




ORIGINAL RESEARCH PAPER

## Combating Piracy in the Light of the Convention against Transnational Organized Crime (Palermo 2000)

Seyed Sajjad Kazemi\*<sup>1</sup>,  Hamed Chegini<sup>2</sup>

**Received:**

26 Dec 2021

**Revised:**

25 Jan 2022

**Accepted:**

20 Feb 2022

**Available Online:**

01 Apr 2022

**Keywords:**

Piracy,  
Convention,  
Organized Crime,  
Trial.

**Abstract**

**Background and Aim:** The most important convention on piracy is the 1982 Convention on the Law of the Sea. However, due to the year of its drafting, this convention faces many limitations in establishing an appropriate legal framework to deal with the "new piracy", which is clearly different from its predecessors. It remains to be seen whether the Convention against Transnational Organized Crime 2000 can provide an appropriate legal framework for combating modern piracy.

**Materials and Methods:** The research method in this research is descriptive-analytical.

**Ethical Considerations:** In this research, the originality of the texts, honesty and trustworthiness have been observed.

**Findings:** The piracy that has been taking place on international waterways in recent years is different from the past, both in terms of how it occurs and in terms of the targets and even the areas where the attacks took place. Do not have it. Therefore, as the UN Security Council has insisted in some of its resolutions, it is essential that the provisions of other international instruments be used to fill the gaps.

**Conclusion:** The 2000 Convention against Transnational Organized Crime is one of the most important international instruments for this purpose. But to take advantage of the provisions of this document, it must first be seen whether, in essence, the crime of piracy can be considered a "transnational organized crime" as defined by the Convention. And if the answer to this question is yes, it should be considered what benefits or benefits can be obtained from this international document to deal with modern piracy as effectively as possible.

*1\* Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Malayer University, Malayer, Iran (Corresponding Author) Email: [sskazemi92@malayeru.ac.ir](mailto:sskazemi92@malayeru.ac.ir) Phone: +989183861934*

*2 Ph.D, Department of Criminal Law and Criminology, University of Justice, Tehran, Iran.*

**Please Cite This Article As:** Kazemi, SS & Chegini, H (2022). "Combating Piracy in the Light of the Convention against Transnational Organized Crime (Palermo 2000)". *Interdisciplinary Legal Research*, 3 (1): 49-64.



## مقابله با دزدی دریایی در پرتو کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان یافته فراملی (پالرمو ۲۰۰۰)

سید سجاد کاظمی\*<sup>۱</sup>، حامد چگینی<sup>۲</sup>

۱. استادیار، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه ملایر، ملایر، ایران. (نویسنده مسؤؤل)

Email: sskazemi92@malayeru.ac.ir

۲. دکتری، گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه عدالت، تهران، ایران.

دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۰۵ ویرایش: ۱۴۰۰/۱۱/۰۵ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۰۱ انتشار: ۱۴۰۱/۱/۱۲

### چکیده

**زمینه و هدف:** مهم‌ترین کنوانسیون موجود در زمینه دزدی دریایی کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ است. اما این کنوانسیون با توجه به سال تدوین آن از محدودیت‌های فراوانی در برقراری یک چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با «دزدی دریایی نوین» که تفاوت‌های آشکاری با اسلاف خود دارد مواجه است. حال باید دید آیا کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان یافته فراملی ۲۰۰۰ می‌تواند چارچوب حقوقی مناسبی برای مقابله با دزدی دریایی نوین ایجاد نماید؟

**مواد و روش‌ها:** روش تحقیق در این پژوهش توصیفی-تحلیلی است.

**ملاحظات اخلاقی:** در این تحقیق، اصالت متون، صداقت و امانتداری رعایت شده است.

**یافته‌ها:** دزدی دریایی که طی سالیان اخیر در آبراه‌های بین‌المللی در حال وقوع است هم از نظر نحوه و شیوه وقوع و هم از نظر اهداف و حتی مناطقی که حملات در آنجا اتفاق می‌افتد با گذشته تفاوت داشته و از این نظر مقررات و تعریف موجود در کنوانسیون حقوق دریاها قابلیت انطباق با آن را ندارد. از این رو همان‌گونه که شورای امنیت سازمان ملل نیز در برخی قطعنامه‌های خود اصرار دارد ضروری است از مقررات دیگر اسناد بین‌المللی برای پوشانیدن خلأها بهره گرفته شود.

**نتیجه‌گیری:** کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان یافته فراملی ۲۰۰۰ یکی از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی برای این منظور است. اما برای بهره‌گیری از مفاد این سند ابتدا باید بایستی دید که آیا اساساً جرم دزدی دریایی را می‌توان یک «جرم سازمان یافته فراملی» مطابق تعریف کنوانسیون تلقی کرد یا خیر، و در صورت مثبت بودن پاسخ به این پرسش بایستی بررسی کرد که از این سند بین‌المللی چه بهره یا بهره‌هایی برای مقابله هرچه مؤثرتر با دزدی دریایی نوین می‌توان دریافت داشت.

**کلمات کلیدی:** دزدی دریایی، کنوانسیون، جرم سازمان یافته، محاکمه.

## مقدمه

## ۱- بیان موضوع

«دزدی دریایی» در طول سالیان و قرون متمادی یکی از مستمرترین و پرتکرارترین جرایم بین‌المللی در یک بازه زمانی حداقل دوهزارساله بوده است، با این وجود می‌توان گفت که حملات دزدان دریایی در دو دهه ابتدایی قرن بیست و یکم با تمام حضور و حملات این دزدان در قرون و دهه‌های گذشته در عرصه آبراه‌های بین‌المللی تفاوت دارد. این تفاوت هم در مناطق و هم در طریقه و تسلیحات و ابزارهای به‌کارگرفته شده در حملات قابل مشاهده و ملاحظه است. لازم به ذکر است که از منظر تأثیرگذاری دزدان دریایی در ناامن سازی برخی از آبراه‌های مهم بین‌المللی و در معرض خطر قرار دادن کشتی‌ها و محموله‌های کشورها نیز پدیده دزدی دریایی نوین با اسلاف و گذشتگان خود تفاوت‌های قابل توجهی دارد. به بیان دیگر دزدی دریایی اگرچه تقریباً در همه این سال‌ها در عرصه دریاها حضور مستمری داشته اما حملات ایشان در سالیان قبل از قرن بیست و یکم، یک خطر و مشکل عمده برای کشتی‌ها و بازرگانی دریایی بین‌المللی محسوب نمی‌شده است. این فعالیت و حضور کم‌رنگ و پراکنده تا آنجا بود که بسیاری از نویسندگان حقوقی (Dickinson, 1994: 164) را به این باور رسانیده بود که دزدی دریایی پدیده‌ای است مربوط به گذشته و اگر حملات محدودی نیز در بعضی مناطق دریایی مانند مناطق جنوب شرق آسیا صورت می‌گیرد، دول منطقه به خوبی توان کنترل و سرکوبی حملات را دارا خواهند بود. اما با حملات متعدد و گسترده صورت گرفته در یکی دو دهه اخیر در آبراه‌های بین‌المللی همگان را به این باور رسانیده که دزدی دریایی تبدیل به مشکل و معضلی شده که تقریباً همه کشورها را تحت تأثیر خود قرار داده است (Wright, 2016: 32). اصلی‌ترین و تنها سند بین‌المللی که اختصاصاً در آن جرم دزدی دریایی مورد اشاره و تعریف قرار گرفته و حاوی مقرراتی

در زمینه مقابله با این پدیده نیز می‌باشد کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ است.<sup>۱</sup> اما با توجه به اینکه تدوین و تصویب این سند بین‌المللی به سال ۱۹۸۲ باز می‌گردد، مقررات آن تطابقی در حوزه تعریف جرم، مکان ارتکاب، انگیزه و اهداف مرتکبان و... با تحولات جدید نداشته و همین موضوع باعث عدم کارایی مؤثر مقررات موجود در این سند در بحث مبارزه و مقابله با دزدی دریایی نوین گردیده است (Kontorovich, 2014: 174). لذا همه این مشکلات و نقایص و همچنین خطر روزافزون دزدی دریایی باعث گردیده است که از سوی جامعه بین‌المللی راهکارهایی برای جبران خلأهای ماهوی و شکلی کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ مطرح گردد؛ شورای امنیت سازمان ملل طی قطعنامه‌های متعدد مجموعه اقداماتی اعم از گشت زنی دریایی، همکاری‌های بین‌المللی و اعطای برخی اختیارات را مطرح کرده است (کاظمی، ۱۴۰۰: ۳۹۷). همچنین برخی کشورها مانند اوکراین نیز پیشنهاد ایجاد کنوانسیون ویژه دزدی دریایی را به مجمع عمومی سازمان ملل متحد پیشنهاد داده‌اند.<sup>۲</sup> اگرچه قطعنامه‌های متعدد شورای امنیت سازمان ملل تأثیرات مثبت و مؤثری را در کوتاه‌مدت در راستای کمتر شدن موارد حملات دزدی دریایی به همراه داشته اما این قطعنامه‌ها دچار محدودیت‌های زمانی و مکانی بوده و خارج از زمان و مکان مقرر در آن‌ها قابل تعمیم نیست، لذا نمی‌توان مقررات لازم

۱- البته کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ نیز به تعریف دزدی دریایی و دربردارنده مقرراتی برای مقابله با این پدیده است اما با توجه به کاستی‌ها و مشکلات این سند بین‌المللی، جامعه بین‌المللی مبادرت به تنظیم و تدوین سند جدیدی تحت عنوان کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ نمود که مقرراتی به نسبت جامع‌تر و مناسب‌تری را در خود جای داده است.

۲- این پیشنهاد در واقع طرحی است از یک کنوانسیون که دولت اوکراین در اکتبر سال ۲۰۱۰ توسط نماینده دائمی خود در سازمان ملل راجع به مبارزه با دزدی دریایی و تشکیل دادگاهی در این زمینه ارائه داد و این طرح در ششم اکتبر همان سال در مجمع عمومی سازمان ملل مطرح و البته تا به امروز جنبه اجرایی به خود نگرفته است.

نواقص کنوانسیون حقوق دریاها برای مقابله مؤثر با این جرم مورد مطالعه واقع شده و در ادامه به ارزیابی مقررات کنوانسیون پالمو و امکان بهره‌مندی از آن در مبارزه با دزدی دریایی پرداخته خواهد شد.

## ۲- روش تحقیق

این پژوهش با هدف پاسخگویی به پرسش‌ها با روش توصیفی تحلیلی و استفاده از منابع کتابخانه‌ای نگارش شده است.

## بحث و نظر

### ۱- دزدی دریایی در قرن بیست و یکم؛ از تحول در شیوه حملات تا چارچوب حقوقی مقابله

حملات دزدان دریایی طی نوزده سال اخیر به‌ویژه در سواحل سومالی و منطقه خلیج عدن به‌قدری پرتکرار و فراوان شده که اگر دو دهه قبل با شنیدن اسم کشور سومالی همگان را به یاد تنگدستی شدید مردمان و منازعات قومیتی در این کشور می‌انداخت، اما طی سال‌های اخیر نخستین امری که ناخودآگاه، اسم کشور سومالی برای همگان تداعی می‌کند، موضوع دزدی دریایی است. پدیده دزدی دریایی هم‌اکنون برای ساکنان منطقه شاخ آفریقا تبدیل به یک صنعت شده است البته یک صنعت پرسود. دزدان دریایی با قایق‌های تندروی خود به کشتی‌های باری و نفت‌کش نزدیک شده، با طناب و قلاب‌های خود از دیواره کشتی بالا می‌روند و به دلیل ممنوعیت استفاده از سلاح در کشتی‌های تجاری، به چشم برهم زدنی آن را متصرف می‌شوند، اموال قیمتی به تاراج برده شده، و علاوه براین، خدمه اگر شانس بیابوند که با پرداخت باج از سوی کشور متبوعشان آزاد می‌شوند، در غیر این صورت به سرنوشت هزاران نفری دچار می‌شوند که تاکنون از سوی دزدان دریایی کشته شده‌اند (Elagab, 2016: 18). البته دزدی دریایی به منطقه شاخ آفریقا محصور و منحصر نمی‌شود. مناطق دیگری نیز وجود

برای مقابله با دزدی دریایی را از این قطعنامه‌ها استنباط و برداشت نمود. لذا یکی از راهکارهای مهم و مؤثر بهره‌گیری از دیگر اسناد بین‌المللی در این زمینه است.

کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان‌یافته از اسناد تقریباً جدید در عرصه بین‌المللی است که دربردارنده مقررات نسبتاً مفصل و مناسبی در زمینه مقابله با جرایم بین‌المللی شدید است. اما موضوع مهم این است که آیا اساساً دزدی دریایی به‌عنوان یک «جرم سازمان‌یافته فراملی» قلمداد می‌گردد که تا با تکیه بر آن بتوان از مقررات و امتیازات این سند بین‌المللی مهم در کنار سایر معاهدات، برای مقابله هرچه مؤثرتر با دزدی دریایی استفاده کرد؟ و پرسش دوم اینکه، حال اگر دزدی دریایی را یک جرم «سازمان‌یافته فراملی» تلقی نماییم، کنوانسیون پالمو چه مساعدت‌هایی را در راستای برقراری یک چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله هرچه مؤثرتر با پدیده دزدی دریایی نوین در اختیار جامعه بین‌المللی قرار می‌دهد؟ درباره هر دو موضوع مطروحه به‌ویژه مسأله اول تردیدهای زیادی مطرح شده است. پژوهش حاضر به روش توصیفی تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای اعم از داخلی و خارجی درصدد یافتن پاسخ‌هایی برای دو پرسش فوق است.

اگرچه در رابطه با دزدی دریایی طی سالیان اخیر پژوهش‌های متعددی در قالب کتاب، رساله و مقاله در سطح داخلی و بین‌المللی انجام گرفته و عمده این پژوهش‌ها متعلق به یک دهه اخیر بوده به‌ویژه بعد از افزایش حملات دزدان دریایی و رعب و وحشتی است که این دزدان در عرصه آبراه‌های مهم بین‌المللی ایجاد کرده‌اند، اما تاکنون پژوهشی که به مطالعه امکان‌سنجی به‌کارگیری مقررات کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی بر جرم دزدی دریایی باشد به زبان فارسی یا انگلیسی انجام نیافته و از این نظر این پژوهش از نوآوری برخوردار است. در ابتدا و طی دو قسمت ابتدا پدیده دزدی دریایی در قرن حاضر و همچنین محدودیت‌ها و

دزدی دریایی طی ۱۸ سال اخیر مهم‌ترین تهدید در عرصه دریانوردی بین‌المللی بوده است؛ طی این سال‌ها همواره کشورهای مختلف برای حمایت و حفاظت از کشتی‌های تجاری و یا نفت‌کش‌های خود اقدامات متنوعی را به کار بسته و متحمل هزینه‌های گزافی شده‌اند؛ بسیاری از کشورها از جمله کشور ما اقدام به گسیل ناوگان نظامی به مناطق پرخطر نموده و نصب حفاظ یا دیگر وسایل پیشگیرانه بر روی کشتی‌های علی‌الخصوص نفت‌کش و... انجام داده است. در حوزه مقابله کیفری نیز اقدامات گسترده‌ای در این سال‌ها چه در قالب قطعنامه‌های شورای امنیت (جمعاً ۲۳ قطعنامه) و چه در قالب همکاری‌های دو و چندجانبه میان کشورها در زمینه تعقیب و محاکمه کیفری مرتکبان دزدی دریایی انجام گرفته است اما علی‌رغم همه اقدامات نظامی، فنی و حقوقی انجام‌گرفته همچنان تهدید حملات دزدان دریایی برقرار بوده (Detter, 2017: 1190) و اگرچه از دامنه و تعداد حملات اندکی کاسته شده اما تعداد حملاتی که به سازمان دریانوردی گزارش شده و رسانه‌ها در جریان آن قرار می‌گیرند هر سال (به‌استثنای سال ۲۰۱۹ که تعداد حملات ۱۶۵ مورد بوده) بیشتر از ۲۰۰ مورد حمله بوده است.<sup>۳</sup>

در خصوص مقابله با دزدی دریایی در سال‌های اخیر دو منبع دریافت مقررات حقوق بین‌الملل یعنی مقاله نامه‌های بین‌المللی و قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل نقش اساسی و غیرقابل‌انکاری را داشته‌اند؛ اگرچه غالب احکام و مقررات مربوط به دزدی دریایی از عهدنامه‌های بین‌المللی در دسترس قابل استنباط بوده، اما از سال ۲۰۰۶ تا به امروز و با افزایش حملات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج

دارند که گاه‌وبیگاه جولانگاه حملات خشونت‌بار دزدان دریایی هستند، از مناطق دریایی تنگه مالاکا و دریای چین جنوبی گرفته تا طی سالیان اخیر در خلیج گینه که بنابر گزارش‌های سازمان دریانوردی بین‌المللی به‌صورت سالیانه موارد زیادی از حملات دزدان دریایی را به خود اختصاص داده‌اند (کاظمی، ۱۳۹۳: ۵).

دزدی دریایی در حال حاضر مشخصه یک تجارت را دارد و هنروران آن دیگر آن ماهی‌گیران محلی بدخلق که تنها با تفنگ و جی‌پی‌اس تجهیز شده بودند، نیستند. آن‌ها در حال حاضر قایق‌هایی با سرعت بالا را در اختیار دارند که در دریاها با سرعت غیرقابل‌تصوری حرکت می‌کند، همچنین سلاح‌ها و تجهیزات پیشرفته الکترونیکی نیز از ملزومات دزدی دریایی نوین است. اگر با بعضی از این افراد ترسناک که البته در غل و زنجیر شده‌اند روبه‌رو شوید و از ایشان درباره چرایی کار زشتشان سؤال کنید، می‌بینید که آن‌ها خود را زیاد هم گناهکار نمی‌دانند. دلایلی می‌آورند که برای همه کسانی که در سواحل سومالی و مناطق نزدیک به آن سکونت دارند کاملاً پذیرفتنی و قابل توجیه محسوب می‌شود. از تنگدستی و گرسنگی شدید به دلیل منازعات داخلی گرفته تا صید گسترده و بی‌رویه منابع دریایی از سوی افراد و ماهی‌گیران دیگر کشورها<sup>۱</sup> و تخلیه گسترده زباله‌های سمی و خطرناک از جانب کشورهای بزرگ دنیا<sup>۲</sup> در آب‌های نزدیک به سومالی.

۱- منابع دریایی آب‌های منطقه در سال‌های اخیر به خاطر صید بی‌رویه و عمده از سوی ماهی‌گیران غیر بومی و خارجی به شدت کاهش یافته و ماهی‌گیران سواحل سومالی در ابتدا به این کشتی‌های ماهیگیر حمله برده و از آنها تقاضای پول به عنوان مالیات ماهی‌گیری می‌کردند و این موضوع به مرور گسترده‌تر شده و حالت دزدی دریایی به خود گرفت (Chang, 2010: 31).

۲- گزارش‌های بسیاری حکایت از آن دارد که از سال ۱۹۹۰ به بعد مقادیر انبوهی از زباله‌های سمی، مواد رادیو اکتیویته و صنعتی در آب‌های نزدیک سومالی و خلیج عدن تخلیه شده است که در طی این سال‌ها تا سال ۲۰۰۴ باعث بیماری ساکنان سواحل، ناقص‌الخلقه به دنیا آمدن نوزادان و مرگ بیشتر از ۳۰۰ نفر گردیده است (Elagab, 2016: 18).

۳- سازمان دریانوردی بین‌المللی در آخرین گزارش‌های خود تعداد حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۷ را ۱۸۰ فقره و سال ۲۰۱۸ تعداد ۲۰۱ مورد اعلام کرده است. این تعداد در سال ۲۰۱۹ به ۱۶۵ مورد رسیده اما در سال ۲۰۱۸ مجدداً افزایش یافته و ۲۵۱ مورد رسیده است (کاظمی، ۱۴۰۰: ۳۷۲). البته آمار ذکر شده صرفاً مواردی را دربر می‌گیرد که دزدان دریایی موفق به نفوذ به داخل شناور، آتش زدن یا به غارت بردن آن شده‌اند.

## ۲- ناکارآمدی کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در مقابله با دزدی دریایی نوین

ماهیت دزدی دریایی نوین با آنچه در گذشته جریان داشته و توصیف آن در مواد ۱۰۱ به بعد کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ توصیف‌شده بسیار فاصله دارد. به موجب بند الف ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها دزدی دریایی این‌گونه معرفی گردیده است: «هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز یا بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی‌ها که توسط خدمه یا مسافران کشتی خصوصی و یا یک هواپیمای خصوصی و با اهداف شخصی صورت گیرد، مشروط بر اینکه در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در آن و یا علیه یک کشتی یا هواپیما یا اموال آن در مکانی خارج از صلاحیت دولت‌ها صورت پذیرد.» در بندهای ب و ج این ماده دو عمل دیگر نیز از مصادیق دزدی دریایی شناخته شده است: بند (ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از این حقیقت که آن را تبدیل به یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی می‌کند. بند (ج) هر عمل تحریک‌آمیز یا تسهیل اداری هر عمل موصوف در بند «الف» و «ب».

براساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، چهار مشخصه یا ضابطه برای محقق شدن جرم دزدی دریایی لازم شناخته شده است؛ اول، اقدامات ذکر شده می‌بایست در دریاهای آزاد ارتکاب یابند. دوم، رفتار ارتكابی بایستی دربردارنده ماهیت قهرآمیز بوده و با به‌کارگیری خشونت، توقیف یا قتل و غارت صورت گیرد، سوم، حمله حداقل مشتمل بر دو کشتی یا یک کشتی و یک هواپیما بوده و درنهایت حمله لازم است تنها به خاطر اهداف خصوصی (و نه عمومی) ارتکاب یافته باشد. تعریف مندرج در ماده ۱۰۱ اگرچه نواقص و محدودیت‌هایی در خود دارد با این حال ضابطه‌مندترین و مورد پذیرش‌ترین تعریف موجود از دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی و در میان کشورها است (Dubner, 2010: 440). تقریباً سه مورد از چهار ویژگی که

عدن به کشتی‌های تجاری و نفت‌کش در حال عبور که در موارد زیادی موجب قتل خدمه کشتی و به غارت رفتن اموال و گروگان گرفته شدن کشتی‌ها یا سرنشینان آن‌ها شده است، شورای امنیت هم با عنایت به وظایفی که در خصوص حفظ نظم و امنیت بین‌المللی دارد به مدد کشورها در مقابله و مواجهه با دزدی دریایی آمده و در این عرصه وارد شده و قطعنامه‌های متعدد و قابل توجهی را بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد صادر کرده است. بزرگ‌ترین چالش‌های قطعنامه‌های شورای امنیت برای برقراری یک رژیم حقوقی مناسب در راستای مبارزه با دزدی دریایی، محدودیت‌های زمانی و مکانی این قطعنامه‌ها<sup>۱</sup> شرط موافقت قبلی دولت سومالی برای تک‌تک اقدامات ناوگان نظامی کشورها، محدودیت عدم لطمه به حقوق کشورهای دیگر و همچنین ارائه راهکارهای کوتاه‌مدت و فوری (و نه بلندمدت) در مقابله با دزدی دریایی است (کاظمی، ۱۴۰۰: ۳۹۳). بنابراین در کنار این قطعنامه‌ها از نظر حقوقی نیازمند اسناد و مقرراتی فراتر و بیشتر برای ایجاد یک چارچوب حقوقی مناسب در حوزه مبارزه با دزدی دریایی به شدت احساس می‌شود. چارچوبی که کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ تلاش داشته آن را ایجاد نماید اما باید دید که آیا توانسته است به این مهم نائل آید یا خیر.

۱ - اگرچه تأثیر اصلی قطعنامه‌های شورای امنیت گسترش صلاحیت زمانی و مکانی قلمرو قواعد حقوق بین‌الملل مربوط به دزدی دریایی است، اما شورای امنیت این قطعنامه‌ها را با احتیاط زیادی تدوین کرده است. اول اینکه مجوز اعطاشده صلاحیت زمانی را محدود کرده است. قطعنامه ۱۸۱۶ اعتبار مجوز اعطایی را به شش ماه محدود می‌کند و اگر ضرورت باشد اجازه مقرر در این قطعنامه برای دوره‌های زمانی دیگر نیز قابل تجدید خواهد بود و در قطعنامه‌های متعاقب‌تر نیز این اجازه را برای دوره‌های دوازده‌ماهه دیگر تمدید شده است؛ و به همین ترتیب این مجوز تقریباً تا سال ۲۰۱۸ با تصریح در قطعنامه‌های بعدی مورد تمدید قرار گرفته است (Zou, 2019, 585). دوم اینکه قلمرو قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی به‌وضوح صلاحیت مکانی را با بیان اینکه مجوز «فقط در خصوص وضعیت سومالی به کار می‌رود» (Isabirye, 2012: 54)، محدود کرده است. این مطلب به‌طور خاص متضمن این نکته است که مجوز ورود به دریای سرزمینی در مورد آب‌های سرزمینی دیگر کشورها بجز سومالی به کار نمی‌رود.

چالشی به وجود نمی‌آورد، اما در این عهدنامه‌ها عرض دریایی سرزمینی تقریباً چهار برابر گرید (از سه مایل به دوازده مایل) که در اثر آن، محدوده و عرض دریای آزاد یعنی تنها مکانی که براساس تعاریف موجود دزدی دریایی در آن امکان تحقق دارد، را مضیق‌تر نمود. در نتیجه برقراری این آب‌های سرزمینی گسترده به گروه‌های دزد دریایی این اجازه را می‌دهد که اگر کشور ساحلی توان کنترل منطقه تحت حاکمیت خود را دارا نباشد، با آسودگی خیال به فعالیت مشغول بوده و این مناطق همچنان که در سواحل سومالی شاهد هستیم، به بهشتی امن برای دزدان دریایی مبدل شود. به‌علاوه وضع مقررات جدید برای آب‌های مجمع‌الجزایری و همچنین تنگه‌ها باعث گردیده که دولت‌های منطقه‌ای نواحی وسیعی از دریاهای آزاد را تحت کنترل خود درآورند. (Churchil, 2010: 112)

کنوانسیون حقوق دریاها در ماده ۵۸ خود همچنین منطقه گسترده‌تری به نام منطقه انحصاری اقتصادی را نیز ایجاد کرد که ویژگی‌های خاص خود را دارد. این منطقه نه جزء آب‌های سرزمینی است و نه جزء دریای آزاد (Churchil, 2010: 116). ابهام پیش‌آمده، در خصوص جریان یافتن یا نیافتن مقررات دریای آزاد در این منطقه است و اینکه آیا حملات صورت گرفته در این منطقه «دزدی دریایی» بر اساس تعاریف موجود محسوب شده یا خیر و اینکه آیا کشورها حق تعقیب و دستگیری دزدان دریایی را در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی دارند یا خیر. بیشتر صاحب‌نظران بر این اعتقاد هستند که احکام و ضوابط مربوط به دزدی دریایی تماماً در این مناطق نیز به اجرا در می‌آیند و همه کشورها اجازه دارند که بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و حقوق داخلی خود، دزدان دریایی را در این منطقه بازداشت کرده و محاکمه نمایند (Batman, 2011: 14).

در این ماده به‌عنوان مشخصه جرم دزدی دریایی معرفی شده در دزدی دریایی نوین (یعنی دزدی دریایی‌ای که بعد از سال ۲۰۰۳ در آبراه‌های بین‌المللی در حال جریان است) تغییر یافته و دیگر وجود ندارند؛

اول، در گذشته دزدان دریایی در دریاهای آزاد به گشت زنی می‌پرداختند و به کشتی‌های تجاری حمله می‌کردند. به این دلیل است که تمام قواعد موجود در زمینه دزدی دریایی و مقابله با آن، این مسأله را در دریای آزاد مورد بحث قرار داده‌اند. اما در سال‌های اخیر طبع کار دزدان دریایی تغییر یافته و متفاوت از گذشته است. با این توضیح که در عوض گشت‌زنی در اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد، در مناطق دریایی داخلی که به ساحل نیز بسیار نزدیک است، به فعالیت و شروع حملات مبادرت می‌کنند. این شیوه از دزدی دریایی نوین را می‌توان با مشخصه‌ها، خطرات و تهدیدهای تقریباً مشابه، در اماکنی از قبیل دریای کارائیب، اکوادور، آفریقا، سومالی، خلیج عدن، آسیای جنوب شرقی و حتی خلیج گینه مشاهده کرد (Wright, 2016: 31). به‌رحال هنگامی که سخن از جدید بودن این نوع از دزدی دریایی به میان می‌آید، بایستی احتیاط نمود، چراکه این شیوه طی قرون متمادی در محدوده دولت‌های آسیای جنوب شرقی معمول بوده و هست. نتیجه این تغییر ماهیت این است که قواعد موجود در مورد دزدی دریایی تصریح‌شده در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، برای مقابله با این پدیده، کارایی خود را از دست داده و یا به‌عبارت‌دیگر، در زمانی وضع شده‌اند که ناظر به مسائل مربوطه به آن دوران بوده‌اند و با مقتضیات کنونی قابل تطبیق نیستند. در نتیجه مقررات کنوانسیون در این زمینه نیازمند بازنگری می‌باشند. البته دلیل دیگری نیز در پدیدار شدن این مشکل نقش داشته است. در گذشته و قبل از کنوانسیون‌های حقوق دریاها ۱۹۸۲ و دریای آزاد ۱۹۵۸ عرض دریای سرزمینی محدود به سه مایل بود لذا اینکه دزدی دریایی جرمی است که در دریای آزاد قابلیت ارتکاب دارد، خیلی



می‌کنند، دزدی دریایی قلمداد نمی‌گردند. به این خاطر بود که حمله عناصر سازمان آزادی‌بخش فلسطین به کشتی ایتالیایی آشیل لارو که گردشگران آمریکایی در آن سوار بودند، دزدی دریایی به حساب نیامد (Fink, 2014: 371). شرط «برای اهداف خصوصی» مقرر در ماده ۱۰۱ کنوانسیون مشخصه اصلی دزدی دریایی در مقابل جرایم موضوع ماده ۳ کنوانسیون مقابله با اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی ۱۹۸۸ است. به عبارت بهتر با این تصریح، تدوین‌کنندگان سعی داشته‌اند که دزدی دریایی را از اعمال تروریستی متمایز سازند.

اما با تصریح این ضابطه، در واقع محدوده اجرایی مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ تا میزان قابل توجهی مضیق می‌شود و شاید یکی از عوامل تدوین کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز همین موضوع باشد. زیرا در کنوانسیون اخیرالتصویب به اینکه اقدامات غیرقانونی در کشتی بایستی به چه انگیزه‌ای انجام بگیرد، به‌طور آگاهانه اشاره نشده و لذا انگیزه هر چیزی باشد قاعداً مؤثر در مقام نمی‌باشد، بلکه مهم نتایج عینی اقدام غیرقانونی در کشتی و ایمنی آن است. به‌علاوه شرط «اهداف خصوصی» در مفهوم دزدی دریایی که یک امر کیفری و مرتبط با انگیزه‌های درونی مرتکبان اقدامات غیرقانونی در کشتی است، به سهولت قابل تشخیص نیست. به‌عنوان نمونه در موارد دزدی دریایی انجام‌گرفته در سواحل سومالی، هنگامی که دزدان از عملیات خود بازگشته و به میان مردم برای توزیع قسمتی از اموال می‌روند، از ایشان مانند قهرمانان استقبال می‌شود و دزدان دریایی نیز به‌نوعی ادعای داشتن انگیزه‌های مردمی برای رفتارهای غیرقانونی خود هستند (کازمی، ۱۳۹۳: ۱۱). آیا می‌توان اعمال مجرمانه آنان را دزدی دریایی قلمداد نکرد؟ مسلماً پاسخ منفی است.

درنهایت قابل ذکر است بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، همه دول عضو متعهد به همکاری در مورد مقابله با دزدی دریایی هستند. اگر کشورها هیچ اقدامی در این ارتباط به

دوم، ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها بودن حداقل دو کشتی یا یک کشتی و یک هواپیما را برای احراز جرم دزدی دریایی ضروری دانسته است. برقراری محدودیت در تعداد کشتی‌ها می‌تواند چالش‌هایی را ایجاد نماید. به‌عنوان مثال کنوانسیون وضعیتی را مدنظر قرار نداده است که خدمه و مسافران یک کشتی در حال عبور در دریای آزاد، اقدام به تصرف کشتی و ربودن آن و یا هر نوع دیگر از تصرف غیرقانونی می‌نمایند. البته نویسندگان پیش‌نویس کنوانسیون حقوق دریاها این موضوع را مدنظر داشته‌اند که در تمام مواردی که جرم در عرشه یک کشتی و از سوی خدمه و مسافران ارتکاب می‌یابد را در صلاحیت دولت صاحب‌پرچم قرار دهند و این موضوع را یک مسأله مربوط به حقوق داخلی می‌دانسته‌اند تا حقوق بین‌المللی. هنگامی این موضوع جنبه بین‌المللی و در صلاحیت کنوانسیون‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد که حمله‌کنندگان با بهره‌گیری از یک کشتی دیگر کشتی مدنظر را موردحمله قرار داده و آن را تحت تصرف خود درآورند.

سوم، این ضابطه که دزدی دریایی باید در راستای اهداف خصوصی<sup>۱</sup> انجام گیرد ریشه در تفکیک و جداسازی میان دزدی دریایی و ناو مزدوری<sup>۲</sup> دارد (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰: ۲۷). ناو مزدوری به معنی تصرف کشتی‌های تجاری هنگام بروز جنگ و مسلح کردن آن‌ها است. این موضوع به نحوی دزدی دریایی تحت مجوز است اما در عمل و از نظر قربانیان فرق چندانی بین دو مورد وجود ندارد. این قبیل اشخاص از تعقیب و محاکمه کشور خود در امان بودند. کنوانسیون حقوق دریاها با تصریح به وجود اهداف خصوصی در برابر اهداف سیاسی این امر را مورد تأکید قرار داد که تمامی حملاتی که از جانب کشتی‌هایی که از سوی یک دولت یا سازمان بین‌المللی در راستای مقاصد سیاسی به کشتی‌ها حمله

1 - Private Ends

2 - Privateering



جرایم سازمان‌یافته فراملی از مهم‌ترین معضلات قرن بیست و یکم به حساب می‌آیند. این جنایات از جانب گروه‌های جنایی که دارای سه عضو یا بیشتر، سلسله‌مراتب، وحدت فرماندهی، نظم شدید و اهداف مالی و مادی هستند ارتکاب می‌یابند (بیابانی، ۱۳۸۷: ۶۹). ارتکاب این جرایم عواقب سیاسی، اقتصادی و اجتماعی زیانباری چه در سطح ملی و چه بین‌المللی به بار آورده و حتی بنیاد و اساس کشورها و ملت‌ها را تهدید می‌کند. در اواخر قرن بیستم جامعه بین‌المللی و در رأس آن سازمان ملل متحد فکر ایجاد یک معاهده بین‌المللی لازم‌الاجرا برای برقراری هماهنگی و همکاری در راستای مقابله با این جنایات را مطرح نمود. در نهایت طرح کنوانسیون تهرانی تهیه و در دسامبر ۲۰۰۰ در پالمو (ایتالیا) برای امضای دولت‌ها مفتوح گردید و در ادامه به امضای بیشتر از ۱۴۷ کشور<sup>۱</sup> از جمله ایران<sup>۲</sup> رسیده است.

پرسشی که این بخش درصدد یافتن پاسخی برای آن است اینکه آیا دزدی دریایی با شکل و شمایل جدیدش که از سواحل سومالی و خلیج عدن سر برآورده را می‌توان یک جنایت سازمان‌یافته فراملی با همان تعریفی که معاهده مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی پالمو ۲۰۰۰ ارائه داده است تلقی نمود؟ برای پاسخ به این پرسش، ضروری است ابتدا خصایص و عناصر جرم سازمان‌یافته فراملی را مطابق کنوانسیون پالمو تحت ارزیابی قرار داده و در ادامه این ارکان را با جرم دزدی دریایی مقایسه کرد.

در خصوص جرم سازمان‌یافته تعریف‌های زیادی به عمل آمده است که علی‌رغم تفاوت‌هایی که دارند، همگی از نظر ارکان مشترک‌اند (سلیمی، ۱۳۹۱: ۳۱). با مقایسه بین

انجام نرسانند و یا اقدامات ایشان غیرمؤثر یا ناکافی باشد، هیچ سازوکار جایگزینی در راستای اینکه دیگر کشورها وارد عمل شوند، در هیچ‌کدام از کنوانسیون‌ها وجود ندارند (موسوی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۹۰). لذا با توضیحات فوق مشخص می‌شود اگرچه در حال حاضر کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، تنها سند بین‌المللی در دسترس در ارتباط با حقوق دریاهای است و برخی خلأهای مقررات بین‌المللی در مورد مقابله با دزدی دریایی باوجود این کنوانسیون مرتفع گردیده و شورای امنیت سازمان ملل در سال ۲۰۰۸ در مقدمه قطعنامه ۱۸۵۱ خود و برخی قطعنامه‌های مشابه، مقررات این سند را به‌عنوان چارچوب حقوقی قابل‌استفاده در راستای مبارزه با دزدی دریایی مورد تأیید قرار داده است؛ اما اشکالات وارده به تعریف مطروحه در کنوانسیون و محدودیت‌هایی که در این مقررات وجود دارد در اکثر موارد موجبات ناکارآمدی نظام حقوقی مقابله با دزدی دریایی را باعث می‌شود. این معاهده در زمان تدوین خود اگرچه جامع و مناسب برای مقابله با دزدی دریایی به نظر می‌آمد، اما با عنایت به تحولات زیادی که در دو دهه اخیر در طریقه و ابعاد حملات دزدان دریایی به‌ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن اتفاق افتاده، مهم‌ترین چالش این معاهده، تطابق نداشتن آن با تحولات اخیر است که مقررات معاهده حقوق دریاهای را در مبارزه با دزدی دریایی نوین ناکارآمد ساخته است و برخلاف قبل که تصور می‌شد مقررات معاهده حقوق دریاهای از همه جوانب برای مبارزه مؤثر با دزدی دریایی کارآمد و مناسب است اما بهره‌گیری از دیگر معاهدات بین‌المللی از قبیل کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی در کنار مقررات این کنوانسیون در وضعیت بفرنج فعلی اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

### ۳- دزدی دریایی به‌عنوان «جرم سازمان‌یافته فراملی»

۱- این کنوانسیون برای لازم‌الاجرا شدن نیازمند تصویب چهل کشور بوده که این شرط در سال ۲۰۰۹ محقق گردیده است.

۲- دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ سند کنوانسیون پالمو را به امضا رسانیده اما تاکنون الحاق به این کنوانسیون به تصویب و تأیید نهایی مجلس و شورای نگهبان (و مجمع تشخیص مصلحت نظام) نرسیده است.

تعریف‌های ارائه‌شده و مندرجات معاهده پارمو و ویژگی‌های جرم سازمان‌یافته، این تعریف، جامع‌تر و رساتر به نظر می‌آید: «فعالیت‌های غیرقانونی و هماهنگ گروهی منسجم از اشخاص است که با تبانی باهم و برای تحصیل منافع مادی و قدرت، به ارتکاب مستمر مجرمانه شدید می‌پردازند و برای رسیدن به هدف از هر نوع ابزار مجرمانه نیز استفاده می‌کنند» (شمس ناتری، ۱۳۸۳: ۱۱۱).

در کنوانسیون پارمو جنایت سازمان‌یافته مورد تعریف واقع نشده، اما به بعضی ویژگی‌های آن اشاراتی شده است: بند الف ماده ۲ این سند تصریح می‌دارد: «گروه مجرم سازمان‌یافته به گروه تشکل‌یافته از سه نفر یا بیشتر اطلاق می‌گردد که برای یک بازه زمانی معین وجود داشته و باهدف ارتکاب یک یا چند جرم یا تخلف شدید مندرج در این معاهده باهدف تحصیل مستقیم یا غیرمستقیم منفعت مالی یا دیگر منافع مادی به‌صورت هماهنگ فعالیت می‌کند.» در بند ب به «شدید بودن جرم» و در بند پ به «تشکیلاتی و سازمانی عمل کردن گروه» اشاره شده است. لذا، با عنایت به تعریف ارائه و مفاد کنوانسیون پارمو، می‌توان ویژگی‌های ذیل را برای این جنایت برشمرد:

اول، سازمان‌یافتگی و تحت شبکه عمل کردن گروه‌های جنایی، به‌نحوی که ارتباط دائم و برنامه‌ریزی‌شده‌ای میان اعضای گروه برقرار است و این ارتباط به‌هیچ‌وجه اتفاقی نیست. دوم، ارتباط فراملی و فعالیت در بیش از یک کشور که حداقل میان سه نفر یا بیشتر انجام می‌گیرد، این خصیصه این قبیل جرایم را از جرم‌های داخلی متمایز می‌کند. سوم، از ویژگی‌های این نوع جنایات، شدت است. و درنهایت اینکه، اقتصادی بودن، که جزء اهداف اصلی است و نمی‌توان آن را جزء ماهیت جرم به‌حساب آورد (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۲۳).

به‌کارگیری کنوانسیون پارمو از نظر قلمرو صلاحیتی در مورد حملاتی که در بعضی مناطق دریایی از قبیل تنگه مالاکا، سواحل سومالی و خلیج عدن ارتکاب می‌یابند از این دیدگاه قابل توجیه است که اولاً دزدی‌های دریایی اتفاق افتاده در

آب‌های آزاد و سرزمینی این مناطق جملگی در خشکی (ساحل) تحت برنامه‌ریزی قرار گرفته و در کشتی متعلق به دولت صاحب‌پرچم ارتکاب می‌یابند و یا اینکه حداقل در خارج از محدوده سرزمینی یک کشور ارتکاب می‌یابند و از این رو در غالب موارد دزدی دریایی، احراز شرط فراسرزمینی بودن کار چندان دشواری محسوب نمی‌شود. همچنین جرایمی مانند فساد یا پول‌شویی که می‌تواند در ادامه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه پدیدار گردد قلمرویی فراتر از یک کشور را خواهد پیمود. همچنین از نظر شرط تعداد افراد مشارکت‌کننده در حمله نیز قابل توضیح است که تقریباً در همه موارد اتفاق افتاده، مرتکبان در گروه‌های ۵ الی ۱۵ نفره به کشتی‌ها حمله می‌کنند و البته این فقط افرادی است که مستقیماً در حمله مشارکت دارند و تعداد نامشخصی نیز در پشت‌صحنه این حملات مشغول برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی هستند. جنایات ارتکابی از سوی دزدان دریایی بسیار شنیع بوده و در موارد بسیاری منجر به قتل و صدمه خدمه و سرنشینان یا از بین رفتن تمام محموله نفتی یا کالاهای تجاری کشتی گردیده است.

در انتها، در مورد گستردگی و تشکیلاتی بودن ارتکاب دزدی دریایی نوین، یکی از موضوعات بسیار قابل‌تأمل طی سالیان اخیر، هدفمند شدن حملات است. یعنی دزدان دریایی دیگر به سبک و سیاق گذشته به هر کشتی که در دریا در حال عبور است حمله نمی‌کنند بلکه با ابزارهای پیشرفته در دسترس ابتدا کشتی موردنظر را به‌خوبی تحت شناسایی قرار داده و اطلاعات دقیقی در خصوص کشتی، دولت تحت پرچم، محموله و... به دست آورده و در ادامه مبادرت به حمله می‌کنند.

به‌علاوه این سازمان‌یافتگی می‌تواند هم در گستردگی حملات و هم در امکان کشف این جنایات اثرگذاری و نمود داشته باشد. حملات دزدان دریایی دیگر آن‌گونه ساده و پیش‌پا افتاده نیست که چند ماهیگیر محلی تنگ آمده از

دزدان دریایی بیش از گذشته در اندیشه سازمان‌یافتگی، تشکیلات سازمانی و برنامه‌ریزی هستند و این امر دزدی دریایی را نیز مبدل به یک جرم سازمان‌یافته فراملی نموده است.

قاضی فرانسوی دادگاه نظامی نوربرگ (پروفسور وابر<sup>۳</sup>) بر این دیدگاه بود که یک رفتار مجرمانه هنگامی جرم بین‌المللی تلقی می‌گردد که آن چنان وجدان جمعی نوع بشر را رنجیده و آزرده‌خاطر سازد که از سوی جامعه جهانی در کلیت آن محکوم شود (کسسه، ۱۳۸۷: ۲۸). از آنجا که دزدی دریایی خطری برای تجارت جهانی و یک تهدید بزرگ و جدی برای جان سرنشینان کشتی‌ها محسوب می‌شود، می‌توان بیان داشت که آثار مخرب آن گریبان‌گیر کلیت جامعه جهانی است و لذا از منظر حقوق بین‌الملل به‌عنوان یک جنایت سازمان‌یافته بین‌المللی تلقی می‌گردد. آنچه موجب حساسیت بیشتر کشورها و در نتیجه پیش‌بینی مقررات و حتی برقراری اصل صلاحیت جهانی برای این جرم گردیده، آن است که این جرم عموماً با اعمالی مانند قتل، غرق کردن خدمه و یا ضرب‌وجرح ایشان توأم است و از آنجایی که مصادیق جرایم سازمان‌یافته فراملی در معاهده پالمو به‌صورت حصری بیان نشده‌اند هر جنایت دیگری از جمله دزدی دریایی نیز امکان این را دارد که در صورت حصول شرایط سند مشمول این عنوان تلقی گردد.

#### ۴- به‌کارگیری کنوانسیون پالمو در مقابله با دزدی دریایی

بند پنجم قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت مصوب سال ۲۰۰۸<sup>۴</sup> به لزوم همکاری‌های منطقه‌ای در چارچوب معاهده حقوق دریاها با هدف مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و بهره‌گیری از کنوانسیون پالمو تصریح داشته است. علی‌رغم اینکه معاهده حقوق دریاها باوجود بعضی خلأها، به دلیل ارتباط مستقیم با پدیده دزدی دریایی، چارچوبی قانونی و از

شدت گرسنگی و باهدف تهیه غذا برای اعضای خانواده، ازجان خویش گذشته و با یک قایق کوچک به یک کشتی تجاری حمله کرده، اموال آن را به یغما برده و سریعاً مبادرت به فرار کنند. طی سالیان اخیر حملات دزدان دریایی بسیار هدفمند شده و با برنامه‌ریزی دقیق قبلی انجام می‌گیرد. پس از تصرف کشتی و غارت محموله، خدمه به گروگان گرفته‌شده و از طریق رؤسای گروه‌های دزد دریایی (مستقر در خشکی) از کشورهای متبوع خدمه درخواست دریافت باج برای آزادی ایشان می‌شود. این خدمه تا هنگام دریافت باج که ممکن است ماه‌ها به طول بینجامد، به جزیره‌های دوردست که از قبل برای این کار آماده شده‌اند و امکانات اولیه در آن‌ها محیا است انتقال می‌یابند. کشتی تحت تصرف نیز در صورتی که «به کار بیاید»، مجدداً رنگ‌آمیزی شده و مبدل به «کشتی مادر»<sup>۱</sup> دزدان دریایی می‌گردد، در غیر این صورت، پس از دریافت باج به همراه خدمه به گروگان گرفته‌شده به کشور متبوع مسترد شده یا حتی به آتش کشیده می‌شود. چه عاملی بجز یک تشکیلات و سازمان‌دهی قوی می‌تواند این فرایند را با موفقیت به انتها برساند. این سازمان‌یافتگی همچنین در دشوارتر شدن کشف و دستگیری مرتکبان نیز اثرگذار است و کشورهای متبوع خدمه را بیشتر مطمئن می‌سازد که بدون هرگونه فکری برای گسیل نیرو یا حمله به مقرهای دزدان، باج مورد درخواست را پرداخت کرده و در اغلب موارد از وقوع یک فاجعه که می‌تواند کشته شدن همه گروگان‌ها یا سرازیر شدن محموله نفتی کشتی در دریا باشد، جلوگیری نمایند.<sup>۲</sup> این موضوع سازمان‌دهی گسترده دزدی دریایی نوین را به اثبات رسانیده و نشان می‌دهد که

#### 1 - Mother Ship

۲- یک نمونه اینکه در سال ۲۰۰۸ دزدان دریایی کشتی غول پیکر سیرپوس استار که ظرفیت حمل دو میلیون بشکه نفت خام را دارا است و ۱۰۸۰ فوت طول دارد را تصرف کردند و در ازای آزادی آن ۲۰ میلیون دلار باج طلب کردند. یا ربودن کشتی اوکراینی را در همین سال می‌توان ذکر کرد که حامل بیست تانک و تعداد زیادی اسلحه‌های دیگر بود.

3 - Prof Vabre

4 - S/RES/1851 (2008).

مقام تعقیب وظیفه دارد که در پیشگاه یک دادگاه بی‌طرف، عناصر و شرایط جرم را اثبات کرده و ادله کافی علیه متهم را در این خصوص ارائه نماید. اما در بند ۲ ماده ۵ و همچنین در بند ۷ ماده ۱۱ معاهده پالرمو برای سهولت اثبات عنصر معنوی اماره‌هایی در نظر گرفته شده که علم، قصد و انگیزه را می‌توان با اشتغال فرد به بعضی اقدامات مجرمانه احراز نمود. به دیگر سخن، با چنین رفتارهایی، داشتن رکن معنوی مفروض تلقی می‌شود و از این رو می‌توان گفت در اینجا در مورد عنصر روانی جرم، اماره مجرمیت شخص مورد پذیرش قرار گرفته و اصل بر گناهکاری وی است. این بحث، در موضوع تعقیب و محاکمه مرتکبان دزدی دریایی به خاطر فقد ادله و ماهیت اعمال ارتكابی ایشان، بسیار مؤثر و راهگشا خواهد بود.

در کنوانسیون پالرمو همچنین مقرراتی راجع به استرداد مجرمین<sup>۳</sup> و معاضدت قضایی<sup>۴</sup> بین دول عضو وجود دارد که به‌ویژه در بحث معاضدت می‌تواند در خصوص مقابله با دزدی دریایی مساعدت زیادی را به جامعه بین‌المللی داشته باشد. این معاضدت قضایی بین دولت‌ها می‌تواند باهدف دستیابی به ادله یا اظهارات اشخاص، اجرای عملیات تفتیش و توقیف و انسداد اموال، ارائه اطلاعات، ادله و ارزیابی‌های کارشناسی و همچنین شناسایی یا ردیابی عواید حاصله از جرم، اموال، وسایل یا دیگر اشیا به‌منظور جمع‌آوری ادله انجام گیرد (معظمی، ۱۳۸۴: ۱۴۴).

همچنین کنوانسیون پالرمو دول عضو را مکلف می‌کند<sup>۵</sup> که برای مبارزه با تشکیل یا مشارکت در یک گروه سازمان‌یافته بزه‌کار، تطهیر اموال و پول‌های ناشی از جرم، فساد مالی و جلوگیری از اجرای عدالت اقدام به جرم‌انگاری در حقوق داخلی خود نمایند. به‌علاوه کنوانسیون در خصوص نوع و

منظر جهانی قابل‌پذیرشی را برای مبارزه با دزدی دریایی فراهم می‌آورد، اما طی سال‌ها و علی‌الخصوص با عنایت به حوادث دو دهه اخیر، اثبات گردیده که مقررات این سند برای مواجهه با دزدی دریایی نوین و مبارزه با روش‌های پیچیده مورد استفاده از جانب دزدان دریایی ناکافی است. کنوانسیون تعریف مضیقی از جرم دزدی دریایی را ارائه داده و مهم‌تر از آن، پیچیدگی دزدی دریایی نوین است که غالباً دربردارنده دیگر اشکال جدید جرایم فراملی مانند دادوستد غیرقانونی، مخصوصاً در ارتباط با سلاح و مهمات، پول‌شویی، فساد و حتی تروریسم<sup>۱</sup> نیز می‌شود. لذا پیچیدگی‌های مذکور، ضرورت فراهم آوردن پاسخ‌هایی متناسب با آن‌ها را چه در سطح داخلی و چه بین‌المللی را دوجندان می‌سازد که معاهده مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی از آن جمله است.

شاید مهم‌ترین کمکی که این سند بین‌المللی در راستای مبارزه مؤثر با دزدی دریایی می‌تواند در بر داشته باشد مسأله بار اثبات ارکان جرم دزدی دریایی است. در کلیه نظام‌های حقوقی بنابر قاعده، وظیفه دادستان (و یا شاکی خصوصی) است که با ارائه دلیل به اثبات اتهامات متهم پرداخته و در صورت عدم اثبات، متهم براساس فرض برائت، بی‌گناه تلقی و تبرئه خواهد شد؛ اما این مسأله درباره جنایات سازمان‌یافته فراملی به نحوی دیگر است. براساس اصول حقوق کیفری به‌ویژه فرض برائت موجود در بسیاری از اسناد بین‌المللی،<sup>۲</sup>

۱- در سال‌های اخیر برخی گزارش‌ها از نفوذ جریان‌های تروریستی همچون القاعده به داخل گروه‌های دزد دریایی سومالیایی منتشر شده است. دزدان دریایی سومالی ممکن است که به خاطر ارتباطات فراوانی که با گروه‌های شبه نظامی داخل سومالی دارند به این جریان‌ها نزدیک شده باشند (Tuerk, 2009: 4) و (John and others, 2008: 132).

۲- مندرج در اصل ۳۷ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، بند ۲ ماده ۱۴ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی (۱۹۶۶). بند ۳ ماده ۲۱ اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی برای جنایات ارتكابی در یوگسلاوی سابق، بند ۳ ماده ۲۰ اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی برای رواندا، ماده ۱۱ اعلامیه جهانی حقوق بشر (۱۹۴۸) و ماده ۱۵ میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی.

۳- ماده ۱۶ کنوانسیون.

۴- ماده ۱۸ کنوانسیون.

۵- ماده ۵ کنوانسیون.

جرایم ارتكابی سازمان یافته در خود دارد<sup>۲</sup> اما از آنجایی که دزدی دریایی بر اساس حقوق عرفی و قراردادی از صلاحیت جهانی برخوردار بوده و هر دولتی در صورت دستیابی به دزدان و تمایل برای اعمال صلاحیت، امکان محاکمه آنان را دارد (Guilfoile, 2016: 177). فلذا دزدی دریایی در حوزه صلاحیتی با مشکل زیادی مواجه نمی باشد بلکه مشکل اصلی، عدم تمایل برای اعمال صلاحیت از سوی کشورها در خصوص مرتکبان دزدی دریایی است. امری که امروزه در مواجهه با دزدی دریایی مشاهده می شود بیشتر تعارض صلاحیتی منفی است و کمتر موردی دیده شده که دو یا چند دولت در خصوص محاکمه دزدان دریایی تعارض صلاحیتی مثبت داشته باشند.

### نتیجه گیری

مقابله حقوقی با پدیده دزدی دریایی تا پیش از تحولات سالیان اخیر (سال ۲۰۰۳ به بعد) در سواحل سومالی و خلیج عدن خلاصه می شد در وجود چند ماده در معاهده دریاهای آزاد ۱۹۵۸ و حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و همچنین اجرای اصل صلاحیت جهانی بر مبنای حقوق بین الملل عرفی برای دستگیری و محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه های داخلی. حملات گسترده، مستمر و با شیوه ها و تسلیحات نوین از سوی دزدان دریایی در منطقه خلیج عدن طی سالیان اخیر کشورها و سازمان های بین المللی را بیش از پیش متوجه چالش ها و نقایص فراوان مقررات فعلی در حوزه مقابله با دزدی دریایی نموده است. به دیگر سخن طی حدوداً دو دهه اخیر همگان به این باور رسیده اند که با مقررات موجود نمی توان یک واکنش حقوقی جامع و کارساز را در مواجهه با این پدیده قدیمی اما تغییر شکل یافته به کار بست. ابتدا تصور بر این بود که این اتهامات را می توان از طریق قطعنامه های

میزان کیفرهای قابل اعمال نیز اگرچه صراحت خاصی نداشته و تشخیص نوع و میزان کیفر متناسب با جرایم ارتكابی را به دولت های عضو واگذار نموده است، باین حال از آنجا که مجازات های پیش بینی شده توسط دولت ها باید متناسب با شدت این گونه جرایم ارتكابی باشد، کنوانسیون رهنمودهایی را در این زمینه مورد اشاره قرار داده است. برای مثال بند ۱ ماده ۱۱ کنوانسیون دولت های عضو را ملزم ساخته است که در اعمال مجازات و ضمانت اجراهای مربوطه در خصوص جرایم مشمول این کنوانسیون شدت این جرایم را مورد لحاظ قرار دهند و هدف از این کار را تضمین مؤثر بودن اقدامات قانونی در بیشترین حد ممکن دانسته است. این دستورالعمل می تواند در یکسان سازی و یا حداقل نزدیک شدن نوع و میزان مجازات های اعمالی برای جرایم سازمان یافته از جمله دزدی دریایی مؤثر باشد. امری که در شرایط فعلی در میان کشورها به هیچ وجه مشاهده نمی شود و علی رغم اینکه دزدی دریایی جزو جرایم بین المللی شدید محسوب شده و یکی از دلایل استقرار صلاحیت جهانی برای آن همین شناخت جرم است اما تفاوت های بسیاری میان کشورها در نوع و میزان مجازات مرتکبان دزدی دریایی وجود دارد. به نحوی که برخی کشورها از جمله آرژانتین مجازات دزدی دریایی را سه سال حبس قرار داده و برخی دیگر حتی مجازات های سنگینی همچون حبس ابد و اعدام را نیز در نظر گرفته اند. علاوه بر این در خصوص مجازات، معاهده شامل مقرراتی برای تسهیل انتقال محکومان به دول عضو برای تحمل کیفر و یا گذراندن دوران زندان است که در حوزه دزدی دریایی نیز مؤثر و مفید فایده خواهد بود.<sup>۱</sup>

از نقطه نظر صلاحیتی اگرچه کنوانسیون پارلمو مقررات نسبتاً مفصل و جامعی برای برقراری صلاحیت دول عضو در مورد

۱- ماده ۱۷ کنوانسیون به دولت های عضو توصیه کرده است نسبت به انعقاد معاهدات دو جانبه یا چند جانبه برای انتقال اشخاص محکوم علیه برای تحمل بقیه مجازات حبس یا سایر مجازات های سالب آزادی اقدام نمایند.

غارت برده شده (پول‌شویی)، برقراری مبانی صلاحیتی موردنیاز و... این قابلیت را دارد که در موضوع خاص دزدی دریایی بسیاری از خلأهای موجود در کنوانسیون حقوق دریاهای را پوشش داده و به کشورهای محاکمه‌کننده دزدان دریایی این امکان را می‌دهد که با عضویت در این کنوانسیون و به‌کارگیری مقررات آن بتوانند به نحو مؤثرتر و مناسب‌تری در برابر پدیده دزدی دریایی عکس‌العمل نشان دهند.

**ملاحظات اخلاقی:** در تمام مراحل نگارش پژوهش حاضر، صداقت و امانتداری رعایت شده است.

**تعارض منافع:** در این مقاله هیچگونه تضاد منافی وجود ندارد.

**سهم نویسندگان:** هرکدام از نویسندگان در این مقاله در تمامی مراحل نگارش مشارکت داشته‌اند.

**تشکر و قدردانی:** از کلیه کسانی که در معرفی منابع و تهیه این مقاله ما را یاری رساندند، تشکر و قدردانی می‌نماییم.

**تأمین اعتبار پژوهش:** این پژوهش فاقد تأمین‌کننده مالی بوده است.

شورای امنیت مرتفع نمود. از این‌رو از سال ۲۰۰۶ تا به امروز حدوداً ۲۳ قطعنامه از سوی شورای امنیت مستقیماً مرتبط با دزدی دریایی به تصویب رسیده و به اجرا گذاشته شده اما گذر زمان نشان داده که این قطعنامه‌ها نیز راهکاری کوتاه‌مدت بوده و نمی‌توانند به‌صورت بلندمدت و ریشه‌ای این مشکل عمده را حل نمایند.

لذا برقراری یک چارچوب حقوقی مناسب و مؤثر برای مبارزه با دزدی دریایی نوین نیازمند مقرراتی فراتر از کنوانسیون حقوق دریاهای مهم‌ترین و تنها سند بین‌المللی موجود با موضوع دزدی دریایی است می‌باشد. حتی در این رابطه برخی کشورها مانند اوکراین پیشنهاد تدوین و ایجاد یک سند بین‌المللی ویژه که اختصاصاً به موضوع دزدی دریایی بپردازد را داده‌اند اما تا زمان تدوین و تصویب چنین سندی لازم است برای پوشش نقاط خلأ و کمبودهای مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای در مقابله با دزدی دریایی از مفاد و محتوای دیگر اسناد بین‌المللی به‌ظاهر غیرمرتبط از جمله کنوانسیون مقابله با جرایم سازمان‌یافته فراملی ۲۰۰۰ بهره‌گرفت. چراکه طی پژوهش حاضر مشخص گردید اولاً، دزدی دریایی نوین تمامی مشخصه‌های یک «جرم سازمان‌یافته فراملی» مطابق آنچه در کنوانسیون پالرمو بیان شده را دارا است. زیرا عناصر حمله‌کننده به کشتی‌ها تعداد اندکی از مجموع اشخاصی هستند که در ارتباط با حملات دزدان دریایی مشغول فعالیت‌اند و علاوه بر حمله‌کنندگان، افراد زیاد دیگری به رهبری و سازمان‌دهی، فراهم ساختن تسلیحات، فروش اموال غارت‌شده، نگه‌داری از خدمه و سرنشینان به گروگان گرفته‌شده، رصد کشتی‌های در حال عبور و در نهایت تعیین اهداف بعدی حمله و... مشغول فعالیت‌اند و اگر مسؤلیت ایشان بیشتر از دزدان حمله‌کننده نباشد مسلماً کمتر هم نیست و ثانیاً، مقررات کنوانسیون پالرمو در بسیاری از حوزه‌ها از قبیل، اثبات جرم، معاضدت قضایی و استرداد مجرمین، ردگیری پول‌های تحصیل شده از باج یا فروش اموال به



## منابع و مأخذ

## الف. منابع فارسی

- احمدی، عید محمد (۱۳۸۷). «جرایم سازمان‌یافته و عوامل آن». *مجله معرفت*، ۱۷(۳۴): ۱۱۹-۱۳۸.

- بیابانی، غلامحسین (۱۳۸۷). «جرایم سازمان‌یافته و چالش‌های آینده». *فصلنامه کارآگاه*، ۲(۵): ۶۸-۱۰۰.

- سلیمی، صادق (۱۳۹۱). *جنایات سازمان‌یافته فراملی*. چاپ دوم، تهران: نشر صدا.

- شمس ناتری، محمدابراهیم (۱۳۸۳). «جرایم سازمان‌یافته». *مجله فقه و حقوق*، ۱(۱): ۱۰۹-۱۳۰.

- کاظمی، سیدسجاد (۱۴۰۰). «مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه‌های شورای امنیت؛ راهکارهایی مؤثر اما محدود». *مجله تحقیقات حقوقی*، ۲۴(۹۴): ۳۷۱-۳۹۷.

- کاظمی، سید سجاد (۱۳۹۳). *دزدی دریایی و راهکارهای مقابله با آن در حقوق بین‌الملل و ایران*. رساله دکتری به راهنمایی دکتر علی خالقی. تهران: دانشگاه تهران.

- کسسه، آنتونیو (۱۳۸۷). *حقوق بین‌الملل کیفری*. ترجمه حسین پیران و اردشیر امیرارجمند، چاپ اول، تهران: انتشارات جنگل.

- معظمی، شهلا (۱۳۸۴). *جرم سازمان‌یافته و راهکارهای جهانی مقابله با آن*. چاپ اول، تهران: نشر دادگستر.

- موسوی، سید مهدی و جدیدی، انسیه (۱۳۹۰). *جرایم دریایی در حقوق بین‌الملل*. چاپ اول، تهران: انتشارات میزان.

- موسوی، سید فضل‌الله و دیگران (۱۳۹۰). «چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی». *فصلنامه پژوهش حقوق و سیاست*، ۱۳(۳۲): ۳۶۵-۴۰۲.

## ب. منابع انگلیسی

- Batman, S (2011). *Piracy and the Challenge of Cooperative Security and a Enforcement Policy*. Amsterdam: Maritime Studies.

- Chang, D (2010). "Piracy Law and the Effective Prosecution of Pirates". *Boston College International Law Review*, 18(2): 26-39.

- Churchil, R (2010). *The Law of the Sea*. Third ed. Manchester: Manchester University Press,

- Detter, N (2017). "The Law of War and Illegal Combatants". *WASH. L. REV.*, 85(4): 1046-1165.

- Dubner, B & Greene, K (2010). "On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates". *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41(3): 440.

- Dickinson, E (1994). "Is the Crime of Piracy Obsolete?". *harv.l.rev.* 38: 334-360.

- Elagab, O (2016). "Somali Piracy and International Law: Some Aspects". *A&NZ Mar LJ*, 24(2): 10-21.

- Fink, M. & Galvin, R (2014). "Combating Pirates Off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges". *Netherlands International Law Review*, 56(3): 367-395.

- Guilfoile, D (2016). "Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights." *International and Comparative Law Quarterly*. 59(1):160-174.



- Wright , L (2008). “Piracy in the South East Asian Archipelago”. *Journal of Oriental Studies*, 14(1): 23-33.
- Zou, K (2019). “Current Legal Developments The United Nations Security Council”. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 24(2): 580-599.
- John I & Winn, J.D (2008). “Maritime Pirates. Sea Robbers, and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats”. *The Homeland Security Review*, 2(2): 297-312.
- Isabirye, D (2012). “The Status of Treaties in Kenya”. *INDIAN J INT’L L*, 30(2): 295-345.
- Kontorovich, E (2014). “The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdictions”. *Harvard International Law Journal*, 45(1): 183-237.
- Tuerk, H (2009). “The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times”. *U. Miami INT’L & COMP. L. Rev*, 17(2): 1-42.