی‌ها در چنگ دزدان دریایی می‌افتند و همچنین مواجهه نظامی با آن را گذرانده‌اند. از سوی دیگر کشور یمن با نیروهای مشترک در شاخ آفریقا و مالزی، مقر مرکز بین‌المللی اطلاع‌رسانی دزدان دریایی و ژاپن برای تاسیس مرکز مبارزه با دزدان دریایی و تحکیم تلاش‌ها در حمایت از کشتی‌های عبوری از خلیج عدن در حال رایزنی است.»^۳

۱. همان منبع

۲. گزارش فارس به نقل از روزنامه سعودی «عکاظ»، ۱۳۸۷/۶/۲۰

۳. همان منبع

۳ - مفهوم دزدی دریایی:

مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دزدی دریایی در معنای اصلی و دقیق خود: «هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیر قانونی، یا هر عمل خسارت بار ارتکاب یافته به‌وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی، برای اهداف شخصی، در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیمای دیگر که با قصد غارت همراه باشد.» را شامل می‌گردد. اگرچه اکثریت محققین، دزدی دریایی را منحصرأً به اعمال خشونت بار یک کشتی علیه کشتی دیگر اطلاق می‌کنند؛ ولی، برخی دیگر به این تعریف محدود نمی‌شوند. براساس نظر آن‌ها اگر خدمه یک کشتی شورش کنند و کشتی و کالاهای موجود در آن را در اختیار بگیرند، اگرچه عمل خشونت باری علیه یک کشتی دیگر صورت نگرفته است، ولی عمل آن‌ها دزدی دریایی تلقی می‌شود. براساس این نظر، دزدی دریایی باید هر عمل غیرمجاز خشونت بار علیه اشخاص یا کالاها در دریای آزاد، توسط یک شناور دیگر یا به‌وسیله خدمه یاغی یا مسافران علیه شناور خودشان را نیز شامل گردد.

۴ - کشتی‌های شخصی موضوع دزدی دریایی:

به‌عنوان یک قاعده کلی، تنها «شناورهای شخصی» می‌توانند موضوع دزدی دریایی تلقی گردند. نظر عموم حقوق‌دانان بر آن است که یک کشتی جنگی یا دیگر کشتی‌های دولتی که تحت حاکمیت یک دولت شناخته شده یا متخاصم قرار دارند، تا زمانی که در چنین وضعیتی باقی بمانند، اگر چه مرتکب اعمال خشونت بار غیر قابل توجیه شوند، اقدام آن‌ها دزدی دریایی محسوب نمی‌شود و تنها مجازات متخلفین و جبران خسارت را باید از دولت صاحب پرچم درخواست نمود. در صورتی که یک کشتی جنگی یا یک کشتی دولتی شورش و یا تمرد نماید و برای مقاصد شخصی در دریا به گشت زنی بپردازد، حالت جنگی یا دولتی بودن آن کشتی پایان می‌یابد و اعمال خشونت بار ارتکابی توسط آن کشتی می‌تواند، دزدی دریایی تلقی گردد. اقدامات خشونت بار یک کشتی تجاری مسلح (Privateer) تا زمانی که آن اقدامات علیه شناورهای دشمن محدود شود، دزدی دریایی تلقی نمی‌گردد؛^۱ زیرا چنین اعمالی توسط یک دولت متخاصم که کشتی مذکور در خطوط کشتی‌رانی آن دولت کار می‌کرده است، مجاز

۱. هاشمی، کامران: «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه

کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰ - صص ۱۷ و ۱۸

می‌باشد و این موضوع اهمیتی ندارد که، کشتی تجاری مُسَلَّح در اصل یک شناور بی‌طرف بوده است.

۵ - خدمه یابی و مسافران به عنوان موضوع دزدی دریایی:

اگر خدمه یا مسافران در دریای آزاد علیه شناور خود شورش نموده، شناور و کالاهای آن را در اختیار خود بگیرند، چه شناور شخصی باشد و چه دولتی، آن‌ها مرتکب دزدی دریایی شده‌اند؛ اما یک عمل ساده خشونت‌آمیز از جانب خدمه یا مسافران به‌خودی‌خود دزدی دریایی محسوب نمی‌شود. برای مثال اگر خدمه، فرمانده شناور را با شقاوت به‌قتل برسانند و سپس به گشت زنی خود ادامه دهند، آن‌ها قاتل محسوب می‌شوند و نه دزد دریایی. این اقدام تنها زمانی دزدی دریایی محسوب می‌شود که شورش انجام شده صرفاً علیه فرمانده نباشد؛ بلکه علیه شناور بوده و به‌منظور تبدیل شناور و کالاهای آن، برای استفاده شخصی صورت گیرد.

۶ - هدف از دزدی دریایی:

هدف از دزدی دریایی، تصاحب هر شناور شخصی یا دولتی و یا اشخاص و کالاهای داخل آن، در دریای آزاد می‌باشد. دزد دریایی در پی «غارث» می‌باشد. معمولاً هدف این تصاحب، محموله شناور است، که مورد نظر دزد دریایی می‌باشد و ممکن است شناور و خدمه را بعد از ضبط محموله رها سازد، یا این‌که خدمه را به قتل برساند، کشتی را ضبط کند و یا آن را غرق نماید. از سوی دیگر ضرورت ندارد که علیه تمامی محموله شناور، اعمال خشونت بار صورت گیرد. مثلاً: ممکن است دزد دریایی، اموال تنها یک مسافر ثروتمند در کشتی را چپاول نماید و یا وی را به‌منظور دریافت خون‌بهای گزاف گروگان بگیرد.

۷ - چگونگی ارتکاب دزدی دریایی:

دزدی دریایی از طریق اعمال هرگونه اقدام خشونت‌بار، با استفاده مستقیم از زور یا تهدید و اِرعاب خدمه یا مسافران، و به‌منظور در اختیار گرفتن شناور و کالاهای آن برای استفاده شخصی صورت می‌گیرد.^۱ همچنین، ممکن است دزدی دریایی به این شکل انجام شود که از طریق اِرعاب، فرمانده کشتی مجبور شود مسیر خود را تغییر دهد و یا این‌که دزد دریایی فرمانده شناور را به قتل رسانده، هدایت شناور را عهده دار شود و یا این‌که یک کشتی، کشتی

۱. مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو - راجع به دریای آزاد

دیگر را وادار و یا تهدید نماید تا فرد یا محموله‌ای را تحویل نمایند. به‌همان نحو است، اگر یک کشتی به شناور دیگری حمله کند و خدمه را به قتل برساند و فرد یا محموله‌ای را در اختیار خود بگیرد. عمل خشونت بار، نیاز به اقدام کامل ندارد. بلکه مبادرت به حمله یا حتی تعقیب یک شناور به قصد حمله، به‌خودی‌خود، دزدی دریایی محسوب می‌گردد.

۸ - مناطق که دزدی دریایی در آن‌جا صورت می‌گیرد:

«هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت بار ارتکاب یافته به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی، برای اهداف شخصی، در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیمای دیگر که با قصد غارت همراه باشد.» (مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو- راجع به دریای آزاد) با توجه به مواد مذکور، دزدی دریایی، به‌عنوان یک جرم، تنها می‌تواند در «دریای آزاد» ارتکاب یابد. همچنین، لازم به ذکر است، دزدی دریایی در محدوده «دریای سرزمینی»، همانند دیگر جرایم، در محدوده سرزمین یک دولت محسوب می‌شود و ارتباطی به حقوق بین‌الملل ندارد.

۹ - اعمال صلاحیت بر دزدان دریایی و محاکمه آن‌ها:

قرن‌ها است که دزدی دریایی به‌موجب حقوق عرفی ملت‌ها، جرم محسوب می‌شود و دزد دریایی همیشه یاغی و دشمن بشریت به‌شمار رفته است.^۱ به‌واسطه ارتکاب این جنایت، دزد دریایی و شناور او به‌خودی‌خود، حمایت دولت متبوع صاحب پرچم کشتی را از دست می‌دهد. دزدی دریایی اولین جنایتی است که علیه آن، امکان اعمال صلاحیت جهانی ایجاد شده است. بدین ترتیب هر دولت دریایی (Marine state) به‌واسطه یک قاعده مرسوم حقوق بین‌الملل، حق مجازات دزدان دریایی را دارد و شناورهای همه کشورها، چه شناورهای جنگی یا دولتی و یا حتی کشتی‌های تجاری می‌توانند در دریای آزاد، دزد دریایی را تعقیب کنند؛ شناور وی را مورد حمله قرار داده آن را توقیف نمایند و دزد دریایی را برای محاکمه به دادگاه‌های صالحه کشور خود تحویل دهند.

۱. بلدسو، رابرت و بوسچک، بولسلاو: فرهنگ حقوق بین‌الملل، ترجمه و تحقیق دکتر علیرضا پارسا، انتشارات قومنس، چاپ اول، ۱۳۷۵، ص ۲۹۳

۱۱ - کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها پیرامون دزدی دریایی

ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ اشعار داشته‌اند که: «تمام کشورها تا بالاترین حد امکان برای سرکوبی راهزنی در دریاهاى آزاد یا هر مکان دیگر، خارج از صلاحیت هر کشور، با یکدیگر همکاری خواهند نمود.»

بر اساس کنوانسیون‌های مذکور «راهزنی دریایی» شامل هر یک از اعمال زیر می‌گردد:

الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت بار که به‌وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱- در دریاهاى آزاد، علیه کشتی یا هواپیماهای دیگر، یا علیه اشخاص یا اموالی که در آن‌ها قرار دارد.

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

ب) هرگونه مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن کشتی یا هواپیما به راهزنی دریایی می‌پردازد.

ج) هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کند. (مستفاد از ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و همچنین ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد))

چنانچه اشخاصی که هدایت یک کشتی یا هواپیما را بر عهده دارند، قصد داشته باشند آن را برای ارتکاب یکی از اعمال فوق به‌کار برند، آن کشتی یا هواپیما، به‌عنوان کشتی یا هواپیمای راهزن تلقی می‌شود. همین امر در مورد کشتی یا هواپیمایی که برای ارتکاب چنین عملی به‌کار گرفته شده است، مادامی که در هدایت اشخاصی باقی مانده باشد که مرتکب این جرم شده باشند، مصداق دارد. (مستفاد از ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و هم-چنین ماده ۱۰۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) اعمال راهزنی دریایی آن گونه که در بالا تعریف شد، چنانچه به‌وسیله کشتی جنگی یا دولتی یا هواپیمای دولتی انجام شود، که خدمه آن شورش کرده و هدایت کشتی یا هواپیما را به‌دست گرفته باشند، به‌منزله اعمالی است که به‌وسیله یک کشتی یا هواپیمای خصوصی انجام شده باشد. در غیر این صورت ماهیت «رسمیت» اقدامات کشتی‌های مزبور و نیز این که اقدامات به منظورهای شخصی انجام نگرفته، مانع از شمول دزدی دریایی بر این موارد می‌شود. (مستفاد از ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و هم‌چنین ماده ۱۰۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) این که باید در

ارتکاب دزدی دریایی دو کشتی وجود داشته باشد؛ یعنی کشتی دزدی دریایی و قربانی آن، دزدی دریایی را از کشتی ربایی (Hi-jacking) متمایز می‌کند و نشان‌دهنده این است که چرا تلاش سرنشینان برای کسب کنترل کشتی، دزدی دریایی محسوب نمی‌شود.^۱

کشتی یا هواپیما، چنان‌چه به‌صورت کشتی یا هواپیمای راهزنی در آمده باشد، می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند. حفظ یا از دست دادن تابعیت، به موجب قوانین کشوری تعیین می‌شود که چنین تابعیتی را اعطا کرده است. (مستفاد از ماده ۱۸ کنوانسیون ژنو (راجع به دریای آزاد) و هم‌چنین ماده ۱۰۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) جستجو و بازدید از هر کشتی با هر پرچمی، که به‌طور معقول مظنون به دزدی دریایی است، مجاز می‌باشد. اگر معلوم شود که سوءظن به کشتی بی‌اساس بوده است؛ مشروط بر آن که کشتی مورد بازدید مرتکب عملی نشده باشد که سوءظن را توجیه نماید، هرگونه زیان یا خسارتی که به کشتی وارد شده است، می‌بایست جبران شود. (مستفاد از ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و هم‌چنین بند ۳ ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) هر دولتی می‌تواند کشتی‌ها، هواپیماهای راهزن دریایی یا کشتی‌ها و هواپیماهایی را که با راهزنی تصرف شده و در اختیار راهزنان دریایی است، در دریای آزاد یا هر مکان دیگری خارج از قلمرو صلاحیت دولت‌ها، توقیف کرده و افراد حاضر در آن را بازداشت و اموال موجود در آن را ضبط نماید. دادگاه کشوری که مبادرت به توقیف نموده است، می‌تواند در مورد مجازات‌های مقرر حکم صادر کرده و در مورد اقداماتی که می‌بایست در خصوص کشتی، هواپیما یا اموال انجام شود، با رعایت حقوق طرف‌های ثالثی که با حسن نیت عمل کرده‌اند، اتخاذ تصمیم نماید. (مستفاد از ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو) (راجع به دریای آزاد) و هم‌چنین ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) اگر توقیف بدون در دست داشتن دلایل کافی صورت گرفته باشد، دولتی که مبادرت به توقیف نموده است، نسبت به هرگونه خسارت ناشی از توقیف، در برابر دولتی که کشتی یا هواپیما تابعیت آن را دارد، مسئول خواهد بود؛ و دولت صاحب پرچم می‌تواند از دولت صاحب ناو جنگی خواستار جبران خسارت شود. (مستفاد از ماده ۲۰ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) هم‌چنین ماده ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) اقدام به توقیف راهزنان دریایی فقط می‌تواند توسط کشتی‌های جنگی و یا کشتی‌های مجاز دیگری که در خدمت

۱. چرچیل، رابین - لو، آلن: حقوق بین‌الملل دریاها، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ چهارم، ۱۳۸۵ - صص

دولت‌ها هستند، صورت پذیرد. این کشتی‌ها می‌بایست علامت‌گذاری شده و قابل تشخیص باشند و برای این امر اجازه داشته باشند. (مستفاد از ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (راجع به دریای آزاد) و همچنین ماده ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) دادگاهی‌های کشور توقیف کننده می‌توانند بدون اینکه هیچ یک از قواعد مربوط به صلاحیت دادگاه‌های داخلی در امور جزایی آن‌ها را محدود کند، عوامل کشتی راهزن را محاکمه نماید.

۱۱- ۱ - کارایی مفاد کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، در مقابله با جرایم دزدی دریایی

اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ دقیقاً هم‌چون کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، موضوع دزدی دریایی را مورد توجه قرار داده است، شناسایی مناطق جدید دریایی و نیز مناطق جدید اعمال صلاحیت دولت‌ها در کنوانسیون ۱۹۸۲ بر مسئله مقابله با دزدی دریایی توسط جامعه جهانی تأثیرگذار می‌باشد. به عبارت دیگر تعریف جدیدی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ ارائه شده و بر اساس آن منطقه انحصاری اقتصادی و مناطق دیگری از اقیانوس‌ها به‌عنوان آب‌های سرزمینی و یا منطقه مجاور از محدوده دریاهای آزاد منفک گردیده است، ضعف و ابهامی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در ارتباط با مقابله با دزدی دریایی وجود داشت را تقویت نمود. همان‌طور که اشاره شد تعهد دولت‌ها به همکاری جهت مقابله با دزدی دریایی به دریاهای آزاد و مناطق دریایی، ورای حیطه اعمال صلاحیت دولت‌ها محدود می‌باشد. عموماً گفته می‌شود که مناطق ورای محدوده اعمال صلاحیت دولت‌ها، مناطق قطب جنوب و برخی جزایر غیرمسکونی که مورد ادعای دولت‌ها نیستند، را نیز شامل می‌گردد. در حالی که لازم است، اشاره شود که در مورد قاره قطب جنوب، بعضی کشورها ادعای مالکیت اراضی را نموده و برخی در این زمینه مدعی تعیین منطقه دریای سرزمینی و حوزه ۲۰۰ مایلی منطقه انحصاری اقتصادی برای پاره‌ای مناطق این قاره هستند. مورد مهم‌تر آن است که کنوانسیون ۱۹۸۲، محدوده ۱۲ مایل برای دریای سرزمینی را تثبیت نموده است. علاوه بر آن با پذیرش خط مبدأ مستقیم برای تعیین حوزه دریای سرزمینی سواحل دندانه‌دار، خلیج‌های کوچک، جزایر دور از سواحل و بریدگی‌های ساحلی، همچنین پذیرش خط مبدأ مستقیم برای حوزه دریای سرزمینی آب‌های مجمع‌الجزایری، مناطق وسیعی از دریاهای آزاد در زمره مناطق اعمال صلاحیت دولت‌ها محسوب و عملاً از دایره فعالیت برای اعمال صلاحیت جهانی در مقابل دزدی دریایی خارج شدند. به‌ویژه آن که افزایش مناطق دریای سرزمینی دولت‌ها به کنترل فضای هوایی بالای آن مناطق نیز می‌انجامد و عملاً امکان اعمال صلاحیت در فضای بالای اقیانوس‌ها را نیز محدود می‌کند. به‌علاوه کنوانسیون ۱۹۸۲ منطقه مجاور را که در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو (مربوط به

دریای سرزمینی) ۱۲ مایل تعیین شده بود، به ۲۴ مایل افزایش داد. یعنی، در حالی که از یک طرف حیطه دریاهای آزاد کاهش می‌یابد، از سوی دیگر به‌طور مشخص به دزدی دریایی در زمره مواردی که دولت ساحلی می‌تواند در منطقه مجاور با آن مقابله نماید، اشاره نمی‌شود. هم‌چنین، این ابهام، حوزه عمل تعقیب فوری در ارتباط با موارد دزدی دریایی را نیز محدود می‌نماید. چرا که دولت ساحلی نمی‌تواند در ارتباط با دزدی دریایی که در منطقه مجاورش رخ داده است، اقدام به تعقیب فوری نماید. مشکل دیگر، از تعیین محدوده ۲۰۰ مایل، برای منطقه انحصاری اقتصادی ناشی می‌شود. در این منطقه، دول ساحلی از حق انحصاری برای بهره‌برداری از منابع دریایی و سایر منافع اقتصادی بهره‌مند می‌باشند. با وجود صراحتی که در مورد تعمیم مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد دزدی دریایی به منطقه انحصاری اقتصادی (مبنی بر این‌که چون منطقه انحصاری اقتصادی بخشی از دریای سرزمینی نیست، مواد مربوط به دزدی دریایی قابل تعمیم به آن می‌باشد) وجود دارد،^۱ به‌نظر برخی از حقوق‌دانان بررسی وضعیت مقابله با دزدی دریایی در این منطقه تا حدودی پیچیده است. (توضیح آن‌که مواد مربوط به دزدی دریایی در قسمت هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲ ملحوظ می‌باشد). ماده ۸۶ در مورد شمول مقررات مربوط به دریاهای آزاد عنوان داشته است: «مقررات این قسمت در مورد کلیه قسمت‌های دریا که جزء منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آبهای داخلی یک دولت یا آب‌های مجمع‌الجزایری یک دولت مجمع‌الجزایری نباشد، اعمال می‌گردد.»

از سوی دیگر، اگرچه ماده ۵۸ ادعان داشته که در منطقه انحصاری اقتصادی همه دولت‌ها از حق آزادی کشتیرانی و پرواز بر فراز دریاها و دیگر آزادی‌ها برخوردارند، برخورداری از این آزادی‌ها را به مطابقت آن‌ها با سایر مقررات کنوانسیون منوط دانسته است، بدون این‌که این مقررات را مشخص و عنوان نماید که کدام یک از مقررات در اولویت قرار دارند. ماده ۸۶ افزوده است: این ماده متضمن هیچ‌گونه محدودیتی بر آزادی‌هایی که کلیه دولت‌ها به‌موجب ماده ۵۸ در منطقه انحصاری اقتصادی از آن برخوردارند، نمی‌باشد؛ در حالی که ماده ۵۸ خود تصریح نموده است، مواد ۸۸ تا ۱۱۵ (مربوط به دریاهای آزاد) تا آن‌جا که با این قسمت مغایرت نداشته باشند، در مورد منطقه انحصاری اقتصادی اعمال خواهند شد. بدین ترتیب دول ساحلی ممکن است ادعا نمایند از آن‌جا که هدف از تعیین منطقه انحصاری اقتصادی تأمین حق

1. Botting, D' " The Pirates " ' Time Life Books ' Amsterdam ' 1978 ' P.22
Cited by Brown, E.D' " Maritime Commercial Malpractices and Piracy under International Law " 'Maritime Policy and Management' Vole 8' 1981' P.99-107

انحصاری آن‌ها در بهره‌مندی اقتصادی از این منطقه بوده است و وضعیت حقوقی این منطقه با جمله‌بندی کنوانسیون ۱۹۸۲ به‌طور مبهم باقی مانده و مشخص نیست که این منطقه بخشی از دریاهای آزاد باشد، این، تنها، در صلاحیت دول ساحلی است که از آزادی دریانوردی در مقابل اقدامات دزدی دریایی محافظت نمایند.

۲- ۱۱ - سایر کاستی‌های کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲

همان‌گونه که در متن ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ مشاهده می‌شود، در اسناد فوق، تعهد دولت‌ها به همکاری جهت مقابله با دزدی دریایی و نه مقابله با این جرایم می‌باشد. البته با وجود صراحتی که در مفاد مواد مذکور وجود دارد، برخی صاحب‌نظران تعهد دولت‌ها را در زمینه دزدی دریایی به دو بخش، تعهد به همکاری و تعهد به مقابله، تفکیک نموده‌اند و معتقدند این تعهد دولت‌ها براساس «حقوق قراردادی و حقوق عرفی» بین‌المللی ایجاد شده است. از سوی دیگر، ارتکاب دزدی دریایی، به ارتکاب این جرم برای اهداف شخصی محدود شده است. بنابراین، هرگونه اقدامی که با اهداف غیرشخصی صورت پذیرد، دزدی دریایی محسوب نمی‌گردد. مشکل دیگر در تعریف دزدی دریایی آن است که، اقدام دزدی دریایی به‌واسطه حمله یک کشتی علیه کشتی دیگر صورت می‌گیرد. ضمن این‌که مشخص نیست ارتکاب دزدی دریایی در مناطق ورای دریای سرزمینی می‌بایست لزوماً توسط یک کشتی دیگر صورت گیرد یا نه، چرا که این موضوع به‌طور واضح در بند مربوطه مشخص نشده است؛ یعنی در حالی که در بند ۱ (الف) مربوط به دریاهای آزاد به اقدام علیه کشتی دیگر اشاره می‌کند، در بند ۲ (الف) مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی، کلمه «دیگر» حذف شده است. به‌علاوه مفهوم کلمه غیرقانونی و این‌که این اقدام غیرقانونی می‌بایست براساس قوانین داخلی احصا گردد و یا براساس قوانین بین‌المللی، به‌درستی مشخص نمی‌باشد.

گفتار دوم:

نگرشی بر تروریسم دریایی، در معاهدات بین‌المللی۱ - رویدادهای مهم تروریستی دریایی

نخستین واقعه مهمی که توجه جامعه جهانی را به عدم کارایی تعریف دزدی دریایی، در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو جلب نمود، واقعه تصرف کشتی پرتغالی «سانتاماریا» در سال ۱۹۶۱ م. بود. البته از آن‌جا که در آن زمان موضوع تروریسم دریایی به‌شکلی که بعداً عنوان شد، مطرح نبود؛ با وجود شباهت، از این واقعه تروریستی، هیچ‌گاه به‌عنوان یک اقدام تروریستی یاد نشد. جریان بدین شکل بود که کشتی مذکور توسط ۷۱ نفر از شورشیان پرتغالی به رهبری سرهنگ گالوا^۱ در ابراز مخالفت با دیکتاتوری سالازار، رئیس جمهور پرتغال، تصرف شد. شورشیان به‌عنوان مسافر وارد کشتی شدند و برای تصرف آن یک افسر را کشتند، یک نفر از خدمه را مجروح کردند و در میان مسافران ایجاد رعب و وحشت نمودند.

در ابتدا دقیقاً هدف آن‌ها مشخص نبود؛ ولی بعداً معلوم شد که آن‌ها به نمایندگی از حرکت استقلال‌طلبانه ملی پرتغال^۲ دست به این اقدام زده‌اند. دولت پرتغال با دزدی دریایی خواندن این اقدام، از آمریکا، هلند و انگلیس برای مقابله با شورشیان درخواست کمک کرد؛ اما گالوا تهدید نمود در صورت نزدیک شدن کشتی‌های جنگی به «سانتا ماریا» آن را غرق خواهد نمود.^۳ آمریکا و انگلیس در ابتدا با این استدلال که اقدام به ربودن «سانتاماریا» دزدی دریایی محسوب می‌شود، به درخواست پرتغال پاسخ مثبت داده و دستور تعقیب و در صورت امکان متوقف نمودن کشتی ربوده شده را صادر کردند. متعاقباً انگلیس از این موضوع عقب‌نشینی و اعلام نمود: «مطابق حقوق بین‌الملل و در راستای مساعدت برای محافظت از زندگی افراد و دارایی کشتی‌ها در دریای آزاد اقدام نموده است.» آمریکا که به حمایت خود ادامه داد، اعلام داشت که: «کمک آن کشور در ارتباط با تعریف مشخص حقوق بین‌الملل از دزدی دریایی و شورش در کشتی و به‌منظور حمایت از مسافران و خدمه و بازگرداندن کشتی به صاحبان اصلی آن صورت گرفته است.» آمریکا به موضوع حمایت از ۴۲ نفر شهروند آمریکایی در ارتباط با

1. Colonel Galva

2. Portuguese National Independence Movement (Iberian Liberation Movement)

۳. هاشمی، کامران: «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه

کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰، ص ۳۶

موضوع «دفاع از خود» هیچ اشاره‌ای نکرد.^۱ بالاخره با مساعدت یک کشتی دانمارکی، سانتاماریا متوقف شد و افراد نیروهای دریایی پرتغال و آمریکا وارد کشتی شده و در نهایت مسافران آزاد و شورشیان به برزیل پناهنده شدند.^۲ پس از واقعه فوق، در حالی که گفته می‌شود: طی سال‌های ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۷ حدود ۴۷ حمله تروریستی علیه کشتی‌ها شامل هشت مورد کشتی ربایی و ۱۱ مورد انهدام کشتی رخ داده است، آن‌چه در میان این حوادث توجه جامعه جهانی را به موضوع تروریسم دریایی جلب نمود، واقعه اکتبر ۱۹۸۵، علیه کشتی تفریحی «اکلیه لرو» بود. کشتی مذکور بندر جنوا را برای یک سفر ۱۲ روزه به مقصد مصر و اسرائیل ترک کرد. در دهانه کانال سوئز این کشتی به کنترل ۴ فلسطینی از گروه ابونضال در آمد که خواستار آزادی ۵۰ زندانی فلسطینی در اسرائیل شدند و تهدید کردند در صورت برآورده نشدن خواسته‌هایشان کشتی را منفجر کرده و مسافران آن را خواهند کشت. طی این حمله یک نفر از مسافری که یک یهودی امریکایی تبار بود، به قتل رسید. امریکا طی بیانیه‌ای خواستار تحویل تروریست‌ها به سه جرم (گروگان‌گیری، دزدی دریایی در دریاهای آزاد و توطئه) شد. در این اعلامیه، امریکا با استناد به حقوق داخلی خود و بر اساس قانون ملت‌ها^۳ ربایندگان را دزدان دریایی شناخته و استدلال نمود که آن‌ها کنترل کشتی را با زور به دست گرفته‌اند و تهدید به خشونت نموده و اقدامات آن‌ها برای اهداف شخصی صورت گرفته است. همچنین، با توجه به این‌که امریکا در آن زمان به کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو نیز پیوسته بود، ربایندگان را به توطئه برای انجام دزدی دریایی متهم کرد. در ادامه این جریان، با تضمینی که به گروگان‌گیران داده شد و فراهم نمودن امکان مسافرت آن‌ها به تونس، گروگان‌ها آزاد شدند؛ اما زمانی که هواپیمای مصری حامل گروگان‌گیران عازم تونس بود، توسط هواپیماهای امریکا مجبور به فرود در سیسیل (ایتالیا) شد. به دنبال این قضیه ایتالیا چهار فلسطینی را دست‌گیر نمود اما با استرداد آن‌ها به امریکا موافقت نکرد و آن‌ها را به اتهام قتل و ربودن کشتی محاکمه نمود.^۴

۲ - کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای مسئله تروریسم دریایی

۱. همان منبع، ص ۳۷

۲. همان منبع، ص ۳۷

۴. همان منبع، ص ۳۸

در ابتدا لازم به ذکر است، کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها اشاره صریحی به اقدامات تروریستی در دریا ندارند و تنها مواردی که در کنوانسیون‌های مذکور قابل اطلاق به تروریسم می‌باشد، جرایم دزدی دریایی می‌باشد. بر همین اساس برخی حقوق‌دانان و محققین غربی تروریسم دریایی را با دزدی دریایی مقایسه نموده و خواستار اعلام تروریسم دریایی به جای دزدی دریایی بوده‌اند. بر خلاف نظر فوق، با توجه به آنچه که در گفتار اول، پیرامون تعریف دزدی دریایی ملاحظه شد، ناتوانی مفاد کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ جهت مقابله با تروریسم دریایی و سایر اعمال خشونت بار علیه کشتی‌ها مورد پذیرش اکثر صاحب‌نظران بوده است. مشخصاً تعریف دزدی دریایی در این کنوانسیون‌ها، حملات برانگیخته شده علیه شناورها و هواپیماها را که با انگیزه‌های غیر شخصی انجام می‌پذیرد، در بر نمی‌گیرد و لذا بر اساس این کنوانسیون‌ها تعهد یا الزامی برای همکاری بین‌المللی برای سرکوبی دزدی دریایی که با انگیزه سیاسی صورت می‌گیرد، وجود ندارد.

یادآور می‌شود: مشخصاً در رابطه با رخدادهای کشتی **سانتاماریا** و کشتی **آکلیه لرو**، در هر دو مورد جرایم ارتكابی با اهداف شخصی صورت نگرفته بود. به‌علاوه در هر دو رخداد اقدام خشونت‌بار توسط مسافرین داخل کشتی و نه به‌واسطه اقدام یک کشتی علیه کشتی دیگر ارتكاب یافته بود. لذا، از این جهت نیز نمی‌توان جرایم ارتكابی را به‌عنوان دزدی دریایی قلمداد نمود. از سوی دیگر، با وجود واقعیت‌های فوق، اگر چه دزدی دریایی با وضعیت مربوط به تروریسم دریایی مطابقت ندارد، ولی مشابهت‌های این دو به‌ویژه از جهت آثار و عواقب زیان‌باری که بر تجارت بین‌الملل و امنیت افراد و کشتی‌ها برجا می‌گذارند، قابل توجه می‌باشند. بر این اساس، دو شرط کلی می‌تواند وظایف جدیدی را برای دولت‌ها، مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق دریاها فراهم آورد که در واکنش آن‌ها نسبت به اعمال یا تهدیدات تروریستی در دریای آزاد تأثیر خواهد گذاشت.

شرط اول این‌که، بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲، دریاهای آزاد بر روی تمام دولت‌ها اعم از ساحلی یا بدون ساحل باز است (ماده ۸۷)، و در آن‌ها، ادعای هیچ دولتی مبنی بر این‌که قسمتی از دریای آزاد را به تصرف خود درآورده است، معتبر نخواهد بود (ماده ۸۹)، و استفاده از دریای آزاد، برای مقاصد صلح جویانه می‌باشد (ماده ۸۸). مورد اخیرالذکر، یک حکم جدید در مورد عدم اعمال خشونت بار می‌باشد. هم‌چنین، در ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ آمده است: «هر دولتی به‌نحو موثر صلاحیت و نظارت خود را در مسائل اداری، فنی و اجتماعی بر کشتی‌هایی

که پرچم آن را حمل می‌کنند، اعمال می‌نمایند.» که با توجه به موارد ذکر شده، می‌توان عنوان داشت، خشونت‌های مورد اشاره، اعمال تروریستی را نیز شامل می‌شود.

شرط دوم آن است که، بر اساس بند ۷ ماده ۹۴ از کنوانسیون ۱۹۸۲: «هر دولت ترتیبی خواهد داد که توسط فرد یا افراد واجد شرایط یا تحت نظر آن‌ها در مورد هرگونه واقعه دریایی یا حادثه مربوط به دریانوردی در دریای آزاد، برای کشتی که پرچم دولت مزبور را حمل می‌کند، وقوع یابد؛ و در نتیجه موجب وارد شدن خسارات جانی یا صدمات شدید به اتباع دول دیگر شود یا سبب خسارات شدید به کشتی‌ها یا تأسیسات دولت دیگر یا به محیط‌زیست دریا گردد، تحقیقات لازم به‌عمل آید.» لذا بر اساس این مقرر، تحقیق و بازرسی درباره یک عمل تروریستی در صورتی که ثابت شود نسبت به یک کشتی که از لحاظ قانونی پرچم قابل شناسایی دارد، صورت گرفته است، امکان پذیر می‌باشد.

۳ - کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی^۱ و پروتکل الحاقی

مربوطه

قضیه «اکلیه لرو» واکنش بین‌المللی را به همراه داشت. قطع‌نامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد درباره تروریسم، در سپتامبر ۱۹۸۵، کمی پس از واقعه فوق تصویب شد. این قطع‌نامه شامل بندی است که طی آن از سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌خواهد، اقدام مقتضی برای مبارزه با تروریسم دریایی را پیشنهاد نماید. به‌دنبال صدور این قطع‌نامه مذاکراتی به ابتکار ایالات متحده آمریکا در سازمان دریانوردی بین‌المللی انجام شد، که در سپتامبر ۱۹۸۶ منجر به تدوین یک سری استانداردهای جهانی برای امنیت بنادر و مقابله با اقدامات تروریستی گردید؛ و به‌دنبال آن شورای سازمان دریانوردی بین‌المللی نیز موضوع را مورد توجه قرار داد.^۲ در ادامه، طی نشست ۵۷، شورای آن سازمان، به‌همراه دولت‌های اتریش، ایتالیا و مصر^۳ تدوین یک

1. "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" (SUA Convention) ' (agreed 3/88)

لازم به ذکر است: جمهوری اسلامی ایران، به موجب " قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره" در مورخه ۱۳۸۷/۹/۱۳ به کنوانسیون و پروتکل مذکور ملحق گردیده است.

2. IMO Doc MSC/Care 443 ' 26 September 1986

۳. دو کشور ایتالیا و مصر مستقیماً در قضیه کشتی «اکلیه لرو» درگیر بودند، اما علت پیوستن اتریش به این دو کشور، با توجه به منابع در دسترس، مشخص نشد.

معاهده بین‌المللی در زمینه مقابله با تروریسم دریایی را مشابه کنوانسیون‌های ایکائو در مقابله با تروریسم هوایی پیشنهاد نمودند.^۱ شورای مذکور با در اولویت قرار دادن تدوین کنوانسیون پیشنهادی، کمیته موقتی را در خصوص اقدامات غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی تشکیل داد. کمیته مذکور در ماه‌های مارس و مه ۱۹۸۷ تشکیل جلسه داد و تصمیم گرفت پیش‌نویس یک پروتکل را نیز با هدف مقابله با اقدامات غیر قانونی علیه سکوهاى ثابت در فلات قاره، در برنامه قرار دهد. پیش‌نویس‌های تهیه شده برای هر دو سند در پنجاه و هشتمین نشست سازمان دریانوردی بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفت و بالاخره اسناد مذکور طی کنفرانس بین‌المللی که در تاریخ ۱ الی ۱۰ مارس ۱۹۸۸ در مقر «فائو» در «رم» تشکیل شد، به تصویب رسید و در مارس ۱۹۹۲ لازم‌الاجرا گردید. کنوانسیون و پروتکل مورد بحث به‌عنوان اولین معاهدات از نوع خود، برای مبارزه با تروریسم بین‌المللی در مناطق دریایی، ورای حیطه صلاحیت دولت‌ها، یک نظام حقوقی قابل تطبیق با اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی بین‌المللی، شبیه آن‌چه در نظام مربوط به هوانوردی بین‌المللی وجود دارد را ایجاد می‌نماید و به‌همین دلیل بسیاری از مقررات این کنوانسیون، ملهم از کنوانسیون‌های ایکائو، مربوط به امنیت هوانوردی می‌باشد.^۲ کنوانسیون، شامل بیست و دو ماده و یک پروتکل ضمیمه برای جلوگیری از اقدامات نامشروع علیه امنیت تأسیسات سکوهاى ثابتی که در فلات قاره قرار گرفته است، می‌باشد. مقررات کنوانسیون شامل «پنج» بخش می‌باشد که عبارتند از:

مقدمه، کشتی‌های مشمول مقررات این کنوانسیون و دامنه شمول کنوانسیون (مواد ۱، ۲، ۴)، جرایمی که کنوانسیون آن‌ها را در بر می‌گیرد (ماده ۳)، سیستم تعقیب و استرداد (مواد ۵ تا ۱۵) و روش حل اختلافات و مواد نهایی (مواد ۱۶ تا ۲۲).

۱-۳- بررسی مفاد کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی

۱-۱-۳- شناورهای مشمول کنوانسیون:

1. IMO Doc C 57/D

۲. معاهدات لازم‌الاجرای بین‌المللی در زمینه امنیت هوانوردی، عبارتند از:

۱. کنوانسیون مربوط به خلاف‌ها و بعضی اقدامات ارتكابی در هواپیما (توکيو، ۱۹۶۳)
۲. کنوانسیون پیشگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما (لاسه، ۱۹۷۰)
۳. کنوانسیون پیشگیری از اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی هواپیمایی کشوری (مونترال، ۱۹۷۱)
۴. پروتکل پیشگیری از اقدامات خشن غیر قانونی در فرودگاه‌های هواپیمایی بین‌المللی کشوری (مونترال، ۱۹۸۸)

از نظر ماده ۱ این کنوانسیون، کشتی عبارت از: «هر نوع شناوری می‌باشد که به‌طور دائمی به بستر دریا متصل نگردیده باشد، و شامل شناورهای دارای نیروی محرک خارجی، شناورهای غوطه‌ور و هر نوع شناور دیگر نیز می‌گردد.» اما از آن‌جا که این تعریف همه کشتی‌ها، از جمله کشتی‌هایی که در حال دریانوردی نیستند را در بر می‌گیرد، کشتی‌هایی که در حال دریانوردی نبوده یا کلاً از سرویس حمل و نقل خارج شده‌اند از شمول این کنوانسیون مستثنی می‌باشند. همچنین، تأکید شده است موارد مطروحه در این کنوانسیون بر مصونیت‌های متعلقه بر کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های دولتی مورد استفاده جهت اهداف غیر تجاری، تأثیر گذار نمی‌باشد.

۲-۱-۳ - مناطق دریایی شمول کنوانسیون:

قابلیت اجرای این کنوانسیون در مورد کشتی‌هایی اعمال می‌گردد که: در حال ورود، عبور یا خروج از آب‌های واقع در ورای حد خارجی دریای سرزمینی یک کشور واحد یا حدود جانبی دریای سرزمینی یک کشور با کشورهای مجاور باشد یا برای حرکت در چنین مسیری برنامه‌ریزی شده باشد. (ماده ۴ کنوانسیون مذکور) بدین ترتیب اگر کشتی در حال دریانوردی در آب‌های فراتر از حد خارجی دریای سرزمینی یک دولت یا در حال دریانوردی در حدود جانبی دریای سرزمینی یک دولت با دولت‌های مقابل باشد و یا به گونه‌ای از قبل برنامه‌ریزی شده باشد که کشتی مذکور در این نواحی دریانوردی نماید، چنین کشتی‌ای در شمول مقررات کنوانسیون گنجانیده می‌شود.

بر این اساس، اگر سفر دریایی صرفاً محدود به آب‌های داخلی یا سرزمینی یک دولت واحد باشد (کشتیرانی ساحلی یا کابوتاژ^۱)، خواه دولت صاحب پرچم یا غیر آن، این ماده در خصوص کشتی مربوطه قابلیت اعمال ندارد و در مورد آن، قوانین دولت صاحب پرچم اعمال می‌شود. در موارد عدم صدق کنوانسیون با بند فوق (مثلاً: زمانی که جرم در داخل کشتی در حال انجام کابوتاژ واقع شود)، چنانچه متهم یا مجرم در سرزمین یکی از دولت‌های عضو- غیر از دولتی که جرم در آب‌هایش رخ داده است- یافت شود، مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

۳-۱-۳ - بررسی جرایم مندرج در کنوانسیون:

در تشریح اقدامات مختلفی که ممکن است جرم‌های مورد نظر کنوانسیون را شکل دهند، معاهده مذکور مطابق ماده ۳، از شیوه احصایی بهره برده است.^۲ بر اساس ماده ۳: «هر

1. Cabot age

۲. ممتاز، جمشید: «فعالیت‌های دریایی و جرایم مربوطه»، ترجمه: مرتضی مختاری امین، از مقاله ذیل:

شخصی که به‌طور غیر قانونی و از روی عمد، مرتکب یکی از اقدامات ذیل گردد، مجرم تلقی خواهد شد:

۱- تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی از طریق توسل یا تهدید به قوه قهریه یا از طریق هرگونه اقدام رعب‌انگیز.

۲- اقدام به عمل خشونت‌آمیز علیه هر شخص حاضر در کشتی، مشروط بر آن‌که این عمل، احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن آن کشتی را به همراه داشته باشد.

۳- مُنهدِم نمودن کشتی یا باعث ورود خسارت به کشتی یا کالای آن شدن در صورتی که احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن آن کشتی را به همراه داشته باشد.

۴- تعبیه نمودن یا فراهم نمودن زمینه تعبیه هر وسیله یا ماده‌ای در کشتی، به هر طریق، که احتمال انهدام آن کشتی را به‌همراه داشته باشد یا باعث ورود خسارت شدن به آن کشتی یا کالای آن، که دریانوردی ایمن کشتی را به مخاطره افکند یا احتمال به مخاطره افکندن آن را به‌همراه داشته باشد.

۵- منهدم نمودن یا وارد آوردن خسارات جدی نسبت به تسهیلات دریانوردی یا اخلاص جدی در عملکرد آنها، در صورتی که چنین عملی احتمال به مخاطره افکندن دریانوردی ایمن کشتی را به همراه داشته باشد.

۶- ارسال اطلاعاتی که شخص ارسال‌کننده از نادرست بودن آن‌ها آگاه است و در نتیجه امنیت دریانوردی کشتی را به مخاطره افکند.

۷- معدوم نمودن یا قتل افراد، در رابطه با ارتکاب یا شروع به ارتکاب هر یک از جرائم مذکور در بندهای ۱ تا ۳.

هم‌چنین هر کسی که شروع به ارتکاب جرایم مندرج در بندهای ۱ الی ۷ نماید یا به‌عنوان معاونت مستقیم در ارتکاب هر یک از جرایم مذکور که توسط هر شخص دیگری ارتکاب گردیده باشد، یا به هر صورت دیگری همکاری با شخص مرتکب نماید، مجرم شناخته می‌شود. کنوانسیون مذکور اشعار می‌دارد: «اعمال مجرمانه باید به‌صورت عمدی انجام شده باشد.» و این احتمالاً به معنی لزوم وجود نیت مجرمانه است، نه این‌که چنین اعمالی حتماً به نتیجه هم برسد. به‌عبارت دیگر نفس وجود نیت مجرمانه برای انجام اقدامات مذکور در ماده ۳ برای تحقق جرم کافیسست، گرچه این اقدامات به‌نتیجه دلخواه مجرم نیز منتهی نشده باشد.

۴-۱-۳- اعمال صلاحیت قضایی توسط کشورها:

ماده ۶ کنوانسیون مزبور دو گونه صلاحیت پیش‌گیرانه، یکی اجباری و دیگری اختیاری را برقرار می‌سازد:

۱-۴-۱-۳- صلاحیت اجباری:

صلاحیت اجباری حالتی را مدنظر قرار داده است که جرم انجام یافته به‌نحوی از انحاء حاکمیت دولت مزبور را به چالش گرفته است. در این وضعیت، هر دولت عضو این کنوانسیون موظف است صلاحیت خود را درباره جرایم مطروحه، در صورتی که تحت شرایط ذیل صورت پذیرفته باشد، اعمال نماید:

۱- هنگامی که جرم علیه یک کشتی یا در یک کشتی واقع گردیده که در زمان ارتکاب جرم، پرچم کشور مزبور را بر افراشته است.

۲- هنگامی که جرم در سرزمین آن کشور، شامل دریای سرزمینی آن، واقع گردیده است.

۳- هنگامی که جرم توسط یکی از اتباع آن کشور ارتکاب گردیده است. (بند ۱ ماده ۶) کنوانسیون مذکور، رایج‌ترین معیارهایی را که دولت‌ها جهت اعمال صلاحیت خود پذیرفته‌اند، به‌عنوان صلاحیت اجباری پذیرفته است.

۲-۴-۱-۳- صلاحیت اختیاری:

کنوانسیون مزبور یک فرد بدون تابعیت را که اقامت‌گاه عادی در یک کشور دارد با تبعه همان کشور یکسان دانسته و بنابر این ممکن است صلاحیت آن دولت، به‌منظور تشخیص جرم ارتكابی توسط وی، اعمال گردد. همچنین، کنوانسیون مزبور دولت‌ها را مجاز می‌سازد که به برخی از جرایم بنابر ماهیت آن‌ها و بدون در نظر گرفتن مکان وقوع جرم یا تابعیت مجرم یا قربانی، رسیدگی نمایند. این جرایم به گونه‌ای هستند که به اعتبار ملی یا اخلاقی دولت مربوطه و یا امنیت آن آسیب می‌رسانند. همچنین، برخی از جرایم ممکن است به منافع و موقعیت یک کشور به لحاظ جهان‌گردی لطمه بزنند.

موارد صلاحیت اختیاری به شرح ذیل می‌باشند:

۱- هنگامی که جرم، توسط فرد بدون تابعیتی ارتکاب گردیده که محل سکونت عادی وی در آن کشور (کشورهای طرف کنوانسیون) واقع است.

۲ - هنگامی که در جریان ارتکاب جرم یکی از اتباع آن کشور به گروگان گرفته شود، تهدید گردد، جراحی به وی وارد آید و یا به قتل برسد.

۳ - هنگامی که جرم در جهت تلاش برای اجبار آن کشور به انجام یا خودداری از انجام یک عمل، ارتکاب گردیده است. (بند ۲ ماده ۶)

نکته جدید در کنوانسیون حاضر که در کنوانسیون‌های سابق وجود نداشت، آن است که، دولتی که مایل است صلاحیت اختیاری خود را بر اعمال تروریستی برقرار نماید باید این نیت خود به اعمال صلاحیت را به اطلاع «دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی» برساند و در صورتی که بعداً تصمیم به لغو این صلاحیت بگیرد نیز این تصمیم باید به اطلاع مقام مذکور رسانده شود. بنابراین، بر اساس بند ۳، شرط لازم برای اعمال صلاحیت اختیاری از طرف دولت‌های عضو، مطلع نمودن قبلی دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی از چنین قصدی می‌باشد.

هم‌چنین، به‌موجب ماده ۷ کنوانسیون: «هر کشور عضوی که در قلمرو آن، مجرم یا شخص مورد اتهام حضور دارد، به‌محض این که مُجاب شد که شرایط ایجاب می‌کند مطابق قوانین خود، نسبت به توقیف یا اتخاذ هر گونه اقدام دیگر اقدام خواهد کرد تا از حضور وی تا زمان لازم جهت انجام روند مربوط به دادرسی کیفری یا استرداد اطمینان حاصل نماید.» لازم به ذکر است کشور مزبور مطابق قانون خویش، بلافاصله نسبت به انجام بازجویی‌های مقدماتی در مورد حقایق، اقدام خواهد نمود. (مستفاد از بند ۱ ماده ۷)

۵-۱-۳- استرداد:

ماده ۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۸، به اجرای مطلق و بی‌قید و شرط اصلی اختصاص دارد که برحسب آن هر دولت متعاقد باید مجرمی را که در سرزمینش یافت شده است را مجازات کند و یا مسترد دارد. اگر چندین دولت برآنند تا صلاحیت خود را اعمال نمایند، حق انتخاب با دولتی است که متهم را در اختیار دارد. دولت مذکور، ضمن اعمال صلاحیت، می‌بایست به منافع و مسئولیت‌های دولت صاحب پرچم کشتی‌ای که در آن و یا علیه آن جرم به‌وقوع پیوسته توجه داشته و حقوق شخص ذی ربط را نیز در نظر بگیرد. در ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۸، برای تسهیل در امر استرداد- در صورتی که منوط به‌وجود قرارداد استرداد میان دولت‌های مدعی و

مدعی علیه نباشد. - پیش‌بینی شده است که دولت مدعی علیه (خوانده) آزادی عمل خواهد داشت که مقررات ذکر شده را به‌عنوان مبنای حقوقی استرداد مجرم، مورد لحاظ قرار دهد.^۱ چنانچه فردی یکی از جرایم فهرست شده در کنوانسیون که در قوانین دولت‌های طرف معاهده نیز منظور شده را مرتکب گردد، آن دولت یا می‌بایست فرد متهم را به یکی از دولت‌های دیگر طرف معاهده که درخواست استرداد نموده است، مسترد دارد و یا این‌که وی را محاکمه نماید. برای این‌که مجرمی نتواند از محاکمه مُعاف گردد، فهرست جرایم در ماده ۳ کنوانسیون ذکر و براساس مواد ۶ و ۱۱ از دولت‌های متعاقد درخواست می‌گردد تا تضمین نمایند جرایم مذکور در ماده ۳ به‌عنوان جرایم قابل استرداد در قوانین داخلی شان درج گردد.

۶-۱-۳- وظیفه همکاری:

ماده ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۸، همکاری بین اعضا را در تهیه اسناد و مدارک، نه تنها در ارتباط با دادرسی مورد به مورد پرونده‌ها، بلکه در مراحلی که به محاکمه منتهی می‌شود، را نیز خواستار شده است. در بند مربوطه، عبارت «در کمک به گردآوری» به کار رفته است که منظور از آن، تأکید بر استمرار داشتن وظیفه همکاری دولت‌های عضو در تمام مراحل منتهی به محاکمه و صدور حکم متهمان به اعمال تروریستی می‌باشد.

۴- پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره^۲

این پروتکل که در جهت مقابله با اقدامات تروریستی بر روی سکوهای ثابت^۳ تدوین گردیده است، ترتیبات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۸ رم را به سکوهای ثابت واقع در فلات قاره گسترش

۱. ممتاز، جمشید: «فعالیت‌های دریایی و جرایم مربوطه»، ترجمه: مرتضی مختاری امین، از مقاله ذیل:

Les infractions lies aux activités Maritimes ' Droit International Penal ' Cedin Paris X ' 2000
2. Protocol for the Suppression of Unlawful acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf " (SUA Protocol)

دانشجویان محترم، جهت دریافت متن کامل کنوانسیون و پروتکل الحاقی (۱۹۸۸ م)، می‌توانند به پایان نامه ذیل مراجعه نمایند:

شایگان، فرهاد: «بررسی جرایم دریایی در اسناد بین‌المللی و حقوق جزای ایران»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی- واحد علوم و تحقیقات تهران، بهمن ماه ۱۳۸۷- صص ۲۱۰-۲۲۶

۳. در این پروتکل، سکوی ثابت، تأسیسات یا سازه دایمی مصنوعی است که به‌منظور اکتشاف یا بهره‌برداری یا مقاصد اقتصادی دیگر به بستر دریا وصل شده باشد.

می‌دهد. براساس ماده ۲ پروتکل، در صورتی که هر شخصی به‌طور غیرقانونی و به‌طور عمد اقدامات زیر را انجام دهد، مرتکب جرم شده است:

الف) تصرف یا اعمال کنترل بر سکوی ثابت با توسل به زور یا تهدید آن یا هر گونه اقدام رعب‌انگیز؛ یا

ب) انجام عمل خشونت‌آمیز علیه اشخاص روی سکوی ثابت، در صورتی که آن عمل احتمالاً ایمنی آن‌ها را به مخاطره اندازد؛ یا

پ) انهدام سکوی ثابت یا ایراد خسارت به آن که احتمالاً ایمنی آن را به مخاطره اندازد؛ یا
ت) کارگذاری یا فراهم نمودن موجبات کارگذاری دستگاه یا ماده‌ای به هر ترتیب بر روی سکوی ثابت که احتمالاً موجب انهدام آن سکوی ثابت گردد یا احتمالاً ایمنی آن را به مخاطره اندازد؛ یا

ث) قتل یا مجروح نمودن هر شخصی در راستای ارتکاب یا مبادرت به ارتکاب هر یک از جرائم مندرج در جزءهای (الف) تا (ت).

در ضمن، هر کسی که شروع به ارتکاب این جرم‌ها نماید یا به‌عنوان معاون جرم در ارتکاب آن مشارکت نماید، مجرم شناخته می‌شود. کنوانسیون مذکور هم‌چنین دولت‌های عضو را ملزم می‌نماید تا مجرمین را به دولت متبوع آن‌ها مسترد نموده و یا این‌که مورد را به مقامات قانونی ارجاع دهند. دولت‌های عضو به‌علاوه متعهد می‌باشند در خصوص مقابله با جرائمی که مورد توجه کنوانسیون قرار گرفته به یکدیگر مساعدت نمایند.

– موارد اعمال صلاحیت قضایی توسط دولت‌ها در پروتکل

در ارتباط با جرایم ذیل، اعمال صلاحیت دول عضو ضروری است. (صلاحیت اجباری):

الف) جرم، علیه یا روی سکوی ثابت در حالی صورت گیرد که آن سکو در فلات قاره آن کشور واقع شده باشد؛

ب) توسط اتباع آن کشور صورت گرفته باشد.

کشور عضو، هم‌چنین می‌تواند نسبت به جرائم مزبور در موارد زیر، احراز صلاحیت نماید.

(صلاحیت اختیاری):

الف) چنان‌چه توسط شخص بدون تابعیتی ارتکاب یافته باشد که در آن کشور اقامت دائم دارد؛

ب) چنان‌چه در حین ارتکاب، تبعه آن کشور توقیف، تهدید یا مجروح شده یا به قتل برسد؛

پ) چنانچه در تلاشی جهت مجبور کردن آن کشور، به انجام یا عدم انجام عملی صورت پذیرد.

نتیجه گیری:

ناتوانی مفاد کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و حقوق دریاهای (۱۹۸۲) جهت مقابله با دزدی دریایی و سایر اعمال خشونت‌بار علیه کشتی‌ها، از همان ابتدا مورد توجه حقوق‌دانان بوده است. این کاستی‌ها را می‌توان در دو عنوان کلی مورد توجه قرار داد:

۱- این کنوانسیون‌ها تعریف محدودی از موارد دزدی دریایی ارائه می‌دهند؛ و،

۲- حوزه اعمال صلاحیت جهانی در مقابله با دزدی دریایی را به منطقه **ورای دریای**

سرزمینی دولت‌ها محدود می‌نمایند.

ضمن این‌که کنوانسیون ۱۹۸۲ به‌واسطه تعیین حوزه‌های جدیدی از مناطق دریایی، در مقایسه با کنوانسیون ۱۹۵۸ کارایی ضعیف‌تری در مقابله با اقدامات دزدی دریایی از خود نشان می‌دهد. در صورتی که آخرین گزارش‌های مربوط به سرقت مسلحانه و دزدی دریایی مورد توجه قرار گیرد با چند واقعیت آشنا می‌شویم:

۱- اکثریت موارد گزارش شده، در آب‌های داخلی کشورهای در حال توسعه اتفاق افتاده‌اند،

۲- تعداد زیادی از این وقایع در **تنگه‌ها** اتفاق افتاده‌اند،

۳- اکثر کشورهای فوق، در حال حاضر، از نظر توجه حقوقی به مسائل و موضوعات دریانوردی و

هم‌چنین امکان اعمال صلاحیت قضایی در حد پایین و یا متوسطی قرار دارند،

۴- اکثریت این کشورها حوزه وسیعی از مناطق دریایی مختلف را در اختیار دارند که با توجه به

امکانات محدود آن‌ها، ارائه تضمین‌های امنیتی و هم‌چنین اعمال صلاحیت قضایی برای آن‌ها

میسر نیست.^۱

بدین ترتیب، موضوع دزدی دریایی که مبارزه با آن، تنها حوزه دریاهای آزاد را در بر می‌گیرد، اگر هم‌چون مورد تجارت برده، موضوعی متعلق به گذشته نباشد، لاقلاً برای جامعه جهانی چندان نگران‌کننده نیست. در این رابطه، فقدان وقایعی که در محدوده نظام حقوقی بین‌المللی (مربوط به دزدی دریایی) قرار گیرند و به‌همین ترتیب فقدان اقدامات مقابله با دزدی دریایی، طی چند دهه، به طوری که از اواخر دهه ۳۰ تا اوایل ۷۰ تنها با واقعه کشتی **سانتا ماریا** در سال ۱۹۶۱ روبرو هستیم، موجب شده است تا بسیاری از نویسندگان هنگامی که حقوق

1. " UNICPOLOS 2' A Discussion Paper Compiled by the International Ocean Institute" Op cit' P.19

بین‌الملل مربوط به دزدی دریایی را تشریح می‌کنند، تنها به تکرار جمله‌بندی مواد مربوطه، بدون هیچ‌گونه تجزیه و تحلیلی می‌پردازند. در این راستا، دبیرکل سازمان ملل متحد نیز در گزارش خود اعلام داشته است: «بیشتر حملات علیه کشتی‌ها در محدوده دریای سرزمینی دولت‌ها صورت می‌گیرد، که در چارچوب تعریف کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریایا در مورد دزدی دریایی نمی‌گنجد.» دبیرکل در این گزارش افزوده است: «براساس نظر دفتر سازمان دریانوردی بین‌المللی، آنچه که دزدی دریایی را برای جنایت‌کاران به صورت یک جرم اغوا کننده درآورده است، مشکلات مربوط به اقدام موثر قانونی (در چارچوب قراردادهای موجود بین‌المللی) و عدم تمایل بسیاری از کشورها در تعقیب راه‌زنان دریایی در حوزه دریای سرزمینی‌شان به‌واسطه جرم ارتكابی در حوزه اعمال صلاحیت سایر کشورها می‌باشد.» بر همین اساس است که دفتر مذکور واژه دزدی دریایی را برای موارد سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها نیز مورد استفاده قرار داده است.^۱

پس، آنچه که در شرایط کنونی نگرانی جامعه جهانی را بر می‌انگیزد، موارد سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها است و بر همین اساس جامعه جهانی باید امکاناتی را فراهم نماید تا بتواند در حوزه دریای سرزمینی دولت‌ها نیز به مقابله با این جرایم بپردازد. لذا، بر این اساس «دزدی دریایی عبارت است از: هر اقدامی که شامل هر گونه ورود به شنوری دیگر به قصد انجام سرقت یا دیگر جنایات که در آن قصد به‌کارگیری زور و یا امکان به‌کارگیری زور در مراحل بعدی آن جرم وجود داشته باشد.» در همین راستا، دفتر سازمان دریانوردی بین‌المللی نیز در گزارش‌های خود بین «دزدی‌های کوچک، سرقت مسلحانه و دزدی دریایی» تفاوتی قائل نمی‌شوند.^۲

اگرچه تعریف فوق توسط جامعه بین‌المللی مورد شناسایی قرار نگرفته است؛ لیکن به تدریج جای خود را در محاورات معاصر باز کرده‌اند. در واقع مفهوم اضافی «سرقت مسلحانه» مواردی را شامل می‌شود که در حوزه صلاحیت قضایی دولت‌ها اتفاق می‌افتند. بنابراین زمانی که عنوان «دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها» را ملاحظه می‌کنیم، براساس آنچه که سازمان دریانوردی بین‌المللی ارائه داده است: «به هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز و یا تصرف و یا هرگونه غارت، انهدام و یا تهدید در ارتباط با این جرایم اطلاق می‌شود و اقدامی است به غیر از دزدی دریایی، علیه یک کشتی، افراد و مایملک داخل کشتی

1. A/56/58 '9 March 2001

2. " UNICPOLOS 2' A Discussion Paper Compiled by the International Ocean Institute" Op cit ' P.18

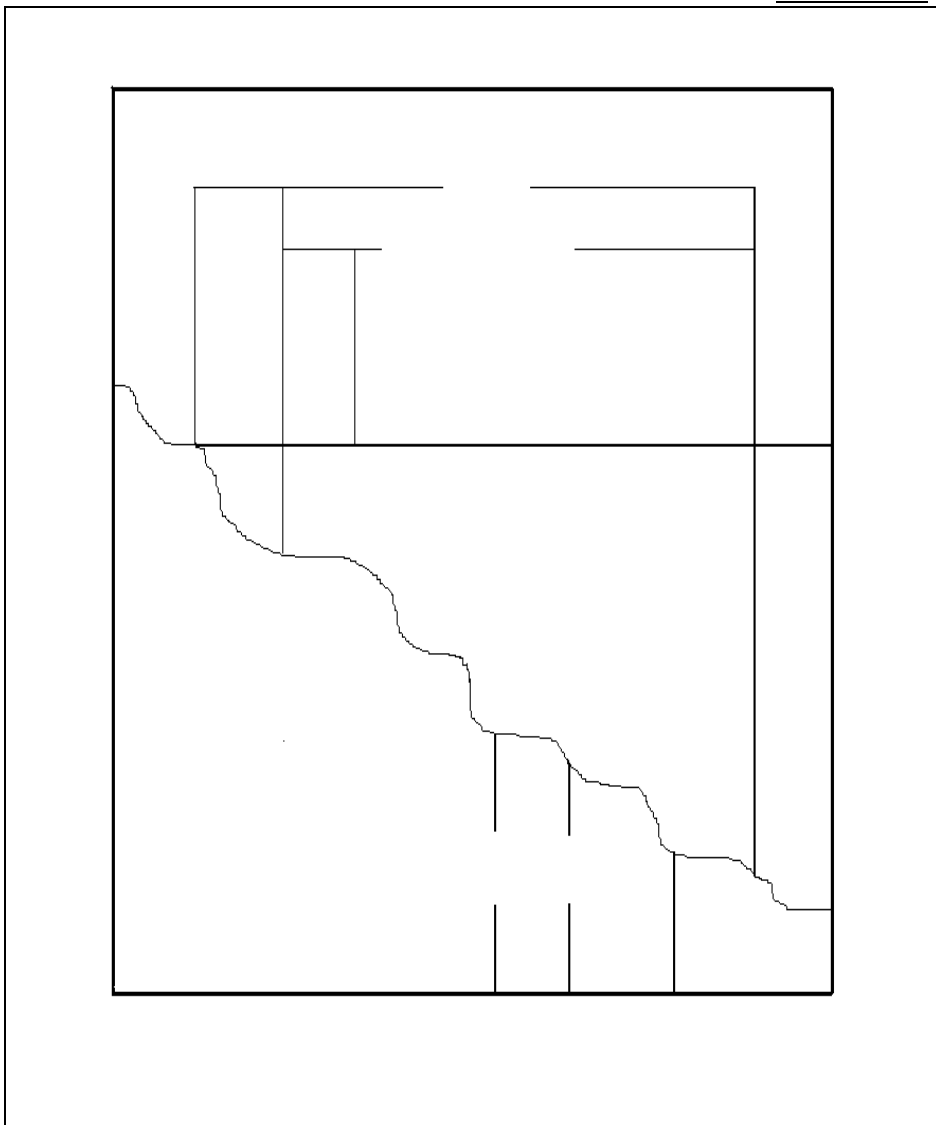
که در حیطه صلاحیت حوزه قضایی یک دولت صورت می‌گیرد.^۱ بدین ترتیب با توضیحات فوق و در راستای تحول مفهوم دزدی دریایی، به ویژه از جهت اعمال صلاحیت در مناطق مختلف دریایی که اعمال مجرمانه در آن صورت می‌گیرد، کنوانسیون (۱۹۸۸) رم به‌عنوان اولین قدم در توسعه حقوق قراردادی در تعریف دزدی دریایی، مورد توجه جامعه بین‌المللی قرار گرفته است. به‌طوری که، کنوانسیون و پروتکل ۱۹۸۸ رم (مربوط به امنیت دریانوردی) می‌تواند بسیاری از خلأهای اعمال صلاحیت در مورد جرایم دریایی، به هنگامی که کشتی‌ها در مسیر دریای سرزمینی هستند و یا در تنگه‌ها و آب‌های بین‌المللی بسر می‌برند را پر نمایند.

۱. هاشمی، کامران: «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه

کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰، صص ۵۶-۵۷

پیوست

مناطق دریایی^۱



۱. چرچیل، رابین و لو، آلن: حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقایی، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ چهارم ۱۳۸۵، ص ۳۷۵

کتاب به زبان اصلی

1. Birnie, Patricia W "Piracy: Past' Present and Future" 'Maritime Policy (Guildford' UK)' Volume11 'Number 3 ' July 1987 ' P.163
2. Brittin, Burdick H "The Two Faces of Piracy" "Proceeding of the 20th Annual Conference of the Sea Institute' co sponsored by the university of Miami School of Law' July 21-24 '1986' Miami ' Florida ' P. 424
3. Botting, D' " The Pirates" ' Time Life Books ' Amsterdam ' 1978' P.22
4. Cited by Brown, E.D' "Maritime Commercial Malpractices and Piracy under International Law" 'Maritime Policy and Management' Vole 8' 1981' P.99-107
5. Menifee, Samuel Payette " 'Scourge of the Sea: Piracy and Violent Maritime Crime" 'Maritime Policy Reports' Volume 1 'Printed in UK.1989'P 13
6. Noyes, John E' "An introduction to the International Law of Piracy" 'California Western International Law Journal 'San Diego' California' 21(1) '1990/1991' P.106-107
7. Noyes, John E' "An introduction to the International Law of Piracy" 'California Western International Law Journal 'San Diego' California' 21(1) '1990/1991' P.119
8. Openheim.L' "Openheim's International Law" 'Ninth Edition' Longman Group UK Limited' 1992' Second impression 1993' Volume 1' P.746-755

مقالات

1. Annual Reports of the United Nations Secretary General on Measures to Eliminate International Terrorism
2. " UNICPOLOS 2' A Discussion Paper Compiled by the International Ocean Institute" Op cit' P.19

کتاب

- ۱- بلدسو، رابرت و بوسچک، بولسلاو: فرهنگ حقوق بین‌الملل، ترجمه و تحقیق دکتر علیرضا پارسا، انتشارات قومس، چاپ اول، ۱۳۷۵
- ۲- چرچیل، رابین - لو، آلن: حقوق بین‌الملل دریاها، انتشارات کتاب‌خانه گنج دانش، چاپ چهارم، ۱۳۸۵
- ۳- سازمان بنادر و کشتی‌رانی، مدیریت حقوقی: مجموعه قوانین و مقررات بندری- دریایی ایران، جلد دوم (مقررات بین‌المللی)، چاپ دوم، زمستان ۱۳۸۲

مقالات و گزارش‌ها

- ۱- غریب، آزاده: تهدید هم‌چنان ادامه دارد، مجله پیام دریا، فروردین ۱۳۸۶، شماره ۱۵۸، ص ۹۵
- ۲- نیک عهد، اصغر: مناطق جنگی دریایی، مجله پیام دریا، آبان ۱۳۸۶، شماره ۱۶۴، صص ۹۸-۹۹
- ۳- ممتاز، جمشید: فعالیت‌های دریایی و جرایم مربوطه، ترجمه مرتضی مختاری امین، پاریس، سال ۲۰۰۰
- ۴- ممتاز، جمشید: ابعاد حقوقی مبارزه با تروریسم بین‌المللی، روزنامه ایران، سه شماره ۱۰، ۱۲ و ۱۳، آبان ماه ۱۳۸۰
- ۵- هاشمی، کامران: «تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین‌المللی دریایی»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، آذرماه ۱۳۸۰
- ۶- شایگان، فرهاد: «بررسی جرایم دریایی در اسناد بین‌المللی و حقوق جزای ایران»، پایان‌نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی- واحد علوم و تحقیقات تهران، بهمن ماه ۱۳۸۷
- ۷- خبرگزاری فارس