

تئوری تأسیس دادگاه بین‌المللی برای مبارزه با جرم دزدی دریایی

محمد جواد سبحانی فر*

دانشیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه جامع امام حسین (ع)

سید مهدی نبوی

دانشجوی کارشناسی ارشد اطلاعات استراتژیک دانشکده پیامبر اعظم (ص) دانشگاه

جامع امام حسین (ع)

عرفان قاسم‌پور

دانشجوی کارشناسی ارشد گروه حقوق بین‌الملل دانشکده حقوق و علوم سیاسی

دانشگاه علامه طباطبائی

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۴/۱۰ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۲/۶/۱۲)

چکیده

دزدی دریایی جرمی بین‌المللی است که تهدیدی جدی برای کشورها در خصوص امنیت ملی، تجارت بین‌المللی و امنیت دریایی محسوب می‌شود. هرچند این جرم موضوع کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های متعددی بوده و اقدامات بسیاری برای مبارزه با آن صورت گرفته، اما تاکنون برای محاکمه مرتکبان آن تدبیری عملی پیش‌بینی نشده است. عوامل متعددی در دست‌نیافتن به یک راه‌حل قطعی در این خصوص نقش داشته‌اند که این عوامل عبارت‌اند از: مشکلات حقوق بشری ناشی از دستگیری دزدان دریایی، بی‌میلی سیاسی دولت‌ها، مسائل مربوط به ادله اثبات، نبودن امکانات و ظرفیت‌های کافی برای محاکمه و غیره. در میان راه‌حل‌های متعددی که برای ازمیان برداشتن این موانع پیشنهاد شده است، تئوری تشکیل یک دادگاه بین‌المللی اختصاصی برای این جرم خودنمایی می‌کند که در این مقاله به بررسی آن می‌پردازیم.

واژگان کلیدی

اصل صلاحیت جهانی، دادگاه بین‌المللی، دزدی دریایی، مبارزه با جرم دزدی دریایی، محاکمه دزدان دریایی.

مقدمه

تا مدت‌ها چنین تصور می‌شد که جرم بین‌المللی دزدی دریایی مانند تجارت برده، به‌طور کلی از دنیای معاصر رخت بسته و از بین رفته، یا دست‌کم موارد آن به‌اندازه‌ای کم شده که به توجه جدی جامعه بین‌المللی نیاز ندارد. برخلاف این تصور، در چند سال گذشته، دزدی دریایی در سواحل سومالی به یک اپیدمی و مشکل جدی تبدیل شده است (www.hvm.ir).

از دهه ۱۹۹۰م گروه‌های مسلح عمدتاً در آب‌های سرزمینی و با ادعای حمایت از ذخایر ماهیان کشور سومالی، به توقیف کشتی‌ها و بازداشت کارکنانشان برای دریافت باج اقدام می‌کردند. این افراد در غیاب دولتی قدرتمند با ادعای حمایت از آب‌های ساحلی سومالی که در واقع از آنها به عنوان زباله‌دانی مواد زائد استفاده می‌شد، در کمین کشتی‌ها می‌نشستند. فعالیت دزدان دریایی با سوءاستفاده از درگیری‌های سیاسی و مسلحانه ادامه‌دار در سومالی، سبب شد تا شمار فزاینده‌ای از مردم - از جمله ماهیگیرانی که در کنترل و هدایت قایق‌ها خبره‌اند - جذب این فعالیت‌ها شوند. این مسئله اکنون تهدیدی جدی علیه کشتی‌رانی است؛ به‌این ترتیب که حوزه فعالیت دزدان دریایی از کانال سوئز آغاز شده و از طریق خلیج عدن به یک منطقه کم‌عرض بین شاخ آفریقا و شبه جزیره عرب در حرکت است. دزدی دریایی در این مناطق، خارج از سواحل سومالی و همچنین در مناطق دریایی جنوب شاخ آفریقا توسعه یافته، به کشتی‌ها حتی در فواصل دور از ساحل نیز حمله می‌شود. موفقیت دزدان دریایی در توقیف کشتی‌ها و خدمه آن‌ها و به‌دست آوردن مبالغ کلان پول به عنوان باج و همچنین روش مؤثر آن‌ها در انجام معامله با پولی که از این طریق به‌دست آورده‌اند، دزدان دریایی را این بار در شکل و قالب دزدان دریایی سومالیایی به عنوان دشمن نوع بشر مطرح کرده است. خطر ایجاد شده برای دریانوردی از راه به‌وجود آوردن مانع در عبور و مرور بین‌المللی و نیز خشونت به‌کاررفته از سوی دزدان دریایی علیه کشتی‌های حامل کمک‌های بشردوستانه برای مردم سومالی، در اعلام هشدار به دولت‌ها در سراسر جهان تعیین‌کننده بوده است (کدخدایی و همکاران، ۱۳۸۹، صص ۸۷ و ۸۶).

۱. بیان مسئله

با توجه به اینکه پدیده دزدی دریایی تهدیدی جدی علیه امنیت و تجارت بین‌المللی می‌باشد، راهکار مقابله قطعی با آن چیست؟ پیش از پاسخ به این سؤال می‌بایست روشن گردد که دزدی دریایی چیست و چه اقداماتی برای مقابله با دزدی دریایی انجام شده است؟ و نیز موانع و مشکلات موجود بر سر راه اقدامات کنونی چیست؟ این پژوهش با توجه به ماهیت اکتشافی آن فاقد فرضیه می‌باشد.

۲. چهارچوب نظری

دزدی دریایی از دیرباز جرمی بین‌المللی شناخته شده و عرف بین‌المللی همواره اقدامات قهری کلیه کشورها علیه راهزنان دریایی را اجازه داده است (بیگدلی، ۱۳۸۷، ص ۳۵۳).

۱. ۲ تعریف دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل:

۱. ۱. ۲ از دیدگاه عهدنامه حقوق دریاهای و عهدنامه دریای آزاد:

دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر می‌شود:

۱. هر عمل قهرآمیز غیرقانونی، توقیف یا دستبرد که به نفع شخصی و توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی ارتکاب یافته و هدایت شده باشد:
- الف) علیه یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی دیگر و یا علیه اشخاص یا اموال واقع در کشتی یا ناو هوایی یادشده در دریای آزاد.
- ب) علیه یک کشتی یا ناو هوایی، اشخاص یا اموال، در مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

۲. هرگونه مشارکت ارادی در بهره‌برداری از یک کشتی یا ناو هوایی، با علم به اینکه آن کشتی یا ناو هوایی که به این طریق استفاده می‌شود، کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی است.

۳. هر عملی که موجب تحریک در انجام یکی از اعمال مشروحه در بندهای یک و دو یا به قصد تسهیل اعمال یادشده انجام پذیرد (بیگدلی، ۱۳۸۷، ص ۳۵۳).

۲. ۱. ۲ تعریف سازمان دریایی بین‌المللی (International Maritime Organization):

«عمل سوارشدن به هرگونه کشتی با هدف دزدی یا هرگونه جرم دیگر، و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل» (www.IMO.org).

۱. ۳. ۲ از دیدگاه عرف: دزدی دریایی «شامل همه اقدامات خشونت‌آمیز غیرقانونی،

بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی علیه کشتی‌های دیگر یا اشخاص و اموال داخل آنها در دریای آزاد...» می‌شود

(چرچیل و همکاران، ۱۳۶۷، ص ۲۸۶).

۲. ۲. ۲ مقابله با دزدی دریایی از دیدگاه حقوق بین‌الملل

کلیه کشورها باید تا سرحد امکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد، با یکدیگر همکاری کنند (ماده ۱۴ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۰ عهدنامه حقوق دریاهای). افزون‌براین، یکی از جلوه‌های الزام کشورها به کمک‌رسانی را می‌توان در مواقع بروز خطر در دریای آزاد، کمک به کشتی‌هایی دانست که گرفتار دزدان دریایی می‌شوند (ماده ۱۲ عهدنامه حقوق دریای آزاد و ماده ۹۸ عهدنامه حقوق دریاهای). البته با رعایت ماده ۱۰۷ عهدنامه حقوق دریاهای در خصوص کشتی‌ها

یا ناوهای هوایی که صلاحیت ضبط و توقیف کشتی‌های دیگر به علت دزدی دریایی را دارند (بیگدلی، ۱۳۸۷، ص ۳۵۴).

ارتکاب دزدی دریایی، بنا بر تجربه و بر اساس عملکرد این راهزنان، همراه با ارتکاب دیگر جرائم از جمله گروگان‌گیری نیز بوده است. در خصوص موضوع اخیر، کنوانسیون ۱۹۷۹م درباره گروگان‌گیری می‌تواند مبنای قانونی مناسبی در همکاری اعضای این کنوانسیون در مقابله با این پدیده باشد. همچنین کنوانسیون مبارزه با فساد، مصوب سال ۲۰۰۳م، سند قانونی دیگری است که اقدام به فراهم‌آوردن زمینه برای همکاری کشورها در اجرای قانون، تحقیق مشترک، معاضدت قضایی دوجانبه، استرداد، انتقال یا احاله جریان دادرسی و انتقال افراد محکوم نموده است. مقرره‌های مربوط به همکاری بین‌المللی در کنوانسیون اخیر، در بسیاری موارد حتی در نبود ترتیبات دوجانبه نیز قابل اجرا هستند. اعضای کنوانسیون یادشده، حمایت قاطع خود را برای استفاده عملی از این کنوانسیون به‌عنوان ابزاری در کمک به حل تهدیدات نوظهور جنایی، همانند دزدی دریایی، اعلام کرده است (شجاعی، ۱۳۹۰، ص ۵۳).

۲.۲.۱ اصل صلاحیت جهانی

هر دولت می‌تواند کشتی یا ناو هوایی دزدان دریایی را چه در آب‌های آزاد یا در مناطقی که در صلاحیت هیچ دولتی نیست، توقیف نماید و اشخاص و اموال موجود در آن را دستگیر و مصادره کند. افزون‌براین، دادگاه‌های دولت توقیف‌کننده دارای صلاحیت اعمال مجازات می‌باشند (Shaw, 2003, 5). این موضوع که در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها به آن پرداخته شده است، به اصل صلاحیت جهانی شهرت دارد.

۲.۲.۲ کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها ۱۹۸۲م

در مقدمه قطعنامه‌های شورای امنیت بر این نکته تأکید می‌شود که «حقوق بین‌الملل، همان‌گونه که در کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها، ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲، بیان گردیده، چارچوب قانونی قابل اعمال را در مبارزه علیه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا، همانند دیگر فعالیت‌های دریایی، تنظیم می‌کند». از این رو، با قاطعیت می‌توان گفت آن قسمت از کنوانسیون حقوق دریاها که به موضوع دزدی دریایی اختصاص یافته است، با عنایت به اعلام یاد شده در قطعنامه‌های شورای امنیت، جنبه عرفی پیدا کرده و در مورد همه کشورها، صرف‌نظر از وضعیت عضویت آنها در این معاهده که به ۱۵۹ کشور می‌رسد، لازم‌الاجرا است. ترتیبات پیش‌بینی شده در خصوص دزدی دریایی، در این معاهده و در خصوص قطعنامه‌های اخیر شورای جرائم و جنایات بین‌المللی دیگر بروز می‌یابد. ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها بر این موضوع صراحت دارد که محاکم کشور توقیف‌کننده کشتی یا هواپیمای متعلق به دزدان دریایی، صلاحیت رسیدگی و مجازات مجرمان و تصمیم‌گیری درباره اموال آنها را خواهد

داشت. به عبارت دیگر، برخلاف رویه‌ای که هم‌اکنون در تعقیب و مجازات دزدان دریایی دستگیر شده در سواحل سومالی و خلیج عدن، مبنی بر تسلیم دستگیرشدگان به کشورهای دیگر، از جمله کنیا، دیده می‌شود، کمیسیون حقوق بین‌الملل در تدوین ماده یادشده صرفاً به دنبال اعمال صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده بوده و اعمال صلاحیت قضایی کشور ثالث را مدنظر نداشته است. کمیسیون در تفسیر این ماده بیان می‌دارد که اعمال صلاحیت جهانی، تنها محدود به دستگیری و توقیف دزدان و اموال آنها است، اما فقط دولت دستگیرکننده می‌تواند اقدام به محاکمه و مجازات کند (شجاعی، ۱۳۹۰، ص ۵۴).

۲.۲.۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

در دهه ۱۹۸۰م اخبار متعددی در زمینه دزدی کشتی‌ها، آدم‌ربایی در دریا و انفجار عمدی کشتی‌ها، نگرانی‌هایی را در خصوص این اعمال غیرقانونی که سلامت و امنیت کشتی‌ها و مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد، به وجود آورد. در نوامبر ۱۹۸۵ این مشکل در چهاردهمین مجمع سازمان دریانوردی بین‌المللی بررسی شد که به پذیرش قطعنامه ۵۸۴ در آن اجلاس انجامید. این قطعنامه متضمن اقداماتی درباره ممانعت از اعمالی غیرقانونی بود که سلامتی کشتی‌ها و امنیت مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد و نگرانی عمیق خود را از خطرهای ناشی از افزایش روزافزون حوادثی چون راهزنی دریایی، سرقت مسلحانه و دیگر اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها و بر روی کشتی‌ها و نسبت به مسافران و خدمه آنها اعلام می‌داشت. در دسامبر ۱۹۸۵ مجمع عمومی سازمان ملل متحد از سازمان بین‌المللی دریانوردی خواست تا مشکل تروریسم بر روی کشتی‌ها و علیه آنها را از دید ارائه پیشنهادهایی در خصوص اتخاذ اقدامات مناسب مطالعه کند. در نوامبر ۱۹۸۶، دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد دادند که سازمان دریانوردی بین‌المللی، کنوانسیون تشکیل دهد درباره موضوع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، شامل ممنوعیت کامل و جامع اعمال ارتكابی غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی که زندگی انسان‌های بی‌گناه را به خطر می‌اندازد، سلامتی اموال و اشخاص را تهدید می‌کند، خدمت‌رسانی دریایی را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد و بنابراین کل جامعه بین‌المللی را نگران می‌کند. از این طرح حمایت شد و در مارس ۱۹۸۸ کنفرانسی در رم تشکیل گردید و شرکت‌کنندگان در این کنفرانس، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی را پذیرفتند. هدف اصلی این کنوانسیون، اطمینان از اتخاذ اقدام مناسب علیه اشخاصی است که علیه کشتی‌ها متوسل به اعمال غیرقانونی می‌شوند. این اقدامات غیرقانونی عبارتند از: توقیف کشتی‌ها با اجبار، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که به خسارت یا تخریب کشتی منجر می‌شود.

این کنوانسیون برای دولت‌های متعاقد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت‌بار یادشده را پیش‌بینی کرده است. از این‌رو از این کنوانسیون به عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌شود. این کنوانسیون ۱۵۲ عضو دارد که اعضای آن بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل تجاری جهان از طریق دریا را انجام می‌دهند (شجاعی، ۱۳۹۰، صص ۵۷-۵۵).

۴. ۲. ۲. کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی

در بند ۵ قطعنامه ۱۸۵۱ (۲۰۰۸م)، به همکاری منطقه‌ای در چهارچوب کنوانسیون حقوق دریاها برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و اعمال کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی اشاره شده است. اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق دریاها، چهارچوب قانونی معتبر و از نظر جهانی مقبولی را برای مقابله با دزدی دریایی فراهم می‌آورد، اما در طی سال‌ها و به خصوص با توجه به حوادث اخیر، اثبات شده که این کنوانسیون برای رویارویی با برخی جرائم ارتكابی در دریا و مقابله با روش‌های پیچیده مجرمان ناکافی است. کنوانسیون صورت محدودی از جرم دزدی دریایی را ارائه می‌دهد که عمل در راستای «اهداف شخصی» را از جمله عناصر ارتكابی آن قلمداد می‌کند. مهم‌تر از آن پیچیدگی دزدی دریایی مدرن است که اغلب شامل دیگر اشکال شدید جرائم فراملی، همچون دادوستد غیرقانونی، به‌خصوص در زمینه مواد مخدر، سلاح و اشخاص، تجارت قاچاق، فساد، پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم می‌شود. از این‌رو، این پیچیدگی‌ها ضرورت فراهم‌آوردن پاسخ‌هایی به مراتب متناسب با آنها را، هم در سطح داخلی و هم در سطح بین‌المللی، طلب می‌کند که کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی از آن جمله است. این کنوانسیون که ۱۴۸ عضو دارد، طی قطعنامه شماره ۵۵/۲۵ مجمع عمومی در ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ پذیرفته شد و اصلی‌ترین سند بین‌المللی در مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی تلقی شده که در ۲۹ سپتامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا گردیده است. در واقع بیشتر موارد دزدی دریایی و جرائم همراه آن در قلمرو کنوانسیون مبارزه با فساد و سه پروتکل الحاقی به آن در خصوص قاچاق انسان، مهاجران و سلاح می‌گنجد. بر اساس این کنوانسیون، گروه مجرمان سازمان‌یافته به معنای گروهی متشکل از سه نفر یا بیشتر است که جرائم مشمول این کنوانسیون را برای دستیابی مستقیم یا غیرمستقیم به منافع مادی مرتکب می‌شوند. جرائم این کنوانسیون شامل ارتكاب جرائم شدید، مشمول چهار سال زندان یا مجازات بیشتر (ماده پنج)، پول‌شویی عواید ناشی از جرم (ماده شش) و فساد (ماده هشت) می‌گردد. به هر حال با توجه به جرم‌انگاری این اعمال در قوانین داخلی کشورها، امکان مبارزه با مجرمان در قالب این کنوانسیون فراهم می‌شود. اما برابر ماده ۳، برای اینکه این کنوانسیون بر جرائم اشاره‌شده در آن قابل اعمال باشد، باید جرم موردنظر در ماهیت خود فراملی بوده،

شامل یک گروه سازمان‌یافته فراملی نیز باشد. از این‌رو، لازم است جرم یادشده حداقل در قلمرو بیش از یک دولت ارتکاب یابد یا اثر آن در قلمرو بیش از یک دولت - جز دولت محل ارتکاب - ظاهر شود. اعمال این کنوانسیون از نظر قلمرو صلاحیتی نسبت به وقایعی که در سواحل سومالی و خلیج عدن ارتکاب می‌یابد، از این دیدگاه قابل توجیه است که اولاً: این جرائم در سرزمین سومالی برنامه‌ریزی شده و در کشتی متعلق به کشور صاحب پرچم رخ می‌دهد و یا اینکه حداقل در خارج از قلمرو سرزمینی یک کشور ارتکاب می‌یابد که از این منظر نیز می‌توان شرط فراسرزمینی بودن ارتکاب آن را لحاظ کرد. دوم اینکه جرائمی همچون فساد یا پول‌شویی که بناچار می‌تواند از دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا نیز ناشی شود، قلمروی فراتر از یک کشور را خواهد پیمود. از این‌رو می‌توان پذیرفت که کنوانسیون یادشده می‌تواند مبنای قانونی مناسبی برای همکاری کشورهای عضو در مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه باشد (شجاعی، ۱۳۹۰، ص ۵۷).

۳. یافته‌ها

دزدی دریایی سال‌ها وجود داشته و دزدان بیشتر کشتی‌های تجاری را هدف قرار می‌داده‌اند. معمولاً آن‌ها پس از حمله به یک کشتی و غارت آن، کشتی و خدمه را رها می‌کردند. اما در سال‌های اخیر دزدان دریایی سومالی به گونه‌ای دیگر عمل کرده‌اند. آن‌ها پس از حمله به کشتی با انواع سلاح‌های سبک و نیمه‌سنگین، کشتی و خدمه آن را به گروگان گرفته، در مقابل آزادی آن‌ها مبالغ بسیار زیادی پول درخواست می‌کردند. (باقری محمودآبادی، ۱۳۸۹)

۳.۱. علل شیوع پدیده دزدی دریایی در سومالی

برای بررسی علل شیوع دزدی دریایی در سواحل سومالی می‌توان از جرم‌شناسی محیطی و نظریه فرصت بهره گرفت. جرم‌شناسی محیطی بر تاثیر زمان و مکان بر ارتکاب جرم تاکید کرده و معتقد است که مجرمین با در نظر گرفتن عوامل مستعد و تسهیل‌کننده جرم، مکان مناسب را برای ارتکاب موفقیت آمیز جرم انتخاب نموده و جرم خود را در زمانی که بهترین شرایط برای ارتکاب جرم ایجاد می‌شود محقق می‌سازند. در خصوص تاثیر محیط بر وقوع جرم باید اشاره کرده که هرچند عوامل زیادی در وقوع جرم تاثیرگذار هستند ولی باید توجه داشت که این عوامل در کنار سایر عوامل باعث ایجاد انگیزه و قصد مجرمانه در فرد می‌گردند. به عبارت دیگر تا زمانی که فرصت ارتکاب آسان و بی دغدغه جرم از یک طرف و نیز عدم حمایت فیزیکی از بزه دیده یا موضوع بزه از طرف دیگر، برای مجرم امکان ارتکاب جرم

را با ریسک بسیار پایین فراهم می‌سازد، نمی‌توان از وقوع بزه توسط بزه‌کار جلوگیری کرد. (محمدباقری، ۱۳۹۰، ص ۸۱ و ۸۲).

کشورسومالی از سال ۱۹۹۱م تاکنون دولت مرکزی کارآمدی نداشته و شورشیان در گوشه و کنار این کشور کنترل اوضاع را به دست گرفته‌اند که نتیجه آن هرج و مرج بوده است. پس مهم‌ترین عامل گسترش دزدی دریایی در سومالی نبود دولت مرکزی و بی‌قانونی است. عامل دوم مربوط به قبیله‌گرایی و درگیری این قبایل در سومالی است؛ به طوری که هیچ‌یک از این قبایل حاضر به اطاعت از قبیله دیگر نبوده، هریک خواستار به دست گرفتن قدرت هستند. از این رو دائما در کشمکش و درگیری‌های خونین به سر می‌برند. عامل مهم دیگر، سواحل طولانی سومالی است؛ ۳۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی این کشور، طولانی‌ترین خط ساحلی در قاره آفریقا بوده، فضای خوبی برای عملیات راهزنان فراهم نموده و این منطقه را به بهشتی برای دزدان دریایی تبدیل کرده است. همچنین اوضاع بحرانی اقتصاد سومالی هم مزید بر علت شده است (باقری محمودآبادی، ۱۳۸۹). اقدامات چند سال اخیر دزدان باعث شده است که هزینه کشتی‌رانی در جهان با افزایش چشمگیری مواجه شود. هزینه بیمه کشتی‌ها و اسکورت کشتی‌ها از جمله این هزینه‌هاست.

بر اساس گزارش اداره دریانوردی بین‌المللی (International Maritime Bureau) باوجود کاهش قابل توجه، فقط در سال ۲۰۱۲، دزدان دریایی در سراسر جهان ۲۹۷ بار به کشتی‌های مختلف حمله کرده‌اند که این مقدار در سال ۲۰۱۱ بیش از ۴۳۹ بار بوده است (www.insurancejournal.com). در سواحل سومالی نیز ۷۵ حمله از سوی دزدان دریایی در خلیج عدن گزارش شده است؛ در حالی که در سال ۲۰۱۱م در سواحل سومالی ۲۳۷ حمله دریایی ثبت شده بود. آب‌های غرب و شرق آفریقا همچنان خطرناک‌ترین محل‌های دریایی برای کشتی‌رانی به دلیل فعالیت دزدان دریایی محسوب می‌شوند (www.mehrnews.com).

کاهش حملات، بیشتر به دلیل اقدامات مختل‌کننده و پیشگیرانه نیروهای دریایی حاضر در منطقه بوده است و این موضوع اهمیت حضور نیروهای دریایی در مبارزه با دزدی دریایی را روشن می‌کند. همچنین به‌کارگیری نیروهای امنیتی مسلح و استفاده بیشتر از ابزارهای امنیتی مانند حفاظت الکترونیکی و افزایش دیده‌بانی خدمه کشتی به هنگام ورود به مناطق خطرناک، به محدود شدن حملات دزدان دریایی سومالی کمک کرده است.

۳.۲ اقدامات انجام‌شده برای مقابله با دزدی دریایی

۳.۲.۱ اقدامات شورای امنیت

شورای امنیت به‌عنوان مسئول حفظ صلح و امنیت بین‌المللی از سال ۲۰۰۸م تاکنون ۱۰ قطعنامه در زمینه دزدی دریایی در سواحل سومالی (قطعنامه‌های ۱۸۵۱، ۱۸۴۶، ۱۸۳۸، ۱۸۱۶ در سال ۲۰۰۸م و قطعنامه ۱۸۹۷ در سال ۲۰۰۹م و قطعنامه‌های ۱۹۵۰، ۱۹۱۸ در سال ۲۰۱۰م و قطعنامه‌های ۲۰۲۰، ۲۰۱۵، ۱۹۷۶ در سال ۲۰۱۱م)، دو قطعنامه درباره دزدی دریایی در سواحل گینه (قطعنامه ۲۰۱۸ در سال ۲۰۱۱م و قطعنامه ۲۰۳۹ در سال ۲۰۱۲م) و در مجموع ۱۲ قطعنامه صادر نموده است (www.un.org).

شورا بر اساس فصل هفتم منشور و پیرو درخواست رئیس‌جمهور سومالی مبنی بر کمک جامعه بین‌المللی برای مبارزه با دزدی دریایی قطعنامه ۱۸۵۱ را تصویب نمود. این قطعنامه کشورها را مجاز می‌کند که برای سرکوب دزدی دریایی و مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را به‌عمل آورند. همچنین از تمام کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی هستند خواسته شده مشارکت فعالانه داشته باشند و ناو یا هواپیما به منطقه اعزام کنند (باقی محمودآبادی، ۱۳۸۹).

۳.۲.۲ اقدامات جامعه بین‌المللی

در سال ۲۰۰۸م گروهی از کشورها به ایجاد منطقه گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن اقدام کردند. دزدان دریایی نگرانی زیادی برای هند به‌وجود آوردند؛ به علت آنکه قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی از راه خلیج عدن صورت می‌گیرد که سرانجام هند مجبور شد که یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۸ ناوهای جنگی خود را برای مقابله با دزدان دریایی سومالی به آب‌های این کشور اعزام کرد. در ۲۹ سپتامبر نیز ناوهای امریکایی وارد منطقه شدند. ناتو نیز در ۲۴ اکتبر برای حفاظت از کشتی‌های حامل کمک‌های غذایی برنامه جهانی غذای سازمان ملل، سه ناو از کشورهای انگلیس، ایتالیا و یونان را به منطقه اعزام کرد. مأموریت این ناوها در ۱۲ دسامبر به‌پایان رسید. پس از اتمام مأموریت ناتو، اتحادیه اروپا دیگر سازمان بین‌المللی بود که با فرستادن شش ناو جنگی به نزدیکی آب‌های سومالی در این زمینه اقدام کرد. مأموریت این ناوها حفاظت از کشتی‌های حمل مواد غذایی برنامه جهانی غذا و دیگر کشتی‌های تجاری و مبارزه با دزدان دریایی اعلام شد.

در ۲۰ دسامبر ۲۰۰۸، جمهوری اسلامی ایران کشوری بود که اعلام کرد ناو جنگی خود را برای گشت‌زنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از کشتی‌های ایرانی به این منطقه اعزام نموده است. کره جنوبی نیز پس از آن اعلام نمود ناوهای جنگی خود را برای همکاری با

دیگر کشورهای حاضر در منطقه اعزام خواهد کرد. ژاپن نیز کشوری است که تاکنون تمایل خود را برای اعزام نیروی نظامی به آب‌های سومالی اعلام داشته است. این حضور نظامی توانسته تا حدودی در پیشگیری یا حداقل اختلال در کار دزدان دریایی مؤثر باشد. اما این فعالیت‌ها عمدتاً به شکل دفع دزدان دریایی بوده تا تعقیب و توقیف آنها، که این به‌تنهایی برای ممانعت از دزدانی که محرک آنها انگیزه‌های کلان مادی است، کافی نیست (باقری محمودآبادی، ۱۳۸۹). مشکلات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی صرفاً مربوط به اسکورت کشتی‌ها و درگیری نظامی با دزدان محدود نمی‌شود و برخورد قضایی و ریشه‌کن کردن این موضوع بحثی بسیار جدی است. دریاسالار پیتر هادسون فرمانده عملیات نیروی دریایی اتحادیه اروپا^۱ می‌گوید: «فعالیت‌های غیرقانونی در سواحل سومالی چیزی نیست که الزاماً در دریا حل شود، راه حل در ساحل است» (Rahmanov, 2011, 1).

۴. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

۱. ۴ اصل صلاحیت جهانی و معایب آن در خصوص دزدی دریایی

این اصل با وجود قدمتش نشان داده که با تحولات جامعه بین‌المللی کنونی مطابقت ندارد؛ چراکه در عمل با موانع و مشکلات متعددی روبرو شده است. یکی از این مشکلات، مسائل حقوق بشری ناشی از دستگیری دزدان دریایی است که مشمول کنوانسیون‌های ژنو، عهدنامه‌های حقوق بشری و حقوق بین‌الملل پناهندگی می‌باشد. آنچه که در قضایای مدودیف^۲ و ریگوپولوس^۳ در دیوان اروپایی حقوق بشر مطرح شد، این مشکلات را نمایان می‌کند. در این قضایا به مسئله دربارداشت نگهداشتن خدمه کشتی توقیف‌شده پرداخته شد و این سؤال نزد دادگاه مطرح گردید که آیا با دربارداشت نگهداشتن این افراد، ماده ۳ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر نقض گشته است یا خیر؟ که بر اساس آن اشخاص دستگیر و توقیف شده «باید فوراً نزد یک قاضی یا مقام صالح به موجب قانون برای اعمال صلاحیت قضایی آورده شوند». مسئله بعدی نبود ظرفیت قضایی برخی دولت‌ها و بی‌میلی سیاسی برخی دیگر برای محاکمه دزدان دریایی است؛ برای مثال کم‌تر از یک پنجم دزدانی که نیروی دریایی انگلستان در سواحل شرقی آفریقا آنها را اسیر کرد، تحت پیگرد قانونی قرار گرفته‌اند (www.accessmylibrary.com). خود کشور سومالی که اکثر دزدان دریایی خلیج عدن از تابعان این کشور می‌باشند، به دلیل تعداد بالای زندان با مشکل شیوع بیماری‌ها و کمبود غذا در زندان مواجه است. از طرفی دولت‌ها زمانی مایلند مسئولیت محاکمه دزدان

1. Rear-Admiral peter Hudson, operation commander EU NAVFOR

2. Application no. 3394/03.2010, Medvedyev and Others v. France

3. Application no: 37388/97, 1999, case Rigopoulos v. Spain

دریایی را به‌عهده گیرند که به منافع مستقیم و ضروری آن‌ها مربوط می‌شود و نه زمانی که به صلاحیت جهانی مربوط می‌باشد (Kontorovich, 2010, 257). وزیر امور خارجهٔ اسبق آمریکا، کاندولیزا رایس، نیز در نشست شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ م به نبود ظرفیت‌های قضایی و اجرایی و نیز بی‌میلی سیاسی کشورها اشاره کرد. به‌هرحال، تمایل نداشتن دولت‌ها به تعقیب و محاکمه دزدان دریایی موجب گردیده است تا دزدان با آزادی بیشتری به اقدامات خود ادامه دهند. از طرفی اگر دولت‌هایی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کنند، آن‌ها را برای محاکمه به سرزمین خود منتقل کنند، این موضوع مسئلهٔ اثبات قضیه را با مشکل روبرو می‌کند؛ چراکه دادستان و قاضی رسیدگی‌کننده به پرونده معمولاً با محل وقوع حادثه فاصلهٔ زیادی دارد.

۲. ۴ اقداماتی که در راستای رفع معایب اصل صلاحیت جهانی صورت گرفته است:

با توجه به مشکلات ناشی از محاکمهٔ دزدان دریایی در سرزمین خود و درعین حال در راستای مبارزه با بی‌کیفری و جلوگیری از سرکشی این راهزنان، برخی دولت‌ها بر آن شده‌اند تا به انعقاد قرارداد با برخی از دولت‌های همسایهٔ سومالی در خصوص انتقال و محاکمهٔ دزدان در این کشورها اقدام کنند. از جمله اتحادیهٔ اروپا دربارهٔ شرایط و چگونگی انتقال افراد مظنون به ارتکاب اعمال راهزنی دریایی اقدام به تبادل یادداشت با دولت کنیا کرده است. همچنین اجلاس بلندپایهٔ ۱۷ کشور غرب اقیانوس هند، خلیج عدن و دریای سرخ که به ابتکار سازمان دریانوردی بین‌المللی در ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ در جیبوتی برگزار گردید و به پذیرش «کد رفتاری جیبوتی» از سوی این کشورها انجامید. بر اساس این کد، شرکت‌کنندگان بر تمایل خود مبنی بر همکاری کامل در دستگیری، تحقیق و محاکمهٔ افرادی که مرتکب دزدی دریایی شده یا به نحو معقولی مظنون به ارتکاب راهزنی دریایی، توقیف کشتی یا اموال موجود در آن هستند تأکید کردند. همان‌طور که گفته شد، این مطلب به این دلیل قابل توجه است که عبارت مادهٔ ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها، اعمال صلاحیت قضایی دولت‌ها در مبارزه با این پدیده را محدود به دولت‌های دستگیرکنندهٔ دزدان دریایی می‌کند و به‌ناچار جبران این نقیصه از طریق انعقاد معاهدهٔ خاص و در قالب انتقال اعمال صلاحیت قضایی از دولت دستگیرکننده به دولت محاکمه‌کننده، با اشکالاتی روبرو می‌گردد. در واقع سؤال این خواهد بود که دولت‌ها تا چه میزان در انصراف از اعمال صلاحیت قضایی خود در قالب موافقت‌نامه به نفع دیگر دولت‌ها مختارند. در این باره، از یک طرف با اختیارات و صلاحیت‌های ذاتی کشورها و نحوهٔ رویگردانی از آن مواجه می‌شویم و از سوی دیگر با استانداردهای بین‌المللی در انتقال اعمال صلاحیت قضایی روبرو خواهیم شد (شجاعی، ۱۳۹۰، ص ۵۴). در این خصوص مشکل این است که دادگاه‌های کنیا با تورم پرونده مواجه هستند (www.bbc.co.uk) و این موضوع به سلامت یک دادرسی عادلانه آسیب می‌رساند. مسئلهٔ دیگر ضعف سیستم قضایی کنیاست. این کشور دارای

سیستم حقوقی پیشرفته‌ای نیست و سازمان زندان‌های آن هم مشکلات زیادی دارد. ضمناً محاکمه دزدان دریایی در این کشور موجب ایجاد تنش بین این کشور و دزدان دریایی که اکنون از لحاظ مالی و نظامی قدرتمند گشته‌اند، خواهد شد. همچنین کنیا در آوریل ۲۰۱۱ به دلیل اینکه دولت‌های طرف موافقت‌نامه کمک مالی مناسبی در زمینه محاکمه دزدان دریایی به این کشور نمی‌کنند، خواهان تجدیدنظر در موافقت‌نامه‌ها شده بود (www.rttnews.com).

۳. ۴ دیوان بین‌المللی کیفری (ICC) و عدم صلاحیت رسیدگی به موضوع دزدی دریایی تأسیس یک دادگاه کیفری بین‌المللی که صلاحیت رسیدگی به جرائم مهم بین‌المللی را داشته باشد، همواره ضروری به نظر می‌رسید. پاسخ‌گو کردن مرتکبان جنایات بین‌المللی در مقابل محاکم یا نهادهای قضایی یا شبه‌قضایی یک ضرورت بوده است. در راستای این موضوع، برخوردهای فرامرزی با جنایات بین‌المللی به شیوه‌های گوناگون از دیرباز وجود داشته و به مرور بر دامنه آن افزوده شده است.

در تاریخ ۱۷ ژوئیه ۱۹۹۸، اساسنامه تأسیس دیوان کیفری بین‌المللی به تأیید بیشتر دولت‌های شرکت‌کننده در کنفرانس دیپلماتیک رم که از ۱۶۰ کشور جهان گرد آمده بودند، رسید. تاکنون ۱۳۹ دولت جهان اساسنامه را امضا کرده‌اند. این اساسنامه متشکل از ۱۲۸ ماده است که در ۱۳ فصل تنظیم شده و در حقیقت اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی قبل از هر چیز یک معاهده چندجانبه بین‌المللی است؛ به این معنا که شماری از دولتها با یکدیگر توافق کردند که دادگاهی بین‌المللی مطابق با صلاحیت‌ها و وظایف یادشده در اساسنامه تشکیل گردد و مرتکبان جرائمی را که در اساسنامه آمده است به مجازات برسانند (dadesfahan.ir).

بر اساس ماده پنج اساسنامه رم، دیوان بین‌المللی کیفری به چهار گروه از جرائم اشخاص حقیقی رسیدگی می‌کند که «جدی‌ترین جرائم از نظر جامعه بین‌المللی در تمامیت آن» این‌گونه توصیف شده‌اند: نسل‌کشی، جنایت علیه بشریت، جنایت جنگی و جنایت تجاوز. اساسنامه، تمام این جرائم به جز جنایت تجاوز یا جنایت علیه صلح را تعریف کرده است. به همین سبب مقرر شد که دیوان از رسیدگی به موضوعات مربوط به این جرم خودداری کند تا هنگامی که کشورهای عضو در ارائه تعریفی از آن و شرایط تعقیب مرتکبان آن به توافق برسند. بسیاری از کشورها خواستار افزودن تروریسم و قاچاق مواد مخدر به این فهرست بودند، اما توافقی بر سر تعریف تروریسم حاصل نشد و در زمینه قاچاق مواد مخدر نیز تصور می‌شد که بیشتر منابع محدود این دادگاه به رسیدگی به آن اختصاص یابد. هند نیز اصرار داشت که کاربرد سلاح‌های هسته‌ای و سایر سلاح‌های کشتار جمعی به عنوان جنایت جنگی در صلاحیت دیوان باشد که این تلاش ناموفق ماند. هند پس از آن از این موضوع ابراز نگرانی کرد که «اساسنامه رم به روشنی این مفهوم را بیان می‌دارد که کاربرد سلاح‌های کشتار جمعی یک جنایت جنگی

به‌شمار نمی‌رود» که این یک هشدار غیرعادی به جامعه بین‌المللی بود. برخی هم از این موضوع انتقاد کردند که اساسنامه رم جرائم را بیش از اندازه گسترده و مبهم تعریف کرده‌است. برای مثال دولت چین گفته است که تعریف جنایت جنگی در این اساسنامه فراتر از تعریف آن در حقوق بین‌الملل عرفی است (fa.wikipedia.org).

با توجه به اینکه جرم دزدی دریایی جزء هیچ‌یک از چهار گروه جرائم مهم بین‌المللی مندرج در اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری نیست، لذا این دیوان صلاحیت رسیدگی به این موضوع را ندارد.

۴. ۴. تئوری تاسیس دادگاه بین‌المللی خاص برای دزدی دریایی

در زمینه محاکمه و مجازات دزدان دریایی هنوز مکانیسم جامع و کارآمدی تهیه نشده و کشورهای دستگیرکننده دزدان دریایی معمولاً به دلیل هزینه‌های بالا از انتقال دزدان به کشورشان صرف‌نظر می‌کنند و این وظیفه را به کشورهای همسایه سپرده‌اند. البته رویکرد بیشتر نیروهای ائتلاف، آزاد نمودن دزدان دریایی پس از دستگیری و خلع سلاح آن‌ها بوده است. افزون‌براین، انتقال دزدان دریایی به کشور ثالث یعنی کنیا، خلاف ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲م است که می‌گوید: «... تعقیب باید توسط دادگاه‌های کشوری انجام شود که توقیف را انجام داده است» (باقری محمودآبادی، ۱۳۸۹).

با توجه به اینکه دیوان بین‌المللی کیفری صرفاً به برخی جرم‌های مهم بین‌المللی رسیدگی می‌کند و نیز به دلیل ضعف‌های موجود در اعمال اصل صلاحیت جهانی، بعضی از دولت‌ها و مقامات عالی‌رتبه و دانشمندان، یک دادگاه جهانی ضد‌دزدی دریایی را پیشنهاد کرده‌اند. برنارد هین توتبرگ (Bernhard Hein Teuteberg)، رئیس اداره استراتژی دریایی آفریقای جنوبی، با مخالفت با اعمال اصل صلاحیت جهانی اظهار می‌دارد: عادلانه نیست که محاکمه و حبس دزدان دریایی در اینجا (آفریقای جنوبی) صورت گیرد. ما معتقدیم باید یک نقطه مشترک برای این محاکمه‌ها وجود داشته باشد (www.iol.co.za). از دیگر دولت‌هایی که طرف‌دار تاسیس چنین دادگاه بین‌المللی هستند، اسپانیا است (www.allvoices.com). نمایندگان اروپایی از اتحادیه اروپا خواستند برای مبارزه با دزدی دریایی با ایجاد دادگاه‌های ویژه برای محاکمه دزدان دریایی سوماتی اقدامات خود را تشدید کند. پارلمان اروپا به دلیل اینکه دولت سوماتی از امکانات لازم برای محاکمه دزدان دریایی برخوردار نیست، بحث‌هایی را برای امکان ایجاد یک یا چند دادگاه ویژه برای محاکمه دزدان دریایی آغاز کرد. جک لانگ (Jack Lang)، وزیران سابق فرانسه و مشاور ویژه دبیر کل سازمان ملل متحد، نیز ایجاد یک دادگاه فرمانطقه‌ای را برای رسیدگی به دزدی دریایی خواستار شد (www.talangornews.ir).

در مقابل آمریکا از مخالفان تأسیس چنین دادگاهی است. دونا هاپکینز (Donna Hopkins)، نماینده وزارت امور خارجه آمریکا، با اعلام اینکه تأسیس یک دادگاه بین‌المللی وقت‌گیر و هزینه‌بر است، اظهار داشت همکاری نزدیک کنونی میان دولت‌ها به‌خصوص روسیه و آمریکا برای حل مشکل کافی است (www.english.ruvr.ru). راجر میدلتون، مشاور برنامه آفریقای اتاق فکر چاتم هاوس، نیز معتقد است: «این چهارچوب حقوقی همچنان باقی است که دزدان دریایی باید توسط دولت‌هایی که آن‌ها را دستگیر کرده‌اند محاکمه گردند»، «...ثانیاً دادگاه‌های بین‌المللی معمولاً برای موضوعات مهمی هستند که نگرانی جدی را ایجاد کرده‌اند مانند جنایات جنگی، ژنوسید [نسل‌کشی] و غیره و من فکر نمی‌کنم کسی استدلال کند که دزدی دریایی در این دسته‌بندی قرار می‌گیرد» (www.dw.de). باوجود دیدگاه‌های مخالف چنین دادگاهی، به‌نظر می‌رسد ایجاد آن به صلاح جامعه بین‌المللی باشد. با تأسیس چنین دادگاهی دیگر نیازی به انتقال دزدان دریایی به نقاط دوردست برای محاکمه آن‌ها در کشور دستگیر کننده نیست. در ضمن با توجه به اینکه درباره دزدان دریایی اصل صلاحیت جهانی اعمال می‌گردد، هر دولت قانون داخلی خود را در محاکمه آن‌ها اعمال می‌کند که این موضوع مخالف اصل ممنوعیت محاکمه پیش از اطلاع است، زیرا مرتکبان این جرم نمی‌دانند چه مجازاتی در انتظار آن‌هاست و میزان مجازات بستگی به قانون داخلی دولت دستگیرکننده دارد. برای مثال دادگاهی در برزیل دزدان را به ۳۷ سال حبس محکوم کرده است و دادگاه‌های هند دزدان دریایی را به هفت سال کارگری سخت محکوم نمودند. نظام کیفری چین به دلیل شناسایی نکردن جرم، دزدان دریایی را به جرم سرقت مسلحانه و قتل محاکمه می‌کند که مجازات آن از ۱۰ سال تا مرگ است. در اندونزی مجازات دزدان دریایی دو تا چهارسال حبس است. بنابراین مناسب است جامعه بین‌المللی چنین دادگاهی را تأسیس کند و با تعیین میزان مجازات ثابت در مقررات آئین دادرسی خود برای جرم دزدی دریایی عدالت کیفری بین‌المللی را احیا نماید.

۵. نتیجه

دزدی دریایی جرمی است بین‌المللی که «دشمن همه انسان‌ها» محسوب می‌شود. این جرم که از قدیم مشمول اصل صلاحیت جهانی قرار گرفته، اکنون به مشکلی بین‌المللی برای تمامی کشورها تبدیل شده است. اصل یادشده باوجود مزیتی که به دلیل تسهیل کشف صلاحیت برای محکمه دارد، با موانعی روبرو است. عواملی چون نبودن ظرفیت‌های قضایی و اجرایی برای برخی کشورها، نداشتن میل به محاکمه از سوی برخی دیگر، پیچیدگی‌های مربوط به ادله اثبات و مسائل حقوق بشری باعث گردیده است که این اصل در جامعه کنونی بین‌المللی

کاربرد گذشته خود را نداشته باشد. به همین دلیل بسیاری از دزدان دریایی پس از دستگیری بدون اعمال عدالت آزاد می‌شوند. دولت‌ها برای اجتناب از این موانع اقدام به انعقاد موافقت‌نامه‌هایی با دولت‌های نزدیک محل دستگیری دزدان دریایی نمودند که این راه‌حل نیز مشکلات خاص محاکمه در کشور ثالث را به همراه داشته است. دیوان بین‌المللی کیفری نیز بر اساس ماهیت خود، صلاحیت رسیدگی به این موضوع را ندارد. تئوری تاسیس یک دادگاه بین‌المللی اختصاصی برای دزدی دریایی، دیگر راه‌حلی است که خودنمایی می‌کند. این راه‌حل ضمن جلوگیری از بروز موانع ناشی از اصل صلاحیت جهانی و با جلوگیری از اعمال مجازات‌های مختلف و غیرهمسان در قبال دزدان دریایی معایبی نیز دارد که مقامات بین‌المللی و ملی از آن‌ها آگاه هستند؛ از جمله هزینه تاسیس دادگاه و سنت‌شکنی آن به دلیل اختصاصی بودن و نیز نداشتن حساسیت شدید نسبت به جرم موضوع صلاحیت آن.

با وجود اینکه در گذشته دولت‌ها بر مسئله مبارزه نظامی و پیشگیری از این جرم متمرکز بوده‌اند، امروزه با توجه به اینکه دریافته‌اند راه‌حل قطعی برای پیشگیری از آن وجود ندارد به مسئله محاکمه مؤثر دزدان دریایی بیشتر توجه نموده‌اند. به نظر می‌رسد با توجه به شرایط کنونی نظام بین‌المللی، تاسیس دادگاه بین‌المللی ضد دزدی دریایی راه‌حلی معقول و قابل اجرا برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی باشد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. تروس، تولیو (۱۳۸۹). "دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی". کدخدایی و همکاران (۱۳۸۹) ویژه‌نامه مجله حقوقی بین‌المللی.
۲. چرچیل، رابین و آلن لو (۱۳۶۷). حقوق بین‌الملل دریاها. بهمن آقایی، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، تهران.
۳. شجاعی اصل کلپیر، رضا (۱۳۹۰). دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی. ماهنامه قضاوت، شماره ۷۳، آذر و دی ۱۳۹۰.
۴. باقری محمودآبادی، علی (۱۳۸۹). دزدی نوین دریایی. چالش جدید جامعه جهانی، اهمیت تعقیب قضایی بین‌المللی، قابل دسترسی در <http://lawtoday.ir/artical/2285>
۵. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۷). حقوق بین‌الملل عمومی. گنج دانش، تهران.
۶. محمدباقری، گلبرگ (۱۳۹۰). بررسی جرم شناختی دزدی دریایی. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق جزا و جرم شناسی، به راهنمایی دکتر فیروز محمودی، دانشکده حقوق، دانشگاه تهران

ب) خارجی

1. Kontorovich, Eugene (2010), "A Guantanamo on the sea: the difficulty of prosecuting pirates and terrorists", California law review
2. Rahmonov Alexandr (2011), "Piracy off the coast of Somalia: in search of the solution", Presented at the 7th Cornell Inter-University Graduate Student Conference

3. Shaw, Nathan Malcom (2003), **International law**, Cambridge University Press

(ج) اینترنتی

1. <http://www.hvm.ir/print.asp?id=17653>
2. <http://www.insurancejournal.com/news/international/2013/01/16/277596.htm>
3. <http://www.mehrnews.com/fa/newsdetail.aspx?NewsID=1792473>
4. http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm
5. http://scholarship.law.cornell.edu/lps_clacp/54
6. <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-11813168>
7. <http://www.rttnews.com/1259094/kenya-to-stop-prosecuting-somali-pirates-captured-in-international-operations.aspx>, 4/1/2010
8. <http://www.iol.co.za/dailynews/news/pirate-threat-moves-south-1.1257596>, March 15 2012,
9. <http://www.allvoices.com/news/7560438-spain-proposes-an-international-tribunal-to-try-somali-pirates>, Dec 08, 2010
10. <http://english.ruvr.ru/2010/12/08/36456887.html>, Dec 8, 2010 USA is against international anti-piracy court
11. <http://www.dw.de/international-court-could-curb-somali-piracy/a-15346753>, 26.08.2011, International court could curb Somali piracy
12. www.IMO.org
13. <http://www.accessmylibrary.com/article-1G1-286063283/only-one-out-five.html>, April 09, 2012, Only one out of five pirates April 09, 2012
14. <http://www.statista.com/statistics/75315/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>
15. <http://www.mashreghnews.ir/fa/news/114321>
16. <http://www.dadesfahan.ir/Portals/dadesfahan.ir/PaperAtch/541.htm>
17. <http://fa.wikipedia.org>.

Archive of SID