

## تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن

محمد قربان پور<sup>۱</sup>

### چکیده

به دنبال فروپاشی دولت سومالی در دهه ۱۹۹۰ و در نتیجه، افزایش حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری و غیرتجاری حامل کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی، جامعه بین‌المللی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شده است. متأثر از این مشکلات و بحرانی شدن وضعیت، شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه‌های متعددی براساس فصل ۷ منشور ملل متحد صادر کرده و عنوان می‌دارد که رخدادهای دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی، وضعیت سومالی را وخیم‌تر کرده که ثمره آن، تهدید صلح و امنیت بین‌المللی در این منطقه است. هرچند این قطعنامه‌ها به کرات اعلام می‌دارند که حقوق و تکالیف غیرمعمول مذکور در آن‌ها، موجب حقوق بین‌الملل عرفی نخواهند بود، با این حال عملکرد دولت‌ها بخصوص در مورد دستگیری، تعقیب و محاکمه دزدان دریایی به سمت ایجاد حقوق بین‌المللی نوینی در مبارزه با دزدان دریایی است که به نظر فراتر از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهاست.

**واژگان کلیدی:** دزدی دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای سازمان دریاوردی بین‌المللی، صلح و امنیت بین‌المللی، جامعه بین‌المللی

### مقدمه

«نسبی‌گرایی اخلاقی از مباحث مطرح روزگار به‌شمار می‌رود. براساس مبانی اخلاق نسبی‌گرایی، یک عمل، نه همیشه مثبت و پسندیده است و نه پیوسته زشت و مذموم. قضاوت در مورد نیک و بد بودن اعمال آدمی از جامعه‌ای به جامعه دیگر متفاوت است. در عین حال در جهان

۱. دانشجوی مقطع دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی. نویسنده مقاله حاضر را با اذعان به نواقص آن، به جناب آقای دکتر سید قاسم زمانی، به دلیل زحمات بی‌شائبه آن استاد محترم تقدیم می‌کند.

نسبی‌گرایان و کثرت‌گرایان هم اعمال مذمومی وجود دارند که از دیدگاه همه انسان‌ها زشت و ناپسند و قابل مجازات هستند: قتل، کشتار، جنایات جنگی، برده‌داری و دزدی (دریایی) انزجار همه انسان‌ها را برمی‌انگیزند. گفته می‌شود مجازات مرتکبان این نوع افعال به یک ارزش بین‌المللی در تمام جهان تبدیل شده و از سوی همه انسان‌ها مورد پذیرش قرار گرفته است. از این رهگذر دولت‌ها برای عمل به اصول اخلاقی - و اجرای عدالت - باید اقدام به محاکمه مجرمان و جنایتکاران کنند و یا لاقلاً معتقد به محاکمه آنان باشند.<sup>۲</sup>

رشد فزاینده دزدی دریایی در سال‌های اخیر بخصوص در سواحل سومالی، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران<sup>۳</sup> در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین‌المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروهای دریایی‌شان به خلیج عدن و سواحل سومالی کرده‌اند.<sup>۴</sup> در این رابطه شورای امنیت سازمان ملل متحد با عنایت به اختیارات خود براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مجموعه قطعنامه‌هایی را به تصویب رسانده که به کشورها اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدی دریایی می‌دهد. این تحولات، این تصور که دزدی دریایی را همچون برده‌داری به موضوعی متروک در حقوق بین‌الملل بدل کند، به کنار نهاد و بار دیگر توجه جامعه بین‌المللی را به خود جلب کرد. دولت‌ها به‌رغم اختیارات نسبتاً وسیع عرفی و معاهده‌ای در مبارزه با این پدیده، در تعقیب قضایی دزدان بازداشت شده خود را به نوعی در تنگنا می‌بینند. این مهم بخصوص در محاکمه دزدان دستگیر شده در کشورهای ثالث، نمود بیشتری یافته است.

این مختصر با تکیه بر سوابق حقوقی بین‌المللی بحث دزدی دریایی و با تأکید بر تحولات اخیر، به‌ویژه قطعنامه‌های شورای امنیت، به بررسی عملکرد بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن می‌پردازد.

---

2. Brown Bartran, S., "The Evolving Concept of Universal Jurisdiction", *New England Law Review*, Vol. 35:2/2001, p.389.

۳. گروه عملیات ویژه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، شامل ناو خارک و ناوشکن جنگی سیلان، هم اکنون در خلیج عدن حضور دارند. به نقل از سایت خبری تابناک، ۳۰ شهریور ۱۳۸۸  
<http://www.tabnak.ir/fa/pages/print.php?cid=65078>.

۴. ائتلافی از کشورها شامل استرالیا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، پاکستان، انگلستان، امریکا و دیگر کشورها مساحتی بالغ بر ۲/۵ میلیون متر مربع از آب‌های بین‌المللی مجاور سواحل سومالی را تحت پوشش قرار می‌دهند. رجوع کنید به: «Continued U.S. Navy Operation against Pirates of Somalia», *The American Journal of International Law*, Vol.102, No.1 (Jan., 2008), pp.169-170.

## ۱. پیشینه و تعریف

دزدی دریایی در قدر متیقن تعاریف ارائه شده، «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...»<sup>۵</sup> دانسته شده است که قدمت آن به تاریخ دست‌اندازی بشر و تسلط او بر دریاها باز می‌گردد. در آن زمان، مسیرهای دریایی عمدتاً برای تجارت مورد استفاده قرار می‌گرفت و بنابراین به مقوله دزدی دریایی به مثابه عملی که امنیت دریانوردی و تجارت را برهم می‌زند نگریسته می‌شد. از این رو در سیر تحولات احصای اعمال مشمول دزدی دریایی، در ابتدا اقدام به محکومیت و جرم‌انگاری اعمالی گردید که مغایر اهداف مذکور تلقی می‌شدند. با وجود این، دخالت‌های مجاری بین‌المللی و عملکرد قانونگذاری دولت‌ها در ارائه تعاریف گوناگون از جرم دزدی دریایی در اسناد و معاهدات بین‌المللی بی‌تأثیر نبوده است. این امر، قطع نظر از تحولات تاریخی، متأثر از منافع و انگیزه‌های خاص مراجع ذینفع در این قضیه است. از آن‌جا که تعریف دزدی دریایی بر نتیجه محاسبات نهایی آماری ارتکاب جرم مذکور تأثیر مستقیم دارد، تعاریف ارائه شده توسط آنان متفاوت بوده است. به‌عنوان مثال، اتاق بازرگانی بین‌المللی دفتر دریانوردی بین‌المللی<sup>۶</sup> که یک سازمان با مبنای مالی صنعتی است و بسیاری از اعضای آن در زمره شرکت‌های بیمه‌اند، تعریف بسیار وسیع‌تری از دزدی دریایی ارائه می‌دهد که نتیجتاً شمار بیش‌تری از حوادث را مشمول این جرم قرار می‌دهد. می‌توان این‌گونه برداشت کرد که شرکت‌های بیمه از بابت افزایش شمار این دزدی‌ها نگرانی به خود راه نمی‌دهند، چرا که از آن‌ها می‌توان به‌عنوان ابزاری برای توجیه ساختار نرخ بیمه و درآمدهای بیمه‌ای ویژه آن‌ها در مناطق تحت تسلط دزدان استفاده کرد. دیگر سازمان‌ها همچون اتاق‌های محلی بازرگانی و مراجع اداره‌کننده بنادر کشورها، تعریف بسیار محدودتری از دزدی دریایی دارند تا به این ترتیب، شمار دزدی‌ها را در حداقل ممکن ارائه دهند. هدف آنان از این رویکرد نشان دادن سلامت و امنیت بنادرشان برای متقاعد ساختن مشتریان به استفاده از تسهیلات و امکانات بنادر است.<sup>۷</sup>

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در بند «الف» ماده ۱۰۱ خود «هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول را که توسط خدمه یا مسافران کشتی خصوصی و یا یک هواپیمای خصوصی، در راستای اهداف شخصی صورت گیرد دزدی دریایی می‌داند، مشروط بر

۵. رابین، چرچیل و آلن لو، *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، ۱۳۶۷، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، ص ۲۸۶.

6. IMB

7. Brian L. White and Kenneth J. Wydajewski, "Commercial Ship Self Defense against Piracy and Maritime Terrorism", OCEANS, O2MTS/IEEE, Vol.2, Oct.2002, pp.1164-1171.

آن‌که: ۱) در دریای آزاد، علیه هر کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما، یا ۲) علیه یک کشتی، هواپیما و اشخاص یا اموال در مکانی خارج از صلاحیت هر دولت صورت پذیرد.

ماده ۱۰۱ در ادامه، دو عمل دیگر را هم از مصادیق دزدی دریایی می‌داند که عبارتند از:  
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 می‌کند (بند ب)؛

ج) هر عمل تحریک‌آمیز یا تسهیل ارادی هر عمل موصوف در بند «الف» و «ب».

تعریف اخیر، ارائه‌دهنده یک مبنای معاهده‌ای از جرم دزدی دریایی است که البته دربرگیرنده تعریف عرفی این جرم نیز می‌شود.<sup>۸</sup> انطباق تعریف سنتی از صلاحیت جهانی با تعریف دزدی دریایی، به‌طور خاص به مؤلفه اعمال صلاحیت بر ارتکاب این عمل در دریای آزاد یا خارج از صلاحیت دولت‌ها باز می‌گردد. «در تعریف سنتی از صلاحیت جهانی، قلمرو اعمال این صلاحیت را فقط در محیطی خارج از قلمرو حاکمیت دولت‌ها می‌دانستند و در آن زمان این قلمرو، تنها دریای آزاد بود. لذا جرم دزدی دریایی اولین جرمی است که اکثر دولت‌ها تمایل به اعمال صلاحیت جهانی در مورد آن را داشته‌اند».<sup>۹</sup> «اعمال صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی دارای ریشه عرفی است و براساس آن، تمامی دولت‌ها می‌توانند دزدان دریایی را بدون در نظر گرفتن ملیتشان دستگیر و مجازات کنند. درست است که این اصل صلاحیتی از حقوق عرفی نشأت گرفته و هنوز به قوت خود باقی است، اما تکوین و تدوین آن را می‌توان در معاهدات ملاحظه کرد. بنابراین، اعمال صلاحیت نسبت به دزدان، در حال حاضر براساس معاهدات اعمال می‌شود. بر این اساس، کشورهای عضو، متعهد به دستگیری و مجازات دزدان دریایی هستند، مشروط بر این که دزدان در دریاهای آزاد یا در قلمرو دولت ذیربط دستگیر شوند».<sup>۱۰</sup> در این راستا ضروری است به شناسایی عناصر تأثیرگذار بر ارتکاب دزدی دریایی بپردازیم. صرف‌نظر از عنصر

۸. براساس حقوق عرفی حاکم در دوران‌های قبل، تنها سرقت به‌عنوان دزدی دریایی قلمداد می‌شد و جرائم مشمول در تعاریف اخیر، مذکور در کنوانسیون‌های بین‌المللی که به مراتب شدیدتر از سرقت هستند خارج از حقوق بین‌الملل قرار داشتند. رجوع کنید به:

*United States v. Furlong*, 618 U.S. 5 Wheat. 184 (1820). In: Eugene Kontorovich, *The Inefficiency of Universal Jurisdiction*, 2008 U. ILL. L. REV. 407 15 (2008) in: Eugene Kontorovich, «A Guantanamo on the Sea»: The Difficulties of Prosecuting Pirates and Terrorists, Northwestern University School of Law Public Law and Legal Theory Series, No. 09-10.

۹. حامد، سهیلا، صلاحیت جهانی، (پایان‌نامه کارشناسی ارشد)، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۳، ص ۶-۷.

10. Zhenhua Li, "Universal Jurisdiction Under International Law", Asian-African Legal Consultative Organization, (Essays on International Law) Forty- Fifth Anniversary Commemorative Volume, 2001, p. 167. And see: Historical Survey of the Question of International Criminal Jurisdiction - Memorandum submitted by the Secretary-General, A/CN.4/7/R.

قانونی که به هر حال موضوع کنوانسیون اخیرالذکر و کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد است و تمرکز ما نیز بر این دو معاهده بین‌المللی خواهد بود، در این مجال صرفاً به عناصر معنوی و مادی جرم دزدی دریایی خواهیم پرداخت. آنچه به‌وضوح تشتت در تعریف جرم دزدی دریایی را نمایان می‌سازد، توجه به اعمال مشمول تعریف این جرم به‌عنوان عناصر مادی آن است. درحالی‌که کمیته حقوقدانان جامعه ملل «محرومیت از مال و اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد»<sup>۱۱</sup> را به‌عنوان عناصر مادی دزدی دریایی می‌دانست، کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول علیه هر کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی‌ها مشمول دزدی دریایی می‌دانند؛ ضمن این‌که براساس این دو کنوانسیون، مشارکت و معاونت در ارتکاب دزدی دریایی، معادل مباشرت در ارتکاب این جرم تلقی گردیده است. در حالی‌که کمیسیون حقوق بین‌الملل، در تدوین کنوانسیون ۱۹۵۸ معتقد بود که دزدی دریایی می‌تواند نه‌تنها توسط کشتی‌ها بلکه در دریای آزاد توسط یک هواپیما علیه یک کشتی نیز صورت پذیرد، در عین حال بر این نظر بود که اعمال صورت‌گرفته در هوا توسط یک هواپیما علیه هواپیمای دیگر به‌سختی می‌تواند در قالب تعریف جرم دزدی دریایی گنجانده شود. از این رو در ماده ۳۹ طرح آن کمیسیون، ارتکاب هرگونه عمل خشونت‌آمیز، بازداشت و چپاول تنها علیه دیگر کشتی‌ها یا اموال و اشخاص موجود در آن کشتی‌ها به‌عنوان دزدی دریایی تلقی گردیده است. همچنین کمیسیون حقوق بین‌الملل در تفسیر کنوانسیون مذکور معتقد است اعمال صورت‌گرفته بر عرصه یک کشتی توسط خدمه خود آن کشتی یا مسافران آن، اعمال مشمول دزدی دریایی تلقی نمی‌شوند.<sup>۱۲</sup>

اما در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه معاهدات و طرح‌های مربوط به تدوین حقوق بین‌الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی، بر «شخصی بودن اهداف دزدان» در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی، اتفاق نظر وجود دارد. این امر هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ و هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ مورد اشاره قرار گرفته است. همچنین در طرح کمیته حقوقدانان جامعه ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین‌الملل در ۱۹۲۶<sup>۱۳</sup> این کمیته ضمن تأکید بر این مؤلفه، آن را عاملی متمایزکننده میان اعمال دولتی و غیر آن که مآلاً بر تعریف دزدی دریایی و اعمال غیر از آن تأثیرگذار است می‌داند. از این رو انگیزه تحصیل مال، به‌عنوان عنصر معنوی در جرم دزدی دریایی مورد موافقت همه حقوقدانان قرار نگرفته است، چه این‌که

11. Questionnaire No. 6: Piracy, The American Journal of International Law, Vol. 20, No. 3, Supplement (Jul., 192622), p. 228.

12. Yearbook of the International Law Commission, 1956, Vol. II, p. 282.

13. See: Questionnaire No. 6: Piracy, *op. cit.* pp. 222-229.

توسل به اعمال خشونت‌آمیز می‌تواند نه انگیزه مادی، بلکه نفرت یا انتقام و خونخواهی باشد. به نظر می‌رسد انگیزه مادی را نباید بیش از حد بزرگ جلوه داد، زیرا بررسی جامع‌تر انگیزه‌های دزدی دریایی را محدود و محصور می‌کند. بهتر آن است که به‌عنوان یک اصل کلی به ماهیت خارجی این اقدامات، بدون ورود بیش از حد به انگیزه‌های دزدی دریایی پرداخته شود؛<sup>۱۴</sup> ضمن آن که قبول ارتکاب دزدی دریایی در راستای یک هدف شخصی می‌تواند خود در برگیرنده تمام انگیزه‌های مطرح در ارتکاب این جرم باشد. به نظر می‌رسد کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز در هنگام تدوین کنوانسیون راجع به دریای آزاد ۱۹۵۸، گرایش به همین دیدگاه داشته است. این کمیسیون در تفسیر ماده ۳۹ طرح خود راجع به این موضوع معتقد است: «قصد دزدی»<sup>۱۵</sup> (برای ارتکاب دزدی دریایی) لازم نیست. اعمال دزدی دریایی ممکن است با احساسات تنفرآمیز و انتقام، نه صرفاً انگیزه کسب مال همراه باشد.<sup>۱۶</sup>

با این حال، به دلیل تشتت فراوان در ارائه تعریف مشخص از جرم دزدی دریایی،<sup>۱۷</sup> برخی به این اعتقاد استوار رسیده‌اند که اصولاً نظامی تحت عنوان حقوق بین‌الملل دزدی دریایی وجود ندارد؛ البته جز در حقوق داخلی برخی کشورها که به‌منظور حفاظت از تجارت خود یا ایجاد منافع امپریالیستی اقدام به تعبیه مقرره‌هایی در این زمینه می‌کنند یا در تئوری‌های کسانی که ترجیح می‌دهند نگرش‌های اخلاقی خود را به‌عنوان قانون معرفی کنند.<sup>۱۸</sup>

به‌رغم عدم توافق میان حقوقدانان در ارائه یک معیار مشخص به‌عنوان عنصر معنوی جرم دزدی دریایی و نیز سکوت معنادار کنوانسیون‌های بین‌المللی در این رابطه، تقریباً این توافق وجود دارد که اعمال صورت گرفته چنانچه با اهداف و انگیزه‌های سیاسی ارتکاب یافته باشند در قالب دزدی دریایی قرار نخواهند گرفت. ماده ۱ مقررات پیش‌نویس ممانعت از دزدی دریایی، تهیه شده توسط کمیته حقوقدانان جامعه ملل بر این مهم اشاره صریح دارد.

14. *Ibid.* p. 224.

15. *animus furandi*

16. Yearbook of the International Law Commission, 1956, Vol. II, p 282.

۱۷. ماده ۱ یادداشت همکاری اتحادیه اروپا و دولت کنیا در رابطه با انتقال افراد مظنون به دزدی دریایی به دولت کنیا که توسط نیروی دریایی اتحادیه در منطقه دستگیر شده‌اند، در تعریف Piracy، عبارت مورد اشاره در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریای در ۱۹۸۲ را به‌عنوان تعریف مورد توافق دو طرف عنوان می‌دارد. همچنین قطعنامه‌های شورای امنیت در موضوع دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریای را به‌عنوان مبنای قانونی مبارزه با دزدی دریایی می‌شناسند که حداقل نتیجه حاصل از این موضع‌گیری، قبول تعریف ارائه شده در این کنوانسیون از دزدی دریایی است.

18. George Schwarzenberger, Reviewed work(s): "The Law of Piracy", by Alfred P. Rubin, The American Journal of International Law, Vol.84, No.2 (Apr., 1990), p.661.

اما این موضوع از آن‌جا حائز توجه خاص خواهد بود که اخیراً زمزمه‌هایی در خصوص تشکیک در اهداف حمله‌کنندگان به کشتی‌های تجاری در سواحل سومالی و خلیج عدن به گوش می‌رسد که درصدد ایجاد ارتباط میان این افراد با گروه‌های تروریستی همچون القاعده هستند. به‌علاوه برخی از این دزدان دریایی بر این اعتقادند که حمله به کشتی‌های خارجی به این دلیل است که آنان منابع آبی سواحل سومالی را به یغما برده، این کشور را استثمار می‌کنند. از این رو رفتار آنان پاسخی به اقدامات مذکور است. اثبات این امر، حداقل این اثر وضعی را به‌دنبال خواهد داشت که قانون حاکم بر نحوه برخورد و مبارزه با این افراد را تغییر داده، مآلاً تعقیب قضایی مرتکبان این اعمال را با توجه به نوع جرم ارتكابی، مشمول ساز و کار حقوقی دیگری خواهد کرد.<sup>۱۹</sup>

### ابزارهای قانونی در مبارزه با دزدی دریایی

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه‌های متعدد خود که به مناسبت وضعیت موجود در سواحل سومالی و خلیج عدن صادر کرده به راهکارهای قانونی متعددی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در این منطقه متوسل گردیده است. این راهکارها توسل به ابزارهای قانونی در تنظیم رفتار دولت‌ها به هنگام مبارزه با دزدان دریایی در این منطقه است.<sup>۲۰</sup> در این بخش به بررسی اسناد حاکم بر خشونت‌های ارتكابی در حوزه مذکور که مورد توجه قطعنامه‌های شورای امنیت بوده است خواهیم پرداخت. مسلم است که توسل به اسناد متعدد در قطعنامه‌های شورای امنیت، بازگذاشتن دست دولت‌ها در تسلط کامل بر اوضاع و پر کردن خلأهای قانونی موجود در هر سند برای مبارزه قانونی با مرتکبان این جرائم است. به واقع، تمهیدات و ابزارهای قانونی متعدد مورد اشاره، با توسعه دامنه و قلمرو اقدامات لازم، در راستای جمع‌آوری شواهد و اسناد و تعقیب مرتکبان این جنایات قدم می‌گذارند.<sup>۲۱</sup>

در عین حال، این واقعیت را نباید از نظر دور داشت که ارتكاب دزدی دریایی خود موجب رویدادهای اسفناک دیگری همچون نگرانی‌های زیست‌محیطی می‌گردد؛<sup>۲۲</sup> ضمن آن‌که ارتكاب دزدی دریایی، بنا بر تجربه و براساس عملکرد این راهزنان، ملازم با ارتكاب دیگر جرائم از جمله

19. See: Spiegel Onlien, "Somali Pirates Form Unholy Alliance with Islamists", 4/20/2009. and Stephen J. Solarz, "The Convoy Solution to Combating Piracy", Brookings, May 19, 2009.

20. See: Security Council Res. 1851 (2008), Para. 5.

21. See: Statement of the Representative of Costa Rica in the 6046th Meeting of Security Council, on 16 December 2008. Available at: <http://www.un.org/nnNews/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>.

22. به‌عنوان مثال حمله دزدان دریایی به یک تانکر نفتکش می‌تواند منجر به یک حادثه زیست‌محیطی عظیم و جبران‌ناپذیر گردد. رجوع کنید به:

The IMB-PRC Piracy Report (December 1994).

گروگانگیری نیز بوده است. در خصوص مورد اخیر، کنوانسیون ۱۹۷۹ راجع به گروگانگیری می‌تواند مبنای قانونی مناسبی در همکاری اعضای این کنوانسیون در مقابله با این پدیده باشد. همچنین کنوانسیون مبارزه با فساد، مصوب سال ۲۰۰۳، سند قانونی دیگری است که اقدام به فراهم آوردن زمینه برای همکاری کشورها در اجرای قانون، تحقیق مشترک، معاضدت قضایی دو جانبه، استرداد، انتقال یا احاله جریان دادرسی و انتقال افراد محکوم می‌باشد. مقرره‌های مربوط به همکاری بین‌المللی در کنوانسیون اخیر، در بسیاری موارد حتی در فقدان ترتیبات دو جانبه نیز قابل اجراست. کنفرانس اعضای کنوانسیون مذکور، حمایت قاطع خود را برای استفاده عملی از این کنوانسیون، به‌عنوان ابزاری قانونی، در کمک به حل تهدیدات نوظهور جنایی، همانند دزدی دریایی، اعلام کرده است.<sup>۲۳</sup>

اما در عین حال، موضوعات و تعهدات معاهده‌ای مورد اشاره در فوق از دید قطعنامه‌های اخیر شورای امنیت مغفول مانده است. اما در خصوص موضوعات گفته شده، در قالب حقوق بین‌الملل عام، توسل به اسناد مربوط می‌تواند در حصول هدف کارساز باشد.

#### الف) کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای ۱۹۸۲

در مقدمه قطعنامه‌های شورای امنیت بر این نکته تأکید می‌شود که «حقوق بین‌الملل، همان‌گونه که در کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای 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».<sup>۲۴</sup> از این رو، با قاطعیت می‌توان گفت آن قسمت از کنوانسیون حقوق دریاهای که به موضوع دزدی دریایی اختصاص یافته است، با عنایت به اعلام مذکور در قطعنامه‌های شورای امنیت، جنبه عرفی یافته و در مورد همه کشورها، صرف‌نظر از وضعیت عضویت آن‌ها در این معاهده که به ۱۵۹ کشور می‌رسد، لازم‌الاجرا خواهد بود.<sup>۲۵</sup> ترتیبات پیش‌بینی شده در خصوص دزدی دریایی در این معاهده و در ارتباط با قطعنامه‌های اخیر شورای امنیت از دو جنبه واجد اهمیت است. اولاً ماهیت تعهد کشورها در این حوزه است که متفاوت با جرائم و جنایات بین‌المللی دیگر بروز می‌یابد. کنوانسیون در ماده ۱۰۰ تحت عنوان «تکلیف به همکاری در ممانعت از دزدی دریایی»، چنین بیان می‌دارد که «همه دولت‌ها تا

23. «Countering Maritime Piracy in the Horn of Africa», A UNODC Programme to Increase Regional Capacities to Deter, Arrest, Prosecute and Detain Pirates, 11 Desember 2008.

24. See: Security Council Resolutions 1816(2008), 1838(2008), 1846(2008), 1851(2008).

25. See: «United Nations Convention on the Law of the Sea», Montego Bay, 10 December 1982, at: [http://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en), Parties: 159, Iran (Islamic Republic of) has signed at 10 Dec 1982.



سرحد امکان در راستای سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا سایر نقاط خارج از صلاحیت هر دولت، تشریک مساعی خواهند کرد».<sup>۲۶</sup> اگرچه ماهیت نه چندان شنیع این جرم در مقایسه با دیگر جنایات بین‌المللی که لزوماً چنین صراحتی در تعقیب و محاکمه مرتکبان آنها دیده نمی‌شود، عمل دولت‌ها به تعهدات بین‌المللی خود را با سستی‌هایی مواجه کرده است؛<sup>۲۷</sup> اما قطعنامه‌های اخیر شورای امنیت در رابطه با وضعیت دزدی دریایی در سواحل سومالی، که جملگی با احراز وضعیت خاص این کشور در تهدید صلح و امنیت منطقه براساس فصل ۷ منشور ملل متحد صادر گردیده‌اند، از دولت‌ها، بخصوص کشورهایی که دارای توانایی‌های نظامی و قابلیت‌های دریایی هستند می‌خواهد که در مقابله با این پدیده، اقدام عاجل به عمل آورند.<sup>۲۸</sup> از سوی دیگر، انجام این تعهد، در تعقیب و محاکمه دزدان دستگیر شده نمود خواهد یافت. در اعمال این تعهد، ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها بر این امر صراحت دارد که محاکم کشور توقیف‌کننده کشتی یا هواپیمای متعلق به دزدان دریایی، صلاحیت رسیدگی و مجازات مجرمان و تصمیم‌گیری راجع به 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 مذکور صرفاً به دنبال اعمال صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده بوده و اعمال صلاحیت قضایی کشور ثالث را مد نظر نداشته است. کمیسیون در تفسیر ماده مذکور بیان می‌دارد که اعمال صلاحیت جهانی، تنها محدود به دستگیری و توقیف دزدان و اموال آنها به‌وسیله همه دولت‌ها می‌گردد؛ اما فقط دولت دستگیرکننده می‌تواند اقدام به محاکمه و مجازات کند.<sup>۲۹</sup> به هر حال، عدم تمایل دولت‌ها به تعقیب و محاکمه دزدان دریایی موجب این گردیده

---

۲۶. در عین حال این نظر نیز وجود دارد که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صرفاً به صلاحیت‌ها و اختیارات دولت‌های عضو در مبارزه با دزدی دریایی اشاره دارد. در واقع از این مواد نه تعهد به جرم‌انگاری قابل استنباط است و نه الزام به تعقیب و محاکمه. این امر خود مانعی در مبارزه مؤثر با این معضل جهانی محسوب می‌گردد. رجوع کنید به:

Statement by Judge Jose Luis Jesus, President of the International Tribunal for the Law of the Sea, at the Forty-eight Annual Session of the Asian-African Legal Consultative Organization, Putrajaya, Malaysia, August 2009.

۲۷. این در حالی است که برخی از نویسندگان بر این باور هستند که «در حالی که بیش‌تر جنایات مشمول صلاحیت جهانی، تعهدی برای تعقیب قضایی بر دولت‌ها بار نمی‌کنند، دزدی دریایی به‌عنوان یک استثنای آشکار در این خصوص جلوه می‌کند». به نقل از:

Eugene Kontorovich, «The Inefficiency of Universal Jurisdiction», 2008 U. ILL. L. REV. 407 15 (2008), in Eugene Kontorovich, «A Guantanamo on the Sea»: The Difficulties of Prosecuting Pirates and Terrorists, Northwestern University School of Law Public Law And Legal Theory Sseris, No. 09-10.

28. S/RES/1851(2008), para.2, S/RES/1844(2008), para.1, S/RES/1838(2008), para.2, S/RES/1846(2008), para.9.

29. Yearbook of the International Law Commission, 1956, Vol. II, P. 283.

است تا دزدان با فراغ بال بیش‌تری به اقدامات خود ادامه دهند. در عین حال در راستای مبارزه با بی‌کیفری و جلوگیری از تخریب این راهزنان در ادامه فعالیت خود، برخی دولت‌ها بر آن شده‌اند تا به انعقاد قرارداد با برخی از دولت‌های همسایه سومالی در خصوص انتقال و محاکمه دزدان در این کشورها اقدام کنند. از جمله اتحادیه اروپا اقدام به تبادل یادداشت با دولت کنیا راجع به شرایط و چگونگی انتقال افراد مظنون به ارتکاب اعمال راهزنی دریایی به دولت کنیا کرده است.<sup>۳۰</sup> همچنین اجلاس بلندپایه ۱۷ کشور غرب اقیانوس هند، خلیج عدن و دریای سرخ که به ابتکار سازمان دریانوردی بین‌المللی در ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ در جیبوتی برگزار گردید منجر به پذیرش «کد رفتاری جیبوتی»<sup>۳۱</sup> توسط این کشورها شد. براساس این کد، شرکت‌کنندگان بر تمایل خود مبنی بر همکاری کامل در دستگیری، تحقیق و محاکمه افرادی که مرتکب دزدی دریایی شده یا به‌نحو معقولی مظنون به ارتکاب راهزنی دریایی، توقیف کشتی یا اموال موجود در آن هستند تأکید کردند.<sup>۳۲</sup> همان‌گونه که گفته شد این مطلب از این نظر قابل توجه است که عبارت ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها اعمال صلاحیت قضایی دولت‌ها در مبارزه با این پدیده را محدود به دول دستگیرکننده دزدان دریایی می‌کند و لاجرم جبران این نقیصه از طریق انعقاد معاهده خاص و در قالب انتقال اعمال صلاحیت قضایی از دولت دستگیرکننده به دولت محاکمه‌کننده، مواجهه با اشکالاتی می‌گردد. به واقع سؤال این خواهد بود که دولت‌ها تا چه میزان در انصراف از اعمال صلاحیت قضایی خود در قالب موافقتنامه به نفع دیگر دول مختارند. در این باره، از یک طرف، مواجهه با اختیارات و صلاحیت‌های ذاتی کشورها و نحوه اعراض از آن می‌شویم و از سوی دیگر با استانداردهای بین‌المللی در انتقال اعمال صلاحیت قضایی روبه‌رو خواهیم شد. به‌طورکلی به نظر می‌رسد از آن‌جا که صلاحیت قضایی جنبه‌ای از حاکمیت سیاسی کشورها است، آنان این اختیار را دارند که با رضایت خود، حاکمیتشان را محدود سازند. با وجود این، برخی جنبه‌های اعمال صلاحیت جزء ذات نظام حاکمیتی یک کشور است و گذشتن و اعراض از آن به نظام حاکمیتی و سیستم حکومتی لطمه وارد کرده، جامعه بین‌المللی را در مواجهه با آن

**30.** Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer, «Official Journal of European Union», 25.3.2009, and see, for example, the memorandums of understanding concluded between Kenya and the United States and between Kenya and the United Kingdom, at: [www.voanews.com/english/2009-01-27-voa16.cfm](http://www.voanews.com/english/2009-01-27-voa16.cfm) and [www.mfa.go.ke/mfacms/index.php?option=com\\_content&task=view&id=305&Item=2](http://www.mfa.go.ke/mfacms/index.php?option=com_content&task=view&id=305&Item=2).

**31.** Djibouti Code of Conduct

**32.** High-level meeting in Djibouti adopts a code of conduct to repress acts of piracy and armed robbery against ships, At: [http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=1773&doc\\_id=10933](http://www.imo.org/newsroom/mainframe.asp?topic_id=1773&doc_id=10933)

موجودیت به‌عنوان یک کشور دارای حاکمیت مستقل، با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. اما آیا صلاحیت قضایی کشورها از آن جمله است؟ در موارد متعددی دولت‌ها حق اعمال اختیارات صلاحیتی خود در ارتباط با برخی جرائم را به دیگر دولت‌ها واگذار کرده‌اند<sup>۳۳</sup> و دولت اخیر به‌طور مؤثر در مقام نماینده دولت انتقال‌دهنده صلاحیت عمل کرده است. از آن‌جا که چنین ترتیبی بر رضایت دولت‌ها و صلاحیت سنتی هر دولت طرف موافقتنامه قرار گرفته است، نمی‌تواند به‌عنوان عاملی برای به‌چالش کشیدن سیستم صلاحیت وستفالیایی و مثالی برای صلاحیت جهانی تلقی گردد.<sup>۳۴</sup> در این ارتباط، قطعنامه ۱۸۹۷ مورخ ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ شورای امنیت در بند ۶ اجرایی، اعمال صلاحیت قضایی دول ثالث بر افراد دستگیر شده در آب‌های سرزمینی سومالی را موکول به کسب رضایت آن دولت می‌داند.<sup>۳۵</sup> بنابراین به نظر می‌رسد عدم اعمال صلاحیت و اختیارات ذاتی از سوی کشورها نمی‌تواند عاملی برای تعرض به سیستم حکومتی آن کشورها در مواجهه با جامعه بین‌المللی تلقی گردد. با وجود این، واگذاری این اختیار به دول دیگر، نه به معنای سلب صلاحیت از خود و نه همواره به معنای انتقال صلاحیت است، بلکه با حصول دیگر شرایط، از جمله ارتباط موضوع با کشور اخیر صورت می‌پذیرد.

در عین حال بر این نکته واقفیم که اعمال صلاحیت قضایی در برخی مواقع به‌عنوان یک تکلیف عرفی و معاهده‌ای بر کشورها عمل می‌کند. توضیح آن‌که این‌گونه درک از اعمال صلاحیت جهانی کشورها در مقابله با دزدان دریایی از آن‌جا ناشی می‌شود که براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، کشور دستگیرکننده دزد دریایی به تعقیب و محاکمه راهزنان خواهد پرداخت، حال آن‌که در اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دیگر جنایات بین‌المللی، چنین تعهد صریحی قابل برداشت نیست، بلکه امکان صرف‌نظر کردن از تعقیب و محاکمه یک مجرم و یا متهم به نفع صلاحیت قضایی کشور دیگر نیز وجود دارد. تفسیر ماده ۳۸ طرح اولیه کمیسیون حقوق بین‌الملل (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای) به‌صراحت بیان می‌دارد که هر دولتی که فرصت اتخاذ اقدامات ضروری علیه دزدان را داشته، اما در این زمینه قصور می‌ورزد از انجام تعهد بین‌المللی که بر دوشش نهاده شده تخلف ورزیده است.<sup>۳۶</sup> به نظر می‌رسد اعمال صلاحیت قضایی و محاکمه دزدان توسط کشور دستگیرکننده،

---

33. delegated jurisdictional sovereignty

34. Eugene Kontorovich, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", Harvard International Law Journal, Vol. 45, No. 1, Winter 2004. p.193.

۳۵. همچنین بند ۱۱ قطعنامه مذکور بر اجرای عدالت، بنا بر درخواست دولت انتقالی سومالی و با اطلاع دبیرکل ملل متحد، نسبت به افرادی که سرزمین سومالی را محلی برای برنامه‌ریزی، تسهیل و انجام دزدی دریایی قرار داده‌اند، توسط دیگر کشورها اشاره دارد.

36. «Yearbook of the International Law Commission», 1956, Vol. II, P.282.

به صراحتی که در ماده ۱۰۵ کنوانسیون دیده می‌شود، بیانگر تکلیف معاهده‌ای دولت‌ها در اعمال این تعهد است.<sup>۳۷</sup> با این مقدمه، اما همان‌گونه که در تشریح ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها آمد، قانون حاکم بر این موضوع، یعنی کنوانسیون مذکور، منصرف از انتقال اعمال صلاحیت از دولت دستگیرکننده مجرم یا متهمان به دولت دیگر است.

از سوی دیگر، می‌توان ادعا کرد که صلاحیت جهانی مورد نظر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون، نه یک صلاحیت قضایی جهانی در مفهوم مدرن آن، بلکه یک نوع صلاحیت جهانی در مقوله اجرایی در مبارزه با این پدیده است.<sup>۳۸</sup> این مهم از صراحت ماده مذکور و نیز تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل بر این مقرر قابل درک است؛<sup>۳۹</sup> چه این‌که به همه دولت‌ها، حتی دولتی که به هیچ نحو متأثر از رفتار دزدان نگردیده‌اند، اجازه دستگیری و توقیف کشتی و هواپیمای دزدان در قلمروهای خارج از صلاحیت کشورها را می‌دهد، اما در عین حال با هوشیاری، تعقیب و محاکمه را نیز به کشور دستگیرکننده واگذار می‌کند. با وجود این، انتقال اعمال صلاحیت و یا به عبارت دیگر اعراض از اعمال صلاحیت قضایی به نفع دولت ثالث، از آن‌گونه که کشورهای دستگیرکننده راهزنان دریایی به نفع دولت‌های ثالث انجام می‌دهند، در یک حالت و براساس قطعنامه S/RES/1846(2008) و قطعنامه S/RES/1897(2009) قابل توجیه بوده و آن، در صورت احراز عوامل ارتباط میان صلاحیت قضایی کشورها با حادثه مورد نظر است. در توضیح باید گفت شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۴۶ در بند ۱۴ اجرایی و قطعنامه ۱۸۹۷ در بند ۱۲ اجرایی از همه دولت‌ها و بخصوص دولت‌های صاحب پرچم، ساحلی و صاحب بندر، دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و دیگر دولت‌هایی که به نوعی براساس حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی واجد صلاحیت هستند می‌خواهد که در اعمال صلاحیت و تعقیب و محاکمه افراد مسئول ارتکاب اعمال مذکور در سواحل سومالی با یکدیگر همکاری کنند. به نظر می‌رسد قطعنامه اخیر در صدد رفع خلأهای موجود براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ و ایجاد مبنایی برای همکاری‌های قضایی و غیرقضایی کشورها در مقابله با جرائم صورت گرفته در این

---

۳۷. برخی نویسندگان معتقدند ترتیبات مقرر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در حقیقت آشتی نظر حقوقدانان اثبات‌گرا که معتقد به قانونگذاری و محاکمه داخلی جرم دزدی دریایی بوده‌اند و حقوقدانان پیرو مکتب حقوق طبیعی که به اعمال صلاحیت جهانی در محاکمه و برخورد با دزدان دریایی اعتقاد دارند است. بنابراین، ترتیبات این ماده را بیش‌تر یک حقوق مطلوب (de lege ferende) یا توسعه تدریجی حقوق بین‌الملل در این زمینه می‌دانند تا تدوین یک حقوق بین‌الملل عرفی. رجوع کنید به:

James Thuo Gathii, Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured By Third States Under Kenyan and International Law, Albany Law School, 3/16/2009, PP.13-14. At: <http://ssrn.com>

38. See: Eugene Kontorovich, "The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation", *op. cit.*

39. See: «Yearbook of the International Law Commission», 1956, Vol. II, p. 283, draft article 43.

منطقه است.<sup>۴۰</sup> اما از آنجا که راهزنی دریایی از آن گونه که مد نظر کنوانسیون حقوق دریاها است تنها در دریای آزاد و خارج از صلاحیت کشورها ارتکاب می‌یابد، حال آنکه عمده حملات صورت گرفته به کشتی‌ها در اطراف سوماتالی در آب‌های سرزمینی این کشور رخ می‌دهند، محدودیت‌های حقوقی موجود موانعی عملی را در مقابله با جرائم صورت گرفته ایجاد خواهد کرد؛<sup>۴۱</sup> مضافاً این که این کشور به دلیل فقدان حاکمیت مؤثر بر قلمرو خود در نتیجه نبود یک حکومت مقتدر، قادر به تعقیب و محاکمه مجرمان نیز نیست. از این رو، دولت انتقالی سوماتالی طی نامه‌ای به تاریخ ۱ سپتامبر ۲۰۰۸ به دبیرکل سازمان ملل، تمایل خود را به همکاری با سایر کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای و نیز شورای امنیت در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل این کشور اعلام کرد. به نظر می‌رسد شورای امنیت با عنایت به خلأهای قانونی کنوانسیون ۱۹۸۲، به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص ارتکاب جرائم مذکور، در پاراگراف ۵ قطعنامه (2008) 1851، اقدام به ارائه مبانی قانونی دیگر در مبارزه با جرائم صورت گرفته در این منطقه کرده است. توسل به کنوانسیون‌های دیگر، حداقل به دلیل فقدان محدودیت مذکور در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲، انتقال اعمال صلاحیت قضایی را با عنایت به مقرر قطعنامه ۱۸۴۶، به‌ویژه میان دولت‌های عضو این کنوانسیون‌ها تسهیل خواهد کرد.

### ب) کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

در دهه ۱۹۸۰ اخبار متعددی در ارتباط با 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 مورد بررسی قرار گرفت که منجر به پذیرش قطعنامه A.584(14)<sup>۴۲</sup> در آن اجلاس شد. این قطعنامه متضمن اقداماتی راجع به ممانعت از اعمال غیرقانونی‌ای بود که سلامت 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

۴۰. اما اگر در پاسخ چنین استدلال شود که تعقیب و محاکمه دزدان توسط دول ثالث، جز دول دستگیرکننده، صرفاً در راستای مجوز قطعنامه‌های شورای امنیت و تنها منحصر به وضعیت خاص سوماتالی است نمی‌توان آن را مردود دانست.  
۴۱. بنابراین با گذر زمان، رژیم حقوقی حاکم، فقدان مؤثر بودن خود در سرکوب دزدی دریایی معاصر را اثبات کرده است. این نقص به طور خاص در بحث تعریف دزدی دریایی و رژیم حقوقی حاکم بر این مقوله، یعنی تعهدات دولت‌ها در قالب دیگر معاهدات، در کنار کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ظهور یافته است. رجوع کنید به:

Zou Keyuan, «Seeking Effectiveness For The Crackdown of Piracy at Sea», Journal of International Affairs, Fall 2005, 59, 1. pp.117-134.

42. Resolution A.584 (14), Adopted on 20 November 1985, Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten the Safety of Ships and the Security of their Passengers and Crews.

مسلحانه و دیگر اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها و بر روی کشتی‌ها و نسبت به مسافران و خدمه آن‌ها اعلام می‌داشت.<sup>۴۳</sup> در دسامبر ۱۹۸۵ مجمع عمومی سازمان ملل متحد از سازمان بین‌المللی دریانوردی خواست تا معضل تروریسم بر روی کشتی‌ها و علیه آن‌ها را از دید ارائه پیشنهادهایی در خصوص اتخاذ اقدامات مناسب مورد مطالعه قرار دهد.<sup>۴۴</sup> در نوامبر ۱۹۸۶، دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد دادند که سازمان دریانوردی بین‌المللی، کنوانسیون در خصوص موضوع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، شامل ممنوعیت کامل و جامع اعمال غیرقانونی ارتکاب یافته علیه ایمنی دریانوردی که زندگی انسان‌های بی‌گناه را به خطر می‌اندازد، سلامتی اموال و اشخاص را در معرض خطر قرار می‌دهد، اعمال خدمات‌رسانی دریایی را به شدت متأثر می‌سازد و بنابراین کل جامعه بین‌المللی را نگران می‌کند، تهیه کند.<sup>۴۵</sup> طرح مزبور مورد حمایت قرار گرفت و در مارس ۱۹۸۸ کنفرانسی در رم تشکیل گردید و کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مورد پذیرش شرکت‌کنندگان در کنفرانس قرار گرفت. هدف اصلی این کنوانسیون، اطمینان از اتخاذ اقدام مناسب علیه اشخاصی است که علیه کشتی‌ها متوسل به اعمال غیرقانونی می‌گردند. این اقدامات غیرقانونی عبارتند از: توقیف کشتی‌ها با اجبار، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که منجر به خسارت یا تخریب کشتی می‌شوند.<sup>۴۶</sup>

این کنوانسیون برای دولت‌های متعاهد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت بار مذکور را پیش‌بینی کرده است.<sup>۴۷</sup> از این رو از این کنوانسیون به‌عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌گردد.<sup>۴۸</sup> اما قطعنامه‌های (2008) S/RES/1851 و (2009) S/RES/1987 در مقدمه خود با ابراز نگرانی از فقدان توانایی و محدودیت‌های قانونی داخلی<sup>۴۹</sup> کشورها و روشن نبودن چگونگی

۴۳. در مقدمه کنوانسیون ۱۹۸۸ نسبت به قطعنامه مذکور تأکید می‌گردد.

44. Resolution No.40/61, Measures to Prevent International Terrorism which endanger or take innocent human lives or jeopardize fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes (A/40/1003), 9 December 1985, Para. 13.

45. See: [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=259&dcc\\_id=686](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&dcc_id=686)

46. See Article 3 of the 1988 Convention.

47. See Article 10 of 1988 convention.

48. Zou Keyuan, *op.cit.*, p.121.

۴۹. در اجلاس ۲۶ ژانویه ۲۰۰۹ جیبوتی، دولت‌های شرکت‌کننده تمایلشان را به بررسی مجدد قوانین داخلی خود، به منظور اطمینان از این‌که قوانین الزام‌آور در جرم‌انگاری دادرسی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و چارچوب راهنمایی لازم در اعمال صلاحیت، تحقیق و تعقیب متهمان و مجرمان وجود دارد اعلام کردند.

انتقال راهزنان دریایی پس از دستگیری، آن‌ها را به‌عنوان موانعی در برخورد با دزدی دریایی در سواحل سومالی دانسته که حتی در مواردی منجر به آزادی راهزنان، بدون مجازات آن‌ها گردیده است. در نتیجه با تأکید بر کنوانسیون ۱۹۸۸، به جنبه‌های متفاوت این کنوانسیون در جرم‌انگاری اعمال مشمول آن، ایجاد صلاحیت و پذیرش تحویل این افراد توسط اعضا می‌پردازد. این قطعنامه در پاراگراف ۵، با تأکید بر افزایش و تقویت توانایی‌های منطقه‌ای با همکاری دفتر مقابله با جرم و مواد مخدر سازمان ملل متحد در اتخاذ ترتیبات و موافقت‌نامه‌هایی راجع به کشتیرانی منطبق بر کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، به اجرای کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی اشاره می‌کند. به عبارت دیگر، بند مذکور از قطعنامه ۱۸۵۱ به کنوانسیون ۱۹۸۸ به‌عنوان ابزاری اجرایی در مبارزه و مقابله با راهزنی در دریای آزاد و سرقت مسلحانه در دریا اشاره دارد، حال آن‌که کنوانسیون حقوق دریاها را همچون چارچوبی قانونی تلقی می‌کند که اقدامات اجرایی و قانونی کشورها باید منطبق بر آن اتخاذ گردد.<sup>۵۰</sup> مسلم است که اگرچه حادثه تروریستی گروگان گرفتن کشتی ایتالیایی «آشیل لارو»<sup>۵۱</sup> در اکتبر ۱۹۸۵، به‌عنوان یکی از اولین اقدامات تروریستی در تاریخ دریانوردی،<sup>۵۲</sup> موجبی برای انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۸ گردید، اما این رویداد تنها یکی از مواردی بود که منجر به تعبیه این ساز و کار به منظور تأمین امنیت دریانوردی شد. به نوبه خود حملات ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ عاملی گردید تا دزدی دریایی با تروریسم دریایی مرتبط دانسته شده، هر دو در رسانه‌های جمعی و اظهارنظرهای دولتی در کنار یکدیگر به کار برده شوند.<sup>۵۳</sup>

با این‌که برخی میان راهزنی در دریای آزاد و راهزنی در دریاهای غیرآزاد که تحت صلاحیت دولت‌ها هستند تفاوت قائل گردیده‌اند و هر کدام از این دو را مشمول صلاحیت و قانونی جداگانه می‌دانند و اعتقاد دارند اعمالی که تحت عنوان دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها نام برده می‌شود چنانچه در داخل آب‌های سرزمینی کشوری ارتکاب یابد داخل در تعریف دزدی دریایی در دریای آزاد نیستند،<sup>۵۴</sup> بلکه تحت عنوان سرقت دریایی<sup>۵۵</sup> در حقوق بین‌الملل قرار

50. Para. 5: «... to increase regional capacity with assistance of UNODC to arrange effective shiprider agreements or arrangements consistent with UNCLOS and to implement the SUA Convention...».

51. Achille Lauro

52. IMO activities to enhance maritime security, at: [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D17989/IMOactivities.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D17989/IMOactivities.pdf)

53. See: Adam Young and Mark Valencia, «Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility», «Contemporary Southeast Asia» 25 No.2 (August 2003).

54 . Piracy

55. Sea Robbery

می‌گیرند،<sup>۵۶</sup> اما این موضوع با عنایت به قطعنامه ۱۸۱۶ شورای امنیت که امکان انجام عملیات علیه مجرمان را حتی در داخل قلمرو تحت صلاحیت سومالی، و البته با رضایت آن کشور،<sup>۵۷</sup> می‌دهد نمی‌تواند مانعی برای مقابله و تعقیب این افراد تلقی گردد؛<sup>۵۸</sup> ضمن آن که وجود گروه‌هایی در سومالی که با القاعده در ارتباط هستند زمینه‌های لازم برای پیوند دزدی دریایی با تروریسم دریایی و در نتیجه به‌کارگیری قدر متیقن، یعنی کنوانسیون ممانعت از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، را فراهم می‌آورد<sup>۵۹</sup> که البته محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را نیز واجد نیست. آنچه مسلم است، برخلاف دزدی دریایی که به‌نوعی مورد تعریف قرار گرفته و در برخی نواحی و مناطق مشخص دریایی رخ می‌دهد، تروریسم دریایی به‌خوبی توصیف نشده و می‌تواند در هر منطقه دریایی ارتکاب یابد و منافع یک کشور یا مردمش را به‌شدت متأثر سازد، ضمن آن که ماهیت حمله می‌تواند اشکال متفاوتی داشته باشد.<sup>۶۰</sup> با وجود این، برخی معتقدند که اسناد و مدارک کمی وجود دارد که نگرانی پیش‌گفته برخی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی، مبنی بر تبانی و ارتباط میان دزدی دریایی و تروریسم را به اثبات برساند، ضمن آن که اهداف ارتکاب هر یک از این دو جرم نیز متفاوت است.<sup>۶۱</sup> با این حال همان‌گونه که گفته شد، این کنوانسیون می‌تواند به‌عنوان ابزاری تکمیلی، در برخورد با ارتکاب جرائم مذکور که لزوماً در قالب مؤلفه‌های دزدی دریایی جای نمی‌گیرند، مورد استناد قرار گیرد. در عین حال، تلاش‌هایی از سوی برخی از کشورها به‌منظور قرار دادن دزدی دریایی در قالب تعریف جرائم

---

56. «Modern Day Piracy and International Law», SIMPSON GRIERSON, December 2008.

57. بند ۷ قطعنامه ۱۸۱۶ حق تعقیب و مقابله با راهزنان دریایی و دزدی مسلحانه در دریای سرزمینی سومالی را علاوه بر آب‌های آزاد، با درخواست دولت انتقالی سومالی تنها برای کشورهای که با دولت انتقالی همکاری می‌کنند پیش‌بینی می‌کند. در این راستا دبیرکل سازمان ملل متحد در بند ۵۴ از گزارش خود به شماره S/2008/709 مورخ ۱۷ نوامبر ۲۰۰۸ دولت‌های همکار با دولت انتقالی سومالی را دول کانادا، دانمارک، فرانسه، هند، روسیه، اسپانیا و آمریکا اعلام می‌کند.

58. کمیته کارشناسان جامعه ملل برای توسعه تدریجی حقوق بین‌الملل در گزارش خود در ژانویه ۱۹۲۶ با طرح سوالی چنین ادامه می‌دهد: «آیا ممکن است که یک کشتی جنگی، دزدان دریایی را در آب‌های سرزمینی یک دولت خارجی تعقیب و دستگیر کند، بدون آن که حقوق حاکمیتی آن دولت را نقض کند؟» سپس ادامه می‌دهد: «تحت شرایط معمولی، حاکمیت آن سرزمین به‌تنهایی در آب‌های سرزمینی خود حق حمایت از اتباع خود و منافع بین‌المللی را دارا است. با وجود این، در مورد عملی که به‌منظور حفظ و پاسداری از روابط بین‌المللی صورت می‌گیرد، فرض رضایت ضمنی دولت سرزمینی مبنی بر ادامه تعقیب، هرگاه تصور این که نتواند با موفقیت تعقیب را ادامه دهد، معقول خواهد بود». رجوع کنید به:

- Questionnaire No. 6: Piracy, «The American Journal of International Law», Vol. 20, No. 3, Supplement (Jul., 1926), P. 226.

59. Jeffrey Gettleman, 21ST Century Pirates, New York Times Upfront, Feb 16, 2009, 141, 10, Academic Research Library, p.12.

60. Brian L. White, Kenneth J. Wydajewski, *op.cit.*

61. «RAND Corporation, RAND Study Finds Increase in Piracy and Terrorism at Sea», China Weekly News, Atlanta: Jun 16, 2008, p.115. At: ProQuest.



تروریستی در جریان است<sup>۶۲</sup> که این خود به نوعی بیانگر قرابت دو جرم مذکور از نظر ماهیت و غایت نهایی ارتکاب آنها است. به علاوه، این موضع، نشان از وجود تحول در مفهوم سنتی جرم دزدی دریایی، از نظر تغییر در عناصر ارتکاب آن و نزدیکی این عناصر به مؤلفه‌های جرائم تروریستی، دارد.<sup>۶۳</sup> اما در این میان برخی کشورها از جمله اندونزی، بر این باورند که نباید دزدی دریایی و حمله مسلحانه به کشتی‌ها را به تروریسم مرتبط کرد.<sup>۶۴</sup> البته در این میان، این تفاهم وجود دارد که معضلات دزدی دریایی و تروریسم، از جمله در نتیجه مشکل عظیم‌تر این منطقه و کشور، یعنی بی‌قانونی در جنوب سومالی است.<sup>۶۵</sup>

با آن که کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز مقید به قلمروی فراتر از آب‌های سرزمینی دولت‌ها گردیده است، اما در بند ۲ ماده ۴ قائل به اعمال آن، هنگامی که مجرم یا متهم به ارتکاب جرائم مشمول این کنوانسیون در سرزمین یکی از دولت‌های عضو آن یافت گردد می‌شود. به نظر می‌رسد همکاری براساس این کنوانسیون می‌تواند تأمین‌کننده هدف در حصول به ایمنی دریایی باشد. کنوانسیون مذکور ۱۵۲ عضو دارد که اعضای آن بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل تجاری جهان از طریق دریا را انجام می‌دهند.<sup>۶۶</sup>

### ج) کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی

در بند ۵ قطعنامه (2008) S/RES/1851 به همکاری منطقه‌ای در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها به منظور مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و اعمال کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی<sup>۶۷</sup> اشاره شده است. اگرچه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۲۶. اظهارات نماینده عربستان در هشتاد و پنجمین اجلاس کمیته ایمنی دریایی، دسامبر ۲۰۰۸. گزارش نمایندگی ثابت سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان دریاوردی بین‌المللی، آذرماه ۱۳۸۷، لندن. آرشیو اداره کل حقوقی بین‌المللی وزارت امور خارجه.

۳۶. در این مسیر، حتی برخی از نویسندگان درصدد اثبات این امر، یعنی معرفی دزدان دریایی به عنوان تروریست‌های دریایی برآمده‌اند. رجوع کنید به:

Milena Sterio, «Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed», Cleveland State University, Research Paper, September 2009, at: <http://ssrn.com>.

64. General Assembly, Oceans and the Law of the Sea, Report of the Secretary General, A/64/66, 13 March 2009, para.134.

65. Statement of the Commissioner for Peace and Security of the African Union Commission in the 6046th Meeting of Security Council, on 16 December 2008. Available at: <http://www.un.org/nnNews/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>.

66. Convention for The Suppression of Unlawful Acts of Violence against The Safety of Maritime Navigation (Sua Convention), Adopted: 10 March 1988, Entered into Force: 1 March 1992, at: <http://www.imo.org>.

67. United Nations Convention against Transnational Organized Crime, 2003.

چارچوب قانونی معتبر و از نظر جهانی مقبولی را برای مقابله با دزدی دریایی فراهم می‌آورد، اما در طی سال‌ها و بخصوص با توجه به حوادث اخیر، اثبات گردیده که این کنوانسیون برای رویارویی با برخی جرائم ارتكابی در دریا و مقابله با روش‌های پیچیده مورد استفاده توسط مجرمان ناکافی است. کنوانسیون صورت مضیقی 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 داد و ستد غیرقانونی، بخصوص در رابطه با مواد مخدر، سلاح و اشخاص، تجارت قاچاق، فساد، پولشویی و تأمین مالی تروریسم می‌شود.<sup>۶۸</sup> از این رو، پیچیدگی‌های مذکور ضرورت فراهم آوردن پاسخ‌هایی به‌مراتب متناسب با آن‌ها را، هم در سطح داخلی و هم در سطح بین‌المللی طلب می‌کند که کنوانسیون مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی از آن جمله است. این کنوانسیون که ۱۴۸ عضو دارد، طی قطعنامه شماره ۵۵/۲۵ مجمع عمومی در ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ مورد پذیرش قرار گرفت و اصلی‌ترین سند بین‌المللی در مبارزه با جرائم سازمان یافته فراملی تلقی می‌گردد که در ۲۹ سپتامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا گردیده است.<sup>۶۹</sup> در واقع بیش‌تر موارد دزدی دریایی و جرائم همراه آن در قلمرو کنوانسیون مبارزه با فساد و سه پروتکل منضم به آن در خصوص قاچاق انسان، مهاجران و سلاح می‌گنجد. براساس این کنوانسیون، گروه مجرم سازمان یافته به معنای گروهی متشکل از ۳ نفر یا بیش‌تر است که برای مدتی وجود داشته و جرائم مشمول این کنوانسیون را به‌منظور تحصیل مستقیم یا غیرمستقیم منافع مادی انجام می‌دهند.<sup>۷۰</sup> جرائم مشمول این کنوانسیون شامل ارتكاب جرائم شدید، مشمول چهار سال زندان یا مجازات بیش‌تر (ماده ۵)، پول‌شویی عواید ناشی از جرم، (ماده ۶) و فساد (ماده ۸) می‌گردد. به هر حال با عنایت به جرم‌انگاری این اعمال در قوانین داخلی کشورها، امکان مبارزه با مجرمان در قالب این کنوانسیون فراهم می‌گردد. اما برابر ماده ۳ برای این که این کنوانسیون بر جرائم مورد اشاره در آن قابل اعمال باشد باید جرم مورد نظر در ماهیت خود فراملی بوده، شامل یک گروه سازمان یافته فراملی نیز باشد. از این رو لازم است جرم مذکور حداقل در قلمرو بیش از یک دولت ارتكاب یابد یا اثر آن در قلمرو بیش از یک دولت، جز دولت محل ارتكاب ظاهر شود. اعمال این کنوانسیون از نظر قلمرو صلاحیتی نسبت به وقایعی که در سواحل سومالی و خلیج عدن ارتكاب

68. Countering Maritime Piracy in the Horn of Africa, A UNODC Programme to Increase Regional Capacities to Deter, Arrest, Prosecute and Detain pirates, 11 Desember 2008.

69. United Nations Convention against Transnational Organized Crime, New York, 15 November 2000, at: [http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XVIII-12&chapter=18&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12&chapter=18&lang=en), Parties : 150, Iran (Islamic Republic of) has signed on 12 Dec 2000.

70. Article 2(a).

می‌یابد از این منظر قابل توجیه است که اولاً این جرائم در سرزمین سومالی برنامه‌ریزی شده و در کشتی متعلق به کشور صاحب پرچم رخ می‌دهد و یا این که حداقل در خارج از قلمرو سرزمینی یک کشور ارتکاب می‌یابد که از این منظر نیز می‌توان شرط فراسرزمینی بودن ارتکاب آن را لحاظ کرد. ثانیاً جرائمی همچون فساد یا پول‌شویی که لاجرم می‌تواند از دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا نیز ناشی شود قلمروی فراتر از یک کشور را خواهد پیمود. از این رو می‌توان پذیرفت که کنوانسیون مذکور می‌تواند مبنای قانونی مناسبی برای همکاری کشورهای عضو در مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه باشد. ثالثاً همان‌گونه که وزیر امور خارجه روسیه در جلسه منتهی به صدور قطعنامه S/RES/1851(2008) در شورای امنیت بیان داشت، امروزه در قرن بیست و یکم، دزدان دریایی به‌خوبی سازماندهی شده و مجهز گردیده‌اند و اعمالشان به‌نحو فزاینده‌ای گستاخانه و مطالباتشان ظالمانه گردیده است. در حال حاضر، نگرانی عمیقی در این رابطه وجود دارد که ارتکاب دزدی دریایی شامل دخالت جنایتکاران سازمان‌یافته بین‌المللی نیز شده است که در حد وسیع اقدام به گروگان گرفتن کشتی‌ها می‌کنند و محموله‌های آن‌ها را به فروش می‌رسانند. این وسعت عمل نیازمند منابع مؤثر و برنامه‌ریزی بسیار پیچیده است<sup>۷۱</sup> که خود نشان از سازماندهی گروه‌های انجام‌دهنده این اعمال دارد. این نگرانی از جمله برجسته‌ترین نکات اظهار شده توسط نمایندگان کشورها در هشتاد و پنجمین اجلاس کمیته ایمنی دریایی است که در دسامبر ۲۰۰۸ در مقر سازمان دریانوردی بین‌المللی در لندن برگزار گردید بود. بر این اساس که دزدان دریایی اطلاعات کشتی‌ها را از چه کانال‌هایی دریافت می‌دارند و آیا این اقدام آن‌ها به‌صورت سازماندهی شده صورت می‌گیرد؟<sup>۷۲</sup>

### ۳. تحلیل قطعنامه‌های شورای امنیت و عملکرد بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی

در جریان مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، از میان سازمان‌های بین‌المللی، به‌طور خاص سازمان ملل متحد و سازمان دریانوردی بین‌المللی بیش‌ترین نقش را به دلیل ماهیت فعالیت‌ها و اشتغالات خود بر عهده داشته‌اند. سازمان اخیر برای اولین بار در ۲۰۰۵ توجه شورای امنیت را به موضوع دزدی دریایی در سواحل سومالی جلب کرد. متعاقباً رئیس شورای امنیت در مارس ۲۰۰۶ در این رابطه بیانیه‌ای صادر کرد. همچنین دبیرکل سازمان دریانوردی

71. See: "Organized crime Takes to the High Seas, ICC Piracy Report Finds", February 4, 2002, at: [http://www.iccwbo.org/home/news\\_archives/2002/piracy\\_report.asp](http://www.iccwbo.org/home/news_archives/2002/piracy_report.asp) (11 October 2005).

72. گزارش نمایندگی دائم سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان دریانوردی بین‌المللی آذرماه ۱۳۸۷، لندن. آرشیو اداره کل حقوقی بین‌المللی وزارت امور خارجه.

بین‌المللی در ۵ ژوئیه ۲۰۰۷ و ۱۸ سپتامبر ۲۰۰۷ در رابطه با مشکلات دزدی دریایی در سواحل سومالی، نامه‌هایی را خطاب به دبیرکل ملل متحد ارسال کرد. شورای امنیت با در نظر گرفتن اوضاع و احوال گزارش شده از سوی سازمان دریانوردی بین‌المللی و نیز کشورها، اقدام به صدور قطعنامه ۱۸۱۶ و ۱۸۳۸ در ژوئن و اکتبر ۲۰۰۸ کرد. شورای امنیت قطعنامه‌های مذکور را با رضایت سومالی و با عنایت به فقدان توانایی این دولت در جلوگیری از دزدی دریایی و مراقبت و تأمین امنیت آب‌های خود صادر کرد. این امر متعاقب گزارش‌های مکرر مبنی بر عملیات متعدد گروگان‌گیری کشتی‌های برنامه جهانی غذا و دیگر کشتی‌های تجاری که جملگی موجب تهدید برای تحویل سریع، امن و مؤثر کمک‌های غذایی و دیگر مساعدت‌های بشردوستانه به مردم سومالی و نیز منشأ خطر برای کشتی‌ها، خدمه، مسافران و بار آنها است صورت گرفت.

در نوامبر ۲۰۰۷ مجمع عمومی سازمان دریانوردی بین‌المللی قطعنامه (A.1002(25) را مورد پذیرش قرار داد که از دولت‌ها می‌خواهد تلاش‌های خود را جهت ممانعت و سرکوب راهزنی دریایی و دزدی مسلحانه علیه کشتی‌ها، صرف‌نظر از این‌که این اعمال کجا رخ می‌دهند، در چارچوب حقوق بین‌الملل به کار گیرند. در این میان، همچنین به دلیل مشکلاتی که در امر ارسال کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی رخ داده بود، سازمان دریانوردی بین‌المللی و برنامه جهانی غذا در ۱۰ ژوئیه ۲۰۰۷ اعلامیه‌ای را صادر کردند که بر همکاری برای مقابله با دزدان دریایی تأکید داشت.<sup>۷۳</sup>

به‌طور خاص، شورای امنیت، همان‌گونه که در مقدمه تمام قطعنامه‌های<sup>۷۴</sup> مربوط به این قضیه مورد اشاره قرار می‌گیرد، ادامه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سومالی را به دلیل تهدید تحویل مؤثر کمک‌های انسان‌دوستانه به مردم سومالی، امنیت دریانوردی و مسافران و خدمه کشتی‌ها، موجب تهدید علیه صلح و امنیت در منطقه می‌داند و از این رو این قطعنامه‌ها جملگی براساس فصل ۷ منشور ملل متحد صادر می‌گردند.

اما مذاقه در قطعنامه‌های مذکور این حقیقت را نمایان می‌سازد که در مجموع، تعهدات ناشی از این قطعنامه‌ها فراتر از حقوق بین‌الملل معاهده‌ای و عرفی ظاهر می‌شوند. از جمله دلایل این رویه استثنایی، فقدان توانایی دولت فدرال انتقالی سومالی در مقابله با این بحران است؛ ضمن این‌که اعلام رضایت این دولت، به‌طور مقطعی، عرصه را برای کشورها در مبارزه با این پدیده باز می‌گذارد. با این حال، این شورا مکرر یادآور می‌شود که مجوزهای صادر شده در این قطعنامه‌ها

73. "Piracy in waters off the coast of Somalia", at: [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=1178](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1178).

74. See Security Council Resolutions: 1814(2008), 1816(2008), 1838(2008), 1844(2008), 1846(2008), 1851(2008), 1853(2008), 1897(2009).

صرفاً محدود به وضعیت خاص سومالی می‌گردند و هیچ تأثیری بر حقوق یا تعهدات یا مسئولیت‌های دولت‌های عضو براساس حقوق بین‌الملل معاهده‌ای و حقوق بین‌الملل عرفی نمی‌گذارند.<sup>۷۵</sup> به‌علاوه رضایت از پیش حاصل شده دولت انتقالی سومالی، مقید به زمان، صرفاً به‌منظور مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، و منطبق بر عملکرد مشابه در دریای آزاد و براساس حقوق بین‌الملل بوده، به عبور بی‌ضرر کشتی‌ها صدمه‌ای وارد نمی‌آورد.<sup>۷۶</sup>

اما در این مبارزه، کشورها موظف می‌شوند که حقوق بین‌الملل بشر را نیز رعایت کنند. این امر در قطعنامه‌های مذکور مورد تأکید شورای امنیت است.<sup>۷۷</sup> به عقیده برخی صاحب‌نظران، اگرچه وضوح امر در رعایت حقوق بشر توسط کشورها نیاز به تصریح مجدد را در قطعنامه‌های مذکور رفع می‌کند، اما تأکید شورای امنیت بر رعایت حقوق بین‌الملل بشر در خلال مبارزه با دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، حاصل عملکرد سابق ایالات متحده آمریکا در جریان حمله نظامی به افغانستان و به‌طورکلی حوادث پس از رخداد حادثه ۱۱ سپتامبر و آغاز جنگ با تروریسم است. در آن‌جا ایالات متحده چنین استدلال می‌کرد که تروریست‌ها به‌عنوان مبارزان غیرقانونی، همانند راهزنان دریایی از حقوق بشر برخوردار نیستند. از این رو، شورای امنیت بر آن شد تا با تصریح به این امر در قطعنامه‌های متعدد خود، بر رعایت موازین حقوق بشری در خلال برخورد با این افراد تأکید کند.<sup>۷۸</sup>

همچنین در این مسیر، کشورها موظف به رعایت حقوق بشردوستانه در خلال مبارزه با راهزنان دریایی در این منطقه هستند. این مهم در بند ۶ قطعنامه (S/RES/1851 (2008) شورای امنیت مورد اشاره قرار گرفته است.<sup>۷۹</sup> طبیعتاً در ابتدای امر این موضوع به ذهن خطور خواهد کرد که حقوق بشردوستانه، حقوق حاکم در خلال دوران مخاصمه مسلحانه است، حال آن‌که چگونه می‌شود وضعیت مبارزه با دزدان دریایی را در شمول تعریف یک مخاصمه مسلحانه قرار داد.

در حقوق کلاسیک ملت‌ها، دزدان دریایی همزمان به‌عنوان جنایتکاران و دشمنان نظامی تلقی می‌گردیدند. آنان دارای وضعیتی شبیه به مبارزان غیرقانونی بودند که بسته به نظر دولت دستگیرکننده، با آنان به‌عنوان یک جنایتکار و یا جنگجوی نظامی برخورد می‌گردید. اما در

---

75. S/RES/1816(2008), Para. 9, S/RES/1838(2008), Para. 8, S/RES/1846(2008), Para. 11, S/RES/1851 (2008), Para. 10.

76. S/RES/1816(2008), Para. 7, S/RES/1846(2008), Para. 10.

77. S/RES/1851 (2008), Para. 6, S/RES/1816(2008), Para.11.

۸۷. مصاحبه با دکتر داوود هرمیداس باوند، دانشگاه علامه طباطبائی، اردیبهشت ماه ۱۳۸۸.  
۹۷. همچنین در بند ۱۵ قطعنامه (S/RES/1863(2009) مورخ ۱۶ ژانویه ۲۰۰۹، شورای امنیت همه طرف‌های درگیر در مسأله سومالی را به رعایت حقوق بشر و حقوق بشردوستانه فرا می‌خواند.

حقوق بین‌الملل مدرن، دزدان دریایی براساس حقوق حاکم بر مخاصمات مسلحانه دیگر به‌عنوان جنگجو و مبارزان غیرقانونی محسوب نمی‌گردند و حتی براساس ماده ۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دریاها، دریاهای آزاد به منظورهای صلح‌طلبانه مورد استفاده قرار خواهند گرفت. بجز در وضعیت‌های دفاع مشروع فوری، نیروهای دریایی نمی‌توانند با دزدان وارد درگیری مسلحانه شوند، بلکه باید به دستگیری آنان اقدام کنند. در هر حال آنچه مسلم است درگیری با دزدان دریایی در سواحل سومالی دارای وصف مخاصمه مسلحانه بین‌المللی نیست، اما این امر مانعی برای اعمال ماده ۳ مشترک کنوانسیون‌های ژنو ۱۹۴۹، در حداکثر حمایت از حقوق انسانی آنان نخواهد شد.<sup>۸۰</sup>

از سوی دیگر می‌دانیم که وضعیت داخلی سومالی مشابهت فراوان به یک جنگ داخلی دارد. این واقعه از ۱۹۹۱ و پس از فروپاشی دولت مرکزی در این کشور آغاز گردید. از این رو شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۱۴ در ۱۵ می ۲۰۰۸ در بند ۱۶ و ۱۷ آن، طرف‌های درگیر در سومالی را به رعایت حقوق بین‌الملل بشر و حقوق بشردوستانه فرا می‌خواند. به نظر می‌رسد اشاره به رعایت حقوق بشردوستانه در خلال مبارزه با دزدان دریایی به این دلیل باشد که این کشور، همزمان دستخوش جنگ داخلی است.<sup>۸۱</sup> از سوی دیگر، به‌عنوان مثال، قطعنامه S/RES/1851(2008) در بند ۶ خود به دولت‌ها اجازه می‌دهد که با همکاری دولت فدرال انتقالی به همه ابزارهای ضروری به‌منظور ممانعت از رخداد دزدی دریایی حتی در سرزمین سومالی متوسل شوند. در این زمینه وزیر امور خارجه انگلستان در جلسه تصویب این قطعنامه، بند مذکور از قطعنامه مورد اشاره را ابزاری مهم در مبارزه با دزدی دریایی می‌داند و اعلام می‌کند که هرگونه توسل به زور باید با رعایت معیارهای ضرورت و تناسب (از جمله اصول و معیارهای حاکم بر درگیری‌های مسلحانه) اتخاذ گردد. قطعنامه ۱۸۵۱، بند ۳ قطعنامه S/RES/1838(2008) و نیز بند ۱۰(b) از قطعنامه S/RES/1846(2008) توسل کشورها به همه ابزارهای ضروری به‌منظور ممانعت از رخداد دزدی دریایی و مبارزه با آن را درخواست کرده و اجازه می‌دهد؛ ضمن آن که این امر در قطعنامه ۱۸۳۸ به‌همراه درخواست از کشورهایی است که دارای کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی مناسب جهت انجام عملیات هستند. حتی شورای اروپا در راستای اعمال قطعنامه S/RES/1816(2008) مصوبه‌ای را با هدف هدایت و هماهنگی یک عملیات نظامی به‌منظور حمایت از قطعنامه پیش‌گفته که مجوز توسل به همه ابزارهای ضروری، با رضایت دولت سومالی

---

80. Eugene Kontorovich, «Piracy and International Law», Global Law Forum, Jerusalem Center for Public Affairs, at: <http://www.globallawforum.org/ViewPublication.aspx?ArticleId=96>.

۸۱. نماینده فرانسه در شورای امنیت به نمایندگی از اتحادیه اروپا در جریان تصویب قطعنامه ۱۸۴۴ مورخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸ با جلب توجه اعضای شورا به ارتباط میان مبارزه با دزدی دریایی و وضعیت اسف بار مردم سومالی، وضعیت پیش آمده را حاصل جنگ، ضعف دولت، وضعیت بد اقتصادی و جنایت دانسته، ارتباط آن‌ها را با یکدیگر یادآور می‌شود.

و برطبق حقوق بین‌الملل را می‌دهد صادر کرده است.<sup>۸۲</sup> بدین‌منظور سازمان پیمان آتلانتیک شمالی اقدام به گسیل کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی خود به منطقه کرده است؛ همچنان‌که دیگر کشورها از جمله ایران و روسیه نیز دست به چنین اقدامی زده‌اند. به هر حال به نظر می‌رسد ماهیت مبارزه و نوع ابزارهای مجاز توسط شورای امنیت در جریان مبارزه با دزدان دریایی، توجیه‌کننده ضرورت رعایت حقوق بشردوستانه، در صورت وقوع درگیری نظامی باشد. البته بسیار واضح است که توسل به این مفهوم در حقیقت تأکید بر رعایت اصول انسانی مشمول این حقوق است، اما در عین حال می‌توان این عملکرد را تحولی بزرگ برای یک نظم حقوقی بین‌المللی نوین دانست.<sup>۸۳</sup>

اما در این میان، موضوع بسیار مهم، نحوه تعقیب، رسیدگی قضایی و محاکمه افراد متهم به ارتکاب دزدی دریایی است. ادامه آنچه در ساز و کار توسل به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، در فوق مورد اشاره قرار گرفت، می‌تواند انجام این تعهد باشد که نقشی تعیین‌کننده و حساس را در این مبارزه، به‌عنوان یکی از ابزارهای مساعد و بازدارنده در ارتکاب چنین اعمالی ایفا می‌کند.<sup>۸۴</sup> این موضوع از دغدغه‌های مهم کشورهای عضو شورای امنیت بوده و در تصویب قطعنامه‌های متعدد مورد اشاره قرار گرفته است. اما به‌عنوان یک عملکرد مستمر، عدم تمایل سیاسی کشورهای فعال در مبارزه با دزدان دریایی در این منطقه به‌نوعی موجب ترویج بی‌کیفری شده است. موضوع بی‌کیفر ماندن دزدان دستگیر شده، مورد توجه نماینده روسیه در شورای امنیت در جریان تصویب قطعنامه S/RES/1851(2008) نیز بوده است. در عین حال، وزیر امور خارجه وقت آمریکا نیز در همان جلسه، ضمن تأکید بر این‌که کنوانسیون حقوق دریاهای، قطعنامه‌های شورای امنیت، و دیگر اسناد حقوقی، تشکیل‌دهنده مبانی قانونی کافی برای دستگیری و محاکمه دزدان دریایی هستند، بر فقدان توانایی و تمایل سیاسی و ظرفیت‌های قضایی ضروری و اجرای قانون کشورها، از جمله در منطقه سومالی، اشاره می‌کند.<sup>۸۵</sup> در این جلسه نماینده یونان فائق آمدن بر این معضل را در گرو تصویب قوانین داخلی ضروری در این زمینه می‌داند تا آن‌ها را قادر

82. Council Joint Action 2008/749/CFSP of 19 September 2008, on the European Union Military Coordination Action in Support of UN Security Council Resolution 1816 (2008) (EU NAVCO).

83. Eugene Kontorovich, «A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists», forthcoming, 98 California Law Review (Feb. 2010), p. 3.

۴۸. نماینده روسیه در جلسه تصویب قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ ابراز می‌دارد که «مبارزه با دزدی دریایی نیازمند تمرکز بیش‌تر و تعبیه صلاحیت قضایی مناسب برای محاکمه مجرمان است».

۵۸. با این حال، «رشد هنجارهای قانونی بین‌الملل که مراجع دولتی را محدود کرده و حمایت‌های بیش‌تری را برای افراد فراهم می‌آورد موجبی برای ممانعت ملت‌ها از اجرای قدیمی‌ترین و شاید اساسی‌ترین کارکرد قانون در حقوق بین‌الملل، یعنی ممانعت از دزدی دریایی شده است». رجوع کنید به:

Eugene Kontorovich, «A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists», *op. cit.* p. 6.

به تعقیب و محاکمه افراد درگیر در ارتکاب دزدی دریایی کند. این پیشنهاد به نوعی در جریان تصویب قطعنامه S/RES/1844(2008) مورخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸ توسط دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی هم مطرح گردید. همچنین نماینده دانمارک در قالب ارائه راه‌حل در خصوص تقویت ساختار قضایی در برخورد با این پدیده، معتقد است که جامعه جهانی در بلندمدت نیازمند بررسی امکان محاکمه مظنونان به ارتکاب دزدی دریایی نزد یک دادگاه بین‌المللی است؛ اما به هر حال در کوتاه‌مدت نیازمند راه‌حل‌های عملی ضروری در این زمینه است. در این رابطه به پیشنهاد این کشور، موافقتنامه‌های دوجانبه یا منطقه‌ای راجع به استرداد و محاکمه دزدان بازداشت شده می‌تواند راه کار مناسبی باشد.

پیرو این موضوع، اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۹ اقدام به تبادل یادداشت با دولت کنیا در رابطه با انتقال آن دسته از افراد مظنون به ارتکاب دزدی دریایی کرده که توسط نیروی دریایی این اتحادیه که به منطقه گسیل گردیده‌اند دستگیر می‌شوند. براساس این یادداشت که میان نمایندگان اتحادیه و دولت کنیا در قالب یک معاهده مورد تبادل قرار گرفته، دولت کنیا متعهد می‌گردد که مظنونان به ارتکاب دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن را که توسط نیروی دریایی اتحادیه دستگیر و بازداشت شده‌اند پذیرفته و با رعایت موازین حقوق بشری، محاکمه کند.<sup>۸۶</sup> ماده ۱ مصوبه شورای اروپا که در راستای اعمال قطعنامه‌های شورای امنیت در ۱۰ نوامبر ۲۰۰۸ به تصویب رسیده است<sup>۸۷</sup> عملیات نظامی اتحادیه در این منطقه را در راستای حمایت و اعمال قطعنامه‌های (2008)1814، (2008)1816 و (2008)1838 و منطبق بر ماده ۱۰۱ و مقرره‌های بعدی آن در کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ می‌داند.

در این موافقتنامه، آنچه جالب به نظر می‌رسد کاربرد عبارت «انتقال افراد مظنون»<sup>۸۸</sup> از سوی اتحادیه به دولت کنیا و اجتناب از به‌کارگیری عباراتی چون «استرداد»<sup>۸۹</sup> و «تحویل»<sup>۹۰</sup> است که واژگان مصطلح حقوقی در این زمینه هستند. در یک تحلیل سطحی، به نظر می‌رسد کاربرد عبارت «انتقال افراد مظنون» به جای استرداد یا تحویل، به‌منظور اجتناب از مواجهه با معضل قانونی مورد اشاره در توضیحات مذکور در کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها

۸۸. متعاقب انعقاد موافقتنامه مذکور، شورای امنیت در ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ طی قطعنامه ۱۸۹۷ و در بند ۶ اجرایی خود، از همه کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای درگیر در مبارزه با دزدی دریایی می‌خواهد که اقدام به انعقاد قراردادهای و ترتیبات خاص با کشورهای کنند که مایل به بازداشت و نگهداری راهزنان دریایی به‌منظور اجرای قانون هستند.

87. Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008, on a European Union Military Operation to Contribute to the Deterrence, Prevention and Repression of Acts of Piracy and Armed Robbery off the Somali Coast.

88. transfer of persons suspected of having committed acts of piracy

89. extradition

90. surrender



(۱۹۸۲)، یعنی عدم امکان محاکمه دزدان با استرداد آن‌ها به دولت ثالث باشد. با این حال، چنانچه این عبارت با چنین توجیهی استعمال شده باشد، باز هم نمی‌تواند برطرف‌کننده اشکال حقوقی مورد اشاره گردد. اما شاید بتوان ادعا کرد این نحو کاربرد از این منظر قابل توجیه باشد که انتقال این افراد، خارج از هماهنگی و اراده سیستم قضایی دول شرکت‌کننده در عملیات دستگیری و در قالب توجیه گفته شده در خصوص اعمال صلاحیت جهانی اجرایی، و نه صلاحیت جهانی قضایی، مد نظر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای صورت گرفته است. از این رو استرداد یا تحویل که لزوماً از طریق مجاری قضایی کشورهای صورت می‌پذیرد، در وضعیت عملی موجود، که به نظر مطلوب کشورهای مداخله‌کننده در عملیات و طرف قراردادهای این‌چنینی با کشورهای ثالث است، کارایی و مجال اعمال نخواهد یافت. ماده ۱۲ مصوبه ۱۰ نوامبر ۲۰۰۸ شورای اروپا، تحت عنوان «انتقال افراد دستگیر و محبوس به منظور تعقیب قضایی»، بیان می‌دارد: «بر مبنای پذیرش (و رضایت) سوماتی به اعمال صلاحیت قضایی توسط دولت‌های عضو (عملیات) و دولت‌های ثالث، از یک‌سو، و ماده ۱۰۵ کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاهای، از سوی دیگر، اشخاصی که در آب‌های سرزمینی سوماتی مرتکب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه گردیده و دستگیر شده‌اند به همراه اموالی که توسط آن‌ها به چنین اعمالی دست زده‌اند، به منظور تعقیب به مراجع صالح اعضای صاحب پرچم یا دول ثالث شرکت‌کننده در عملیات که آنان را دستگیر کرده‌اند منتقل می‌شوند و چنانچه این دولت نتواند یا مایل به اعمال صلاحیت خود نباشد، اشخاص و اموال مذکور به یک دولت عضو صاحب پرچم یا دولت ثالث دیگر که مایل به اعمال صلاحیت خود بر این افراد و اموال آن‌ها است منتقل خواهند شد».<sup>۹۱</sup>

به نظر قسمت اول مقرر فوق در راستای اعمال کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تنظیم شده است، اما ترتیب قسمت دوم آن به‌واقع در جهت رفع موانع ظاهری اعمال صلاحیت بر مرتکبان اعمال مذکور، به‌منظور جلوگیری از بی‌کیفری و البته در اجرای قطعنامه‌های شورای امنیت و تحت مجوز آن‌ها است. با این حال می‌توان مدعی گردید که گرچه بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای موانعی برای محاکمه دزدان دستگیر شده نزد دولت‌های ثالث وجود دارد، اما امکان انتقال و محاکمه آن‌ها براساس دیگر مبانی قانونی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۸ راجع به مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی و کنوانسیون مبارزه با فساد ۲۰۰۳ نیز وجود خواهد داشت و البته ثابت گردید که دزدی دریایی، بخصوص با شرایط فعلی کشور سوماتی، دارای

---

91. Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008, on a European Union Military Operation to Contribute to the Deterrence, Prevention and Repression of Acts of Piracy and Armed Robbery off the Somali Coast, Article 12.

ارتباطی تنگاتنگ با ارتکاب اعمال تروریستی و دیگر جرائم سازمان‌یافته فراملی است. بنابراین، توسل به این کنوانسیون‌ها در توجیه این عملکرد بلاوجه نخواهد بود. در عین حال، سازمان ملل متحد تلاش خود را در جهت تقویت ظرفیت‌های قانونی و قضایی دولت‌های عضو به‌منظور تضمین محاکمه افراد مظنون به دزدی دریایی از طریق هماهنگ‌سازی قوانین ملی با رژیم حقوقی بین‌المللی حاکم به کار بسته است. همچنین این سازمان از طریق دفتر امور حقوقی خود و دفتر مقابله با جرم و مواد مخدر در حال تشویق دولت‌های بیش‌تر به‌منظور وارد کردن آنان به امر تعقیب و محاکمه دزدان دریایی است که هم اکنون بار سنگین آن بر دوش دولت کنیا قرار گرفته است.<sup>۹۲</sup>

### نتیجه‌گیری

شواهد تاریخی و باور افکار عمومی، حقوقدانان و سیاستمداران، مبین آن است که همگی دزدان دریایی را دشمنان بشریت<sup>۹۳</sup> می‌دانند. این برداشت در سابق صرفاً به دلیل به خطر انداختن تجارت بین‌المللی از طریق ناامن کردن راه‌های مواصلاتی دریایی در نقل و انتقال بخشی از مایحتاج مردم در دیگر کشورها و به میزان نسبتاً قابل توجهی منافع اقتصادی کشورها بود. از این رو برخی بر این اعتقاد بوده‌اند که اقدام کشورها به دستگیری و مقابله با دزدان دریایی، صرف‌نظر از وجود رابطه میان فعل ارتكابی و آن کشور، نه به نمایندگی از جامعه بین‌المللی و به‌منظور حمایت از یک ارزش در داخل این جامعه، آن‌گونه که در اعمال صلاحیت جهانی در خصوص جنایات بین‌المللی دیگر تأکید می‌گردد بلکه به‌منظور حمایت و حراست از یک نفع مشترک جهانی است.<sup>۹۴</sup> اما امروزه این معضل علاوه بر تهدید منافع تجاری - دریایی کشورها که در پرتو پویایی اقتصاد و تجارت بین‌المللی، اهمیت به‌سزایی یافته است، در قضیه مبتلا به در سواحل سومالی و خلیج عدن، رنگ و بوی بشردوستانه نیز به خود گرفته است؛ بدین معنا که رویدادهای اخیر، علاوه بر تهدید حیات کارکنان کشتی‌های مورد تعرض، انتقال کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی توسط دیگر کشورها و سازمان‌های بین‌المللی و به‌طور خاص برنامه جهانی غذا را به دلیل تعرضات مستمر دزدان به این کشتی‌ها دچار اختلال کرده است. از این رو در این‌که دزدی دریایی حداقل در سواحل سومالی، یک معضل بین‌المللی است و صلح و امنیت منطقه را به خطر انداخته شکی وجود ندارد.

92. Tackling Scourge of Piracy Requires Broader Approach, UN official says, UN News Service, at: <http://www.un.org/apps/news/printnews.asp?nid=32017>.

93. *hostis humani generis*

94. Antonio Cassese, *International Law*, Second Edition, Oxford University Press, 2005, p.15.

اما در این میان، عوامل متعددی تعلق اعمال صلاحیت خاص نسبت به دزدان دریایی را در قالب یک قاعده عرفی حقوق بین‌الملل که به هر کشور اجازه تعقیب دزدان دریایی را اعطا می‌کند، مورد حمایت قرار می‌دهند. کشتیرانی بین‌المللی مسیرهای معین دارد و در این گذرگاه‌ها، کشتی‌ها مورد هجوم دزدان دریایی قرار می‌گیرند؛ دزدانی که بدون رواداشتن هرگونه تبعیضی از نظر ملیت کشتی‌ها آن‌ها را مورد هدف قرار داده، تجارت همه کشورها را به خطر می‌اندازند. از طرفی، کشتی‌های باری معمولاً متعلق به یک کشور هستند و با پرچم کشور دیگر حرکت کرده، بار متعلق به چندین کشور را حمل می‌کنند و خدمه آن‌ها ملیت‌های متعدد دارند. به واقع، دزدان منافع همه این دولت‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهند. از جهت دیگر، در خصوص دزدان دریایی مطلب کم‌اهمیت‌تر در مقایسه با دلایل فوق، این است که آنان از سوی کشور متبوع خود مورد حمایت و پشتیبانی قرار نمی‌گیرند. این فقدان حمایت این احتمال را متصور می‌سازد که تعقیب آن‌ها توسط دیگر کشورها اعتراض کشور متبوعشان را برنخواهد انگیزد.<sup>۹۵</sup> با این حال این اعمال صلاحیت در قالب صلاحیت قضایی جهانی به مفهوم مدرن آن نیست؛ زیرا بر مبنای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، که حداقل توسط قطعنامه‌های پیش‌گفته شورای امنیت به‌عنوان مبنای قانونی عرفی در این مبارزه شناخته شده، امکان تعقیب و محاکمه دزدان دستگیر شده از دول ثالث سلب شده است. به عبارت دیگر، اعمال قاعده «یا محاکمه کن یا مسترد بدار»، که ملازم اعمال صلاحیت قضایی جهانی است، در رابطه با اعمال صلاحیت جهانی در مورد دزدان دریایی مجال اعمال نمی‌یابد. شاید این ادعا که اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دزدان دریایی بیش‌تر نظر به صلاحیت جهانی اجرایی دارد تا اعمال اقتدار قضایی کشورها در مفهوم جهانی آن، به واقعیت نزدیک‌تر باشد.

در عین حال در این مبارزه، علی‌رغم دیدگاهی که تلاش دارد مقابله با راهزنان دریایی را در مفهوم یک مخاصمه مسلحانه تعریف کند و از این مسیر دزدان دریایی را در قالب جنبش‌های مقاومت سازمان‌یافته نظامی یا دیگر گروه‌های داوطلب به‌شمار آورد و در نتیجه اشاره بند ۶ از قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت در رعایت حقوق بشردوستانه توسط کشورها در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن را در چارچوب رعایت کنوانسیون‌های ژنو توجیه کند،<sup>۹۶</sup> به نظر آنچه عملکرد شورای امنیت در قطعنامه مذکور را توجیه می‌کند نحوه برخورد قهرآمیز با این دزدان است که مجوز آن از سوی شورای امنیت در قطعنامه‌های متعدد صادر شده است. از

---

95. Eugene Kontorovich, "A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists", *op. cit.*, pp. 14-15.

96. See: Eugene Kontorovich, "A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists", *op. cit.*, pp. 20-27.

سوی دیگر، حمله به دزدان دریایی، درحالی که در میان افراد غیرنظامی در تردد و فعالیت هستند، ضرورت اعمال اصل تفکیک و دیگر اصول حقوق بشردوستانه در کشتن هدفمند<sup>۹۷</sup> را که البته چندی است در جریان ادعای مبارزه با تروریسم هم مورد توسل برخی کشورها قرار گرفته است ضروری می‌سازد؛ ضمن آن که با توسل به مفاهیم کنوانسیون‌های ژنو که درصدد توسعه چتر حمایتی خود بر افراد بشری هستند، چنانچه این تردید در خصوص وضعیت مبارزه با دزدان دریایی ایجاد گردد که آیا به واقع وضعیت جاری در معنای یک مخاصمه مسلحانه است یا خیر، شایسته است کنوانسیون‌های ژنو به‌عنوان منبعی برای حمایت بشردوستانه از این افراد مد نظر قرار گیرند<sup>۹۸</sup> تا در این راه این افراد از حداکثر حمایت برخوردار گردند.

به‌طور کلی در مسیر مقابله با دزدی دریایی در این منطقه، چالش‌ها و پیامدهای بین‌المللی بزرگی وجود دارد که موفقیت در این امر را با ابهاماتی مواجه کرده است. وسعت بسیار زیاد منطقه خطر و تهدید به میزان ۱/۲ میلیون مایل مربع از جمله عوامل بازدارنده در تحرک سریع برای دفع دزدان و تحت پوشش قراردادن منطقه است. از سوی دیگر، قوانین بازدارنده کشورهای صاحب پرچم، به‌درستی از استقرار نیروهای امنیتی و سلاح بر روی کشتی‌های تجاری ممانعت می‌کند که این خود مانعی برای حفاظت از کشتی‌ها در مقابل حمله دزدان خواهد بود. اقدامات دزدان نیز به‌نوعی موجب افزایش هزینه‌های بیمه‌ای کشتی‌ها گردیده است. همچنین آلودگی‌های زیست محیطی، از جمله مهم‌ترین آثار حملات مذکور به کشتی‌ها، بخصوص کشتی‌های حامل مواد نفتی و شیمیایی است. با این حال، تنها راهکارهای مقابله با این پدیده فراگیر اولاً به همکاری کشورهای ذینفع در منطقه برای تقویت اقدامات پیشگیرانه به‌منظور جلوگیری از حمله و به گروگان گرفته شدن کشتی‌ها توسط دزدان و ثانیاً تقویت دولت مرکزی سومالی به‌منظور فائق آمدن بر مشکلات داخلی، از طریق بازسازی مجدد این کشور و نهادهای آن، در قالب راهکاری درازمدت برای ریشه‌کن کردن دزدی دریایی در این نقطه از جهان می‌باشد.

اما در این میان دستاوردی گرانسنگ، با هزینه‌ای نه چندان کم، برای جامعه بین‌المللی حاصل گردید که به کدامیک از طبقات مذکور در ماده ۴ تعلق دارد، شخص مزبور تا تعیین وضعیتش توسط دادگاه صالح، از حمایت این قرارداد برخوردار خواهد بود.

#### 97. targeted killing

۸۹. به‌عنوان نمونه ماده ۵ از کنوانسیون سوم ژنو بیان می‌دارد: «چنانچه در خصوص وضعیت یک فرد دستگیر شده این شک ایجاد گردد که به کدامیک از طبقات مذکور در ماده ۴ تعلق دارد، شخص مزبور تا تعیین وضعیتش توسط دادگاه صالح، از حمایت این قرارداد برخوردار خواهد بود».